

Motorisierung in Mattersburg

Entwicklung des Kraftfahrzeugwesens

Norbert Pingitzer





Die Tafel links stand einst an der Ortseinfahrt von Mattersburg. 1926 hat der Österreichische Touring Club mit der Aufstellung von Ortstafeln in Österreich begonnen. Das untere Drittel der Emailtafeln war für Werbung freigegeben. In Mattersburg war das „Hotel zur Post“, in dem sich auch das Vereinslokal des ÖTC (Österreichischer Touring Club) im Bezirk Mattersburg befand, auf den Tafeln präsent. Es zeigte, dass Autofahrer dort willkommen sind und ihr Fahrzeug einen eigenen Abstellplatz (Garage) hat. Die Zielgruppe der Autofahrer wurde für Beherbergungsbetriebe zunehmend interessant und wer eine Reise mit dem Auto plante, konnte in eigenen Verzeichnissen des ÖTC nachsehen, wo er mit seiner Begleitung und seinem Gefährt gut aufgehoben ist.



Martinsplatz in den 1950er Jahren. Das Auto links ist ein Adler

Hauptplatz Mattersburg - Pferdefuhrwerk und Automobil in gemächlicher „Konkurrenz“



Verkehrswesen Mattersburg

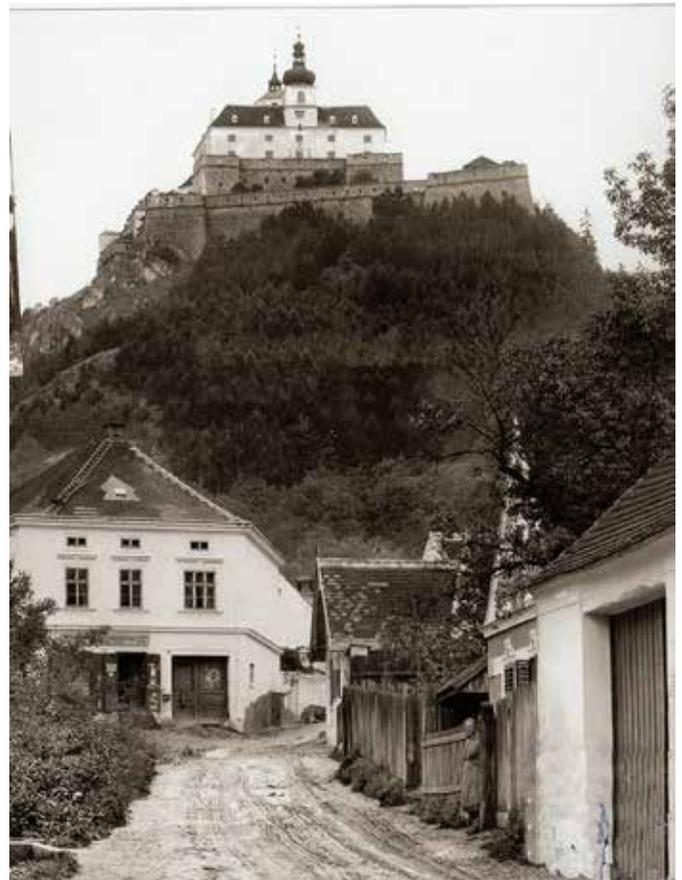
Das Problem „Verkehr“, das unser heutiges tägliches Leben in hohem Maß tangiert, stand genauso drängend, allerdings mit anderen Vorzeichen, auch an der Schwelle des hereinbrechenden zwanzigsten Jahrhunderts. Der erste bedeutende Fortschritt in der Verkehrstechnik, die Eisenbahn, hatte damals auch das Verkehrswesen Westungarns umgestaltet. Der Ausbau des Schienennetzes war sowohl für den ungarischen als auch den österreichischen Teil der Monarchie in mehrfacher Hinsicht wichtig, vor allem aber für die wirtschaftliche Entwicklung waren die Eisenbahnverbindungen ein Segen.

Mattersburg erreichte durch die Eisenbahn eine Anbindung an die wirtschaftlichen Zentren in Österreich wie Wr. Neustadt und Wien. Damit wurde auch die schlechte Verbindung durch Wege und Straßen verbessert. Andererseits erlitt das Fuhrwesen mit Pferden einen Niedergang.

Die Motorisierung des Burgenlandes blieb deutlich hinter jener in Österreich zurück, als das Gebiet noch zu Ungarn gehörte. Ein Aufholprozess ist seit der Angliederung des Burgenlandes an Österreich (Ende 1921) festzustellen - das gilt auch für die Infrastruktur an Straßen und deren Beschaffenheit, das beides 1926 noch sehr zu wünschen übrig ließ; dazu passt dieses Zitat aus der „Österreichischen Touring Zeitung“ (Ausgabe 11/1926): „... so unglaublich es klingt, das Burgenland hat nicht einmal eine durchlaufende Straße!... so ist eine Fahrt in der Längsrichtung des Landes ein ununterbrochenes Pendeln zwischen der westlichen und östlichen Landesgrenze, wenn nicht gerade ein unpassierbarer Straßenteil zu stundenlangen Umwegen über niederösterreichisches Gebiet zwingt!“

Seit Mitte der 1920er Jahre stiegen die Zulassungszahlen für Automobile auch im Burgenland kontinuierlich an. Die Zielgruppe der mehr gewordenen Hersteller wurde - auch mit preisgünstigeren Modellen (z.B. dem Steyr XII) - breiter und so war es möglich geworden, dass auch

höhere Beamte, kleine Unternehmer und gut situierte Handwerker zum stolzen Besitzer eines Automobils werden konnten.



Mit dieser Entwicklung hat in den 1920er Jahren jedoch der Ausbau der Straßeninfrastruktur und die Verbesserung der bestehenden Straßen nur zögerlich mitgehalten.

Die Verbindung von Mattersburg nach St. Martin über Sieggaben wurde im Jahr 1927 fertig gestellt. Damit war der straßenbauliche Lückenschluss von Nord nach Süd hergestellt. Von Mattersburg gab es keine direkte

Verbindung nach Wiesen und Sigleß. Es musste über Stöttera gefahren werden.

Die burgenländischen Straßen waren insbesondere nach einem Regen kaum zu befahren. Hier zwei Bilder aus Forchtenau und Mattersburg Königsstraße in den 1930er Jahren. Insbesondere die Ortsdurchfahrten und Ortsstraßen waren in einem schlechten Zustand.



Motorfahrzeuge als Verkehrs- und Transportmittel

Die frühen, marktbeherrschenden Automobilproduzenten in Kontinentaleuropa, hier vor allem Benz, Panhard & Levassor und Peugeot, machten ihr Geschäft vor und um 1900 noch ausschließlich mit einer elitären, finanzstarken Käuferschicht aus europäischem Adel, Industriellen und vermögendem Großbürgertum, das mit dem Besitz eines Automobils mehr seinem Ansehen und Prestige gerecht zu werden beabsichtigte und dabei dem Sprichwort „Carum est, quod rarum est“ folgte, als dass es für sie einen großen praktischen Nutzen bei der Überwindung weiterer Strecken gehabt hätte - hier war noch immer die Eisenbahn das weitaus zweckmäßigere und schnellere Verkehrsmittel. Wie schrieb Uwe Frauenholz in seinem Buch „Motorphobia“ treffend: *„Die bürgerlichen Exponenten des elitären Automobilismus waren stets auf Abgrenzung zum tendenziell egalitären Massentransport auf der Schiene bedacht.“*

So klein die Anzahl der „elitären Automobilisten“ war, so gering waren die Stückzahlen, über die in dieser Zeit zu berichten ist. Was Österreich-Ungarn betraf, so waren zum 31. Dezember 1897 gesamt nur 35 Automobile angemeldet, davon fast die Hälfte (16) in der Residenzstadt Wien. 1906 9 Jahre später, waren es gesamt 1.087. Diese Aufwärtsentwicklung hielt in den kommenden Jahren an.

Die Reaktion der Menschen auf die ersten Autos schwankte zwischen Neugier, Skepsis und Angst, was denn nicht alles passieren kann, wenn so ein „Benzinross“ verunglückt - „Kutschen, denen die Pferde fehlen“ war einer der Aussprüche, die zu hören waren und sicher zu den freundlichen zählte.

Ein gutes Beispiel für die Technik- und Motorradbegeisterung der so genannten „Eliten“ in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg ist die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts aus Hamburg zugewanderte Industriellenfamilie Rother-



Die um 1906 entstandene Aufnahme zeigt Helene (am Steuer) und Erwin von Rothermann. Mit hoher Wahrscheinlichkeit war dieses Auto auch im damaligen Mattersdorf und Walbersdorf unterwegs. Das Auto ist ein 16 PS Spitz.

mann. Peter Daniel Rothermann gründete 1850 in Hirm eine Rübenzuckerfabrik, die bis zur Liquidierung des Unternehmens 1941 ein bedeutender Arbeitgeber im Bezirk Mattersburg war.

Neben dem Hauptwerk der Hirmer Zuckerfabrik hatten sie noch eine erhebliche Anzahl von Gutshöfen von Esterhazy gepachtet sowie das Gasthaus am Hauptplatz gekauft (späteres Gasthaus Steiger). Weiters waren sie seit 1874 im Besitz einer der beiden Walbersdorfer Ziegeleien.



Richard von Rothermann, der Mitbesitzer der Hirmer Zuckerfabrik, mit seiner Tochter Magarethe, genannt „Ghita“. Links ein auch im Motorsport häufig im Einsatz gewesenes Auto der französischen Marke „Amilcar“, das in Österreich bei der Fa. GROFI in Wien in Lizenz gebaut wurde, rechts ein Automobil der Marke „Adler“, im Hintergrund das Beamtenhaus der Rothermann-Villa. Die Aufnahme muss nach 1921 entstanden sein, denn zu sehen sind bereits die weißen Kennzeichen mit dem schwarzen „M“, das seit 1921 (Anschluss des Burgenlandes an Österreich) der Kennbuchstabe für das Burgenland war.

Richard von Rothermann (die Familie wurde mittlerweile in den Adelsstand erhoben), der Enkel des Gründers der Hirmer Zuckerfabrik und von 1924 bis 1937 Präsident der Burgenländischen Handels- und Gewerbekammer, um 1905 auf einem Motorfahrzeug von „Laurin & Klement“. Gebaut wurde diese Marke im böhmischen Jungbunzlau. Bis 1907 haben etwa 3000 Motorräder die Werkshallen in die ganze Welt verlassen.



Um 1921 waren erst wenige hundert Autos und Motorräder (die „gemischt“ fortlaufend gezählt wurden und die selben Kennzeichenschilder hatten) im Burgenland zugelassen. Nachdem die Anzahl an Fahrzeugen 1.000 übersprungen hatte, wurden nach dem „M“ römische Ziffern eingefügt - die arabische Nummer blieb somit immer dreistellig.

Eines der ersten Motorräder auf Burgenlands Straßen war im Besitz von Anton Rottensteiner (1880-1936), selbstständiger Mechaniker in Mattersburg. Sein Sohn gab Norbert Pingitzer zu Protokoll: „Mein Vater eröffnete 1910 eine Maschinenschlosserei. Hauptsächlich beschäftigte er sich mit Benzinmotoren, Gattersägen und Dreschmaschinen. In der k. u. k. Armee war er Waffenmeister. 1912 kaufte er ein gebrauchtes Puch-Motorrad, Baujahr um 1905 mitsamt Beiwagen. Die Produktionsnummer, das weiß ich genau, war 3. Der Verkäufer war ein Hofrat der Regierung aus Ödenburg. Als er, wie damals notwendig, durch Anschieben starten wollte, konnte er nach dem Anspringen nicht mehr aufsitzen und das Motorrad fuhr in einen Marktstand. Das Gespann hatte einen Riemenantrieb und kein Getriebe. Am Auspuff befand sich eine Klappe, welche mit einem Hebel geöffnet wurde, damit erhöhte sich die Leistung, aber auch der Lärm, darum öffneten wir (Sohn Rottensteiner erinnerte sich als mitfahrender Bub im Beiwagen,

Anm.) ihn nur außerhalb der Ortschaft. Dort gab es auch mit den nachlaufenden Hunden Schwierigkeiten, darum führten wir immer einen Stoppelrevolver mit uns. Weiters steckten wir unsere Beine in Lederrollen, die wir am Motorrad befestigten, denn die Hunde liefen schneller als wir fahren konnten und durch das Leder konnten sie nicht so leicht durchbeißen. Der Regen war auch ein Problem. Der Antriebsriemen ging durch, auch Wasser gelangte in den Vergaser. Ich erinnere mich, einmal mussten wir deswegen das Motorrad in Zemendorf abstellen, Vater und ich sind dann zu Fuß nach Hause gegangen.“

Auch Matthias Pingitzer, der Vater des Autors, erinnert sich an den Motorrad-Besitzer Rottensteiner: „Das Motorrad mitsamt seinem Besitzer brachte etwas Leben in den sonst grauen Alltag des verschlafenen Städtchens Mattersburg. Als ich Mitte der 1930er Jahre beim Eisenhändler Schwarz meine Lehre machte, vollzog sich vor unseren Augen allmorgendlich ein Spektakel der besonderen Art. Aus der schräg gegenüberliegenden Werkstätte schoben die Mechanikerlehrlinge den auf seinem Gefährt sitzenden alten Herrn Rottensteiner an. Dies erfolgte unter erheblicher Lärm-, Rauch- und Staubentwicklung. So kamen meine Lehrlingskollegen in den Genuss unfreiwilligen Morgensports. Schlussendlich wurden die Langschläfer - und nicht nur die - am Hauptplatz durch knallende Auspuffgeräusche, verursacht durch häufige Fehlzündungen, um ihren Schlaf gebracht. Ich werde das mein Leben nicht vergessen: Den alten Herrn Rottensteiner, die schwitzenden Lehrlinge und das Motorrad mit dem geflochtenen Beiwagen.“

Leider existieren von diesem „legendären“ Motorrad keine Fotos, sein unrühmliches Ende ist aber bekannt. Nach Ableben seines Besitzers (1936) wurde das Motorrad nicht mehr gebraucht, immerhin etwa 30 Jahre (!) war es bis dahin - mittlerweile technisch völlig veraltet - in Gebrauch, für Motorräder eine außerordentlich lange Zeit der Verwendung. Stefan Morawitz (1922-2012) erzählte Norbert Pingitzer: „Nebst anderem Eisengerümpel gammelte das Gespann des alten Rottensteiner im Hof der Werkstätte herum, aber hergeben wollten es die Nachfahren auch nicht. Irgendwann zu Beginn des Zweiten Weltkrieges wurde es dann verschrottet.“





In den 1920er Jahren entstand diese Aufnahme der Mattersburger Judengasse mit einem Austro Daimler AD 6-17, der bei Groß und Klein beachtliches Aufsehen erregte.



Ein früher Fiat, aufgenommen um 1920 am Bahnhof in Mattersburg. Von Links nach rechts: Unbekannter Kondukteur, Hans Hammerschmidt, Hans Gaffal, Michael Bauer, Briefträger Stefanits. Nach dem Bericht von Michael Bauer war das Auto ein Geschenk des Fürsten Esterhazy an Kaiser Franz Josef zu seinem 60-jährigen Thronjubiläum 1908. Es soll während des Ersten Weltkrieges in die Schloss-Wagenremise nach Eisenstadt gekommen sein. Danach kam es in das Dorotheum in Wr. Neustadt, wo es vom Postvorstand Hans Gaffal für das Postamt in Mattersburg erworben wurde.



Uhrmachermeister Eduard Fischer aus Mattersburg Anfang 1938 beim Besuch seiner Eltern in Neumarkt a. d. Raab. Die Maschine, eine 250er „Rudge“, Baujahr 1937, wurde ihm laut eigener Aussage in der Russenzeit gestohlen. Die Rudge-Motorräder, von 1910-1940 in Coventry/ England mit dem 4-Ventil-Motor gebaut, waren überaus sportlich, wie man nachfolgend in der „Internationalen Motorrad-Typenschau 1928-1944“ von 1951 ersehen kann. Im Bild eine Rudge mit 250 ccm mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h.

Foto von Michael Bauer vor 1930. Bis 1930 waren die weißen Kennzeichentafeln in Verwendung. Der PKW ist ein in Wr. Neustadt erzeugter Austro Daimler AD617. Die nach dem Ersten Weltkrieg von Porsche erzeugten Sechszylinder Fahrzeuge waren schwere und sehr teure Fahrzeuge.



Michael Bauer als Chauffeur im Postdienst vor Gasthaus Ollram in Stöttera. Diese Auto wurde Esterházy von der Post abgekauft, der es als Geschenk von Kaiser Franz Josef erhalten hatte (siehe auch Seite 6 oben)

Personentransport und Eröffnung von Buslinien



Der Personentransport diente zur Anbindung der Bevölkerung und vor allem der Bauarbeiter an den Bahnhof Mattersburg, die als Pendler in Wr. Neustadt und Wien arbeiteten. Frauen aus Loipersbach fuhren zum Wochenmarkt nach Wr. Neustadt. Die ersten Buslinien gingen von Mattersburg über Forchtenau, das Schloß Forchtenstein nach Neustift an der Rosalia und wurden von der Firma Reisner betrieben.

Daneben etablierte sich ein Ausflugsverkehr und Sonderreisen. Insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg waren die Schmuggelfahrten nach Wien für die Landbevölkerung attraktiv.

Diesen Austin 2 to hat Michael Bauer aus Mattersburg von den Engländern übernommen. Folgende Geschichte verdanke ich seinem Sohn Willi: *Mein Vater fuhr fast wöchentlich nach Wien. Busse waren zu dieser Zeit Mangelware. Also beförderte er Leute aus der Umgebung, die mit ihren Produkten aus der Landwirtschaft den Schwarzmarkt belieferten, mit seinem LKW nach Wien. Das Führerhaus und der Laderaum waren immer zum Bersten voll. Darum nahmen Passagiere auch auf den Trittbrettern und Kotflügel Platz. Ein Landwirt erkundigte sich nach den Terminen der nächsten Fahrten und bat meinen Vater, den Platz am rechten Kotflügel für ihn zu reservieren. Als es dann so weit war, erkundigte sich Vater, was er denn im Sack transportiere. Der Fahrgast öffnete den Sack und zum Vorschein kam ein Stück Fleisch. Mein Vater bemerkte, dass es schon roch und meinte: „Das ist schon verdorben, das kannst du nicht mehr mitnehmen“. Darauf erwiderte der Bauer: „No guat donn geh i ham und tuas söchn, fia de deppatn Weana wiads schou guat sei, donn resawias ma hoid den Plotz am Kotfliagl fia de Wochn drauf...“*



Mattersburg–Wiesen

Di-Sa 1	W 3	Sch 5	Km		Preis	W 2	W ††4	W †4	Sch 6
		12.40 14.19		Zug ab Wien Südbahnhof . . . an Zug an Wiesen Bahnhof . . . ab					16.40 15.20
6.40	11.00	14.12		ab Mattersburg, Hotel Steiger an	7.30	12.15	13.30	15.30	
6.42	11.05	14.14		Mattersburg, Gasthaus Knopf ↑	7.25	12.10	13.25	15.25	
6.47	11.15	14.20	3.0	Wiesen, Bahnhof	1.30	7.15	12.00	13.15	15.15
6.50	11.20	14.25	5.0	Hutkogel	2.80	7.10	11.55	13.10	15.10
6.51	11.21	14.26	5.2	Strobl, Trafik	2.80	7.09	11.54	13.09	15.09
6.53	11.23	14.28	5.7	Hauptplatz	2.80	7.07	11.52	13.07	15.07
6.55	11.25	14.30	6.2	Gasthaus Morawitz	2.80	7.05	11.50	13.05	15.05
6.57	11.27	14.32	6.7	Gasthaus Krensnor	2.80	7.03	11.48	13.03	15.03
7.00	11.29	14.35	7.7	Gasthaus Feurer	2.80	7.00	11.45	13.00	15.00
	XX			an		X			X
				ab					

X Autobusansehluß nach Eisenstadt 7.45 16.13
 XX Autobusansehluß von Eisenstadt 10.35 15.25
 W verkehrt an Werktagen
 Di-Sa, verkehrt Dienstag bis Samstag
 Für ausfallende Fahrten wird kein Ersatz gewährt. Aufträge für Sonderfahrten werden gerne entgegengenommen.

Sch verkehrt nur während der Schulzeit
 † Winterabschnitt
 †† Sommerabschnitt

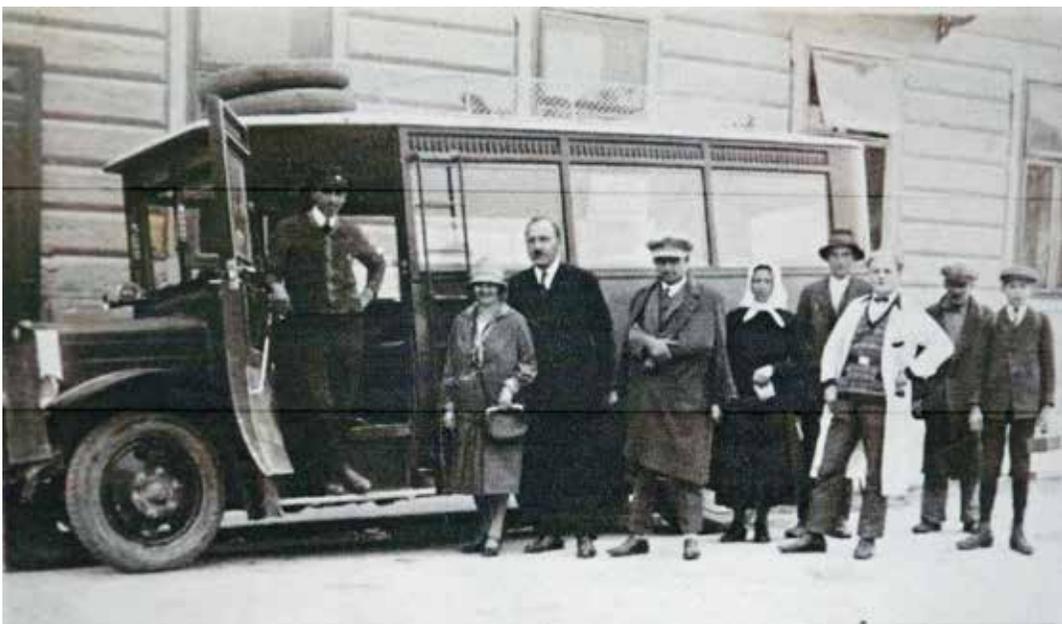


Fahrplan

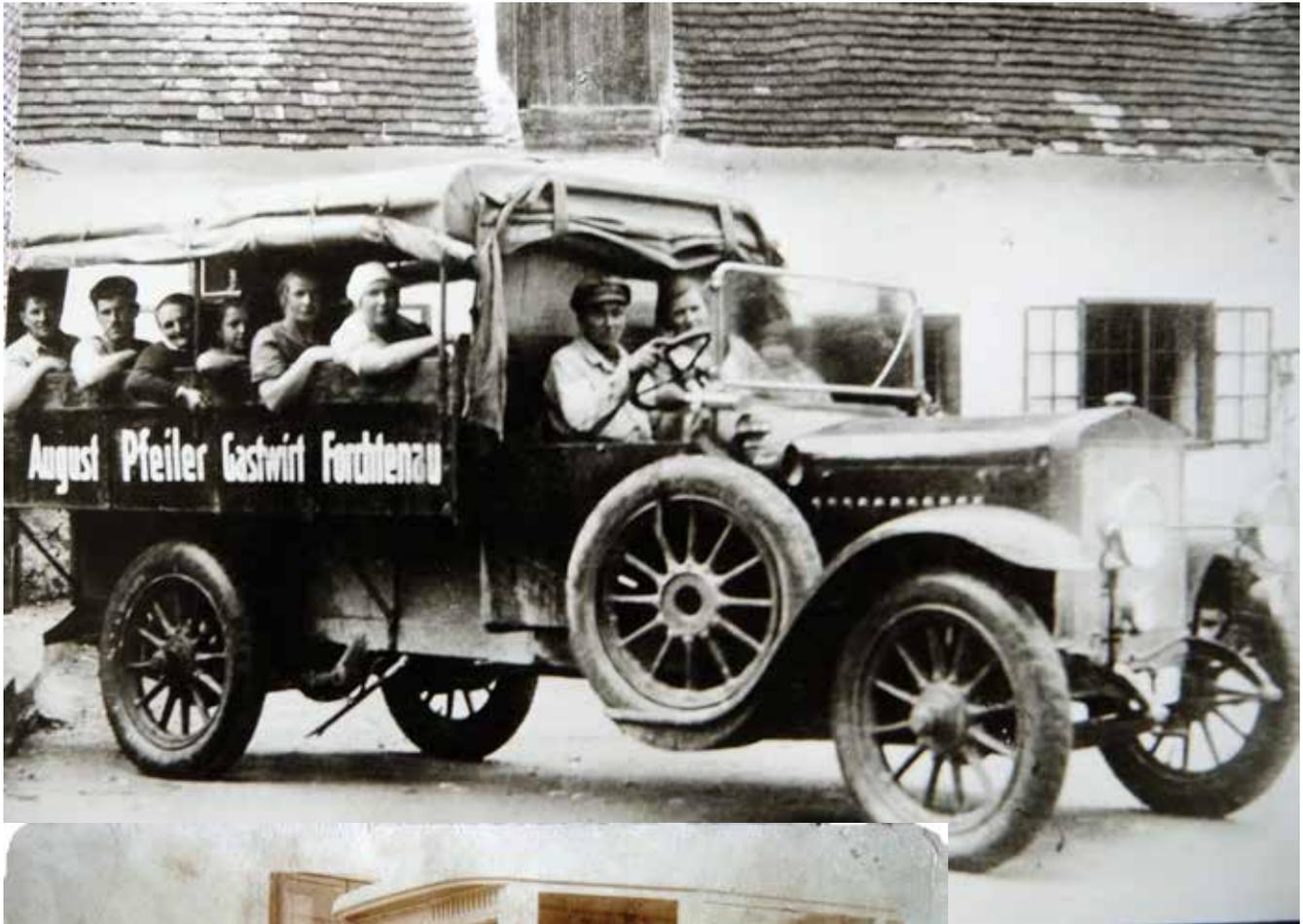
Sommerabschnitt vom 29. Mai bis 1. Oktober 1960
 Winterabschnitt vom 2. Oktober 1960 bis 27. Mai 1961

Autobusunternehmung M. Bauer
MATTERSBURG
 Kneißlgasse 29 · Telefon 267

Gepäckschichtung durch Michael Bauer auf der „Bauerkiste“. Dieser Bus wurde hauptsächlich für die Linie Mattersburg-Forchtenstein eingesetzt.



Michael Bauer als Chauffeur der Firma Plank vor dem Gasthaus Steiger 1929



Bilder von Ausflugsfahrten

Hier deutet sich schon die große Strukturänderung in der Benützung des öffentlichen Raumes an. Die Straßen und Wege waren Kommunikations- und Begegnungsort. Mit der Motorisierung kam die Verdrängung der nicht motorisierten Bevölkerung von den Straßen. Der Staat musste nun Regelungen und Rahmenbedingungen für den Verkehr erlassen.





Das erste Auto in Mattersdorf
(aus Anton Steiger, Meine Erinnerungen an Alt-Mattersdorf)

Bald nach der Jahrhundertwende tauchte das erste Auto bei uns auf. Ein „reichsdeutscher“ Baron - wie man damals die Einwohner des Deutschen Kaiserreiches nannte, hatte ein fürstliches Jagdrevier gepachtet und kam mit einem „Automobil“ angefahren. Er hatte sein Domizil im Platzwirtshaus aufgeschlagen und so konnte man das erste Auto in Mattersburg am Hauptplatz bewundern. Kaum angekommen, verbreitete sich diese Nachricht wie ein Lauffeuer und die Menschen groß und klein kamen von allen Seiten gelaufen, um dieses Wunderwerk zu bestaunen. Das Auto wurde von einem Chauffeur gelenkt und er fuhr zur Jagdzeit mit dem Baron bis zum Holzstadel und wieder zurück, denn weiter war die Straße für ein Auto nicht befahrbar. Der Holzstadel war ein fürstliches Wirtshaus, das zwischen Marz und Sieggaben lag. Weil dort immer große Mengen Holz gelagert wurden, nannte man diesen Platz Holzstadel. Dieses Wirtshaus wurde nach dem Ersten Weltkrieg geschliffen.

In der Zeit, als der Baron zur Jagd fuhr, wurde es von einem Förster namens Meier bewirtschaftet. An den letzten Försterwirt erinnere ich mich noch - er hieß Stramer.

Dieses Auto ist für mich mit einer ganz besonderen Erinnerung verbunden. Es war ein großer, starker Wagen, ein Mercedes-Benz, der mit einer Kurbel gestartet wurde und rechts außen zu schalten war. Der Chauffeur, der oft zu meinem Vater kam, hatte ihn einmal zu einer Fahrt nach Forchtenau eingeladen und ich, ein fast sechsjähriger Bub, durfte mitfahren. Diese Fahrt war ein himmlisches Gefühl. Wir kehrten in Forchtenau beim Flammer-Wirt ein, wo es eine gute Jause gab. Danach ging es, bestaunt von unzähligen Personen, wieder heimwärts. Dieser Ausflug wird mir unvergessen bleiben. Meine Freunde beneideten mich, denn wer hatte schon die Möglichkeit, im Jahre 1909 mit einem Automobil mitfahren zu dürfen.

Obwohl es keinen Verkehr gab, war es nicht einfach mit dem Auto zu fahren. Wenn ein Pferdewagen in die Nähe kam, mußte das Auto anhalten. Man kann sich heute nicht vorstellen, wie die Pferde vor einem fahrenden Auto scheuten. Sie waren vor Schreck kaum zu bändigen und haben dabei so manchen Schaden angerichtet.

Auf diese Weise ereignete sich der erste Autounfall bei uns. Der österreichische Innenminister - es gab damals auch einen ungarischen - war mit seinem Auto durch Mattersdorf gefahren, um das Schloß Forchtenstein zu besuchen. Doch bei der „Rohrbrücke“ kam dem Auto ein Pferdefuhrwerk entgegen und damit war die Fahrt zu Ende. Die Pferde scheuten, der Fahrer mußte das Auto verreißen und streifte dabei einen Lindenbaum. Das Auto wurde so schwer beschädigt, daß es nicht mehr weiterfahren konnte. Der Minister wurde dabei leicht verletzt.

Der Bauer fuhr schnell mit seinem Pferdegespann ins Dorf und verständigte die Feuerwehr, die es bei uns schon einige Jahre gab. Diese war rasch mit ihrem Pferdewagen an der Unfallstelle, wo sie den Verletzten Erste Hilfe leisten konnte. Der Minister war über diese schnelle Hilfe so erstaunt, daß er sagte, er hatte solch schnellen Einsatz hier nicht erwartet und sprach allen Helfern seinen innigsten Dank aus.

Dies war der erste Unfall in Mattersdorf, gerade an einer Stelle, wo sich noch zahlreiche andere Unfälle ereignen sollten.

Michael Bauer gründet das erste Taxiunternehmen im Burgenland. Sein erstes Automobil ist ein Ford A



Anton Mörz in der typischen Bekleidung eines Kraftfahrers, aufgenommen in Mattersburg, Schubertstraße, von wo er sein Taxiunternehmen betrieb.



Lastkraftfahrzeuge für Transportdienste



Königstraße beim Schubertpark um 1936. In der Bildmitte befindet sich der Leitgeb Schlosser, er war der Bruder vom Leitgeb Mechaniker, der von seinen beiden Schwestern umgeben ist. Andere Leute unbekannt. Ein Lastkraftwagen gehört zur Bauermühle. Das vordere Automobil ist ein Mercedes, dahinter steht ein Tatra.

Der Lastentransport wird vor dem Ersten Weltkrieg vor allem von Fuhrwerken durchgeführt. Die aufkommenden Lastkraftwagen ermöglichen es, größere Lasten zu führen. In Mattersburg werden so die Transporte von Holz bei dem Sägewerk Mörz, Ziegel für Bauarbeiten und Nahrungsmittel wie Bier und Mehl erleichtert. Insbesondere der Abtransport des Erdaushubes erleichterte die volle Unterkellerung beim Hausbau.

Nach dem Zweiten Weltkrieg besteht ein eklatanter Mangel an Transportfahrzeugen. Die Bezirkshauptmannschaft teilt zwei vorhandene aus Salzburg erhaltene Lastkraftfahrzeuge den Unternehmern des Bezirkes zu.



Das Sägewerk Mörz profitierte von der Motorisierung des Transportwesens. Auch Baufirmen wie der Firma Koch ermöglichte die Motorisierung eine Erweiterung ihrer Geschäfte. Oben ein GMC - Lastwagen der Firma Mörz, unten die Zulassung für den LKW der Firma Michael Koch.

Aus den Wäldern des Rosaliengebirges wurde auch die Dampfsäge Mörz beliefert. Hier bei einer Rast mit einer Fuhr Langholz bei der Pestsäule vor dem Forchtensteiner Schloss. Tragischerweise sind die Fahrer beider LKW, die Brüder Radowan, Anfang der 1960er Jahre tödlich verunglückt.





Die Firma Strobl in Mattersburg beschäftigte sich seit Mitte der 1930er Jahre mit Transport und Handel (vorwiegend Eier und Wein). Das Lager und Wohnhaus war an der Wienerstraße. Die Bilder zeigen den Transport-Fiat der Firma.



Der Vater von Peter Süß (rechts) mit dem Saurer 6GFK-LKW der Firma Paul Ramberger, Mattersburg. Das Bild zeigt den Einsatz der Firma Ramberger beim Straßenbau - möglicherweise bei der Südautobahn in der Steiermark um 1960.



Drei damals häufig genutzte LKW beim Bau der Felix Austria. Vorne ein Saurer der Firma Franz Meidl aus Mattersburg. In der Mitte ein Henschel der Firma Treitl aus Forchtenstein und hinten der Steyr der Baufirma Strodl aus Mattersburg 1960.

Das Transportunternehmen Hermann Strümpf hat von Anfang der 1930er Jahre bis zum Jahr 2000 bestanden. Ein privat geführtes Transportunternehmen, das bereits in den 1930er Jahren über drei Lastkraftwagen und einen Reisebus verfügte, ist für das Burgenland außergewöhnlich. Am Anfang der Firmengeschichte sind fast ausschließlich Fahrzeuge der Wiener Automobilfabrik „Perl“ verwendet worden, die heute kaum noch jemand kennt.



Der Steyr 480 der Mattersburger Baufirma Rudolf Strodl beim Bau der Konservenfabrik Felix Austria im Jahr 1960 auf einem ehemaligen Esterhazy-Grund in Mattersburg.



Der mit Wiesener Erdbeer Körbchen beladene LKW steht vor dem Strümpf-Firmensitz Wiesen, Ecke Sauerbrunner Straße mit Gartengasse.



Georg Koller mit seinem „Perl“ 1931 in Mattersburg, Nepomuk-Berger-Straße. In die Pläne wurden wegen gelegentlichem Personentransport „Folienfenster“ eingebaut.



Dieses Bild mit dem Perl von Georg Koller wurde am 4. Juni 1935 in Csorna (Ungarn) gemacht. Das Auto wurde nach 1939 mit dem Chauffeur Georg Leitgeb noch im Zweiten Weltkrieg eingesetzt.



Fahrzeug der Kunstmühle Bauer (Inhaber Karl Mörz): Am Steuer sitzt Franz Dutter. Jutesäcke wurden mittlerweile durch Papier und Kunststoff ersetzt.

Mattersburg Flurgasse. Franz Dutter war nach der Schließung der Bauermühle Chauffeur im Raiffeisen Lagerhaus.



Hauptplatz Mattersburg. Der nächste LKW von Franz Dutter, ein Saurer 150, Baujahr 1960, mit „Schalenführerhaus“, welches auch als „Kugelführerhaus“ verspottet wurde.

Die Bauermühle gehörte zum Dampfsägewerk Mörz. Während sich das Sägewerk nahe dem Ortskern befand, war die Mühle am westliche Stadtrand (an der Wulka) gelegen. Zur Mühle gehörte schon zu Beginn der 1920er Jahre ein Nesselsdorfer LKW, der von einem gewissen Gottlieb Stubenvoll gefahren wurde und nach einer Kollision mit einem Ochsenkarren unbrauchbar war.



Die überarbeitete Version des Steyr 380, der Steyr 380 II, unter anderem schon mit Licht-Blinker. Auch die Firma Mörz Sohn hatte einen solchen LKW im Fuhrpark.



Der „Stirnsitzer“-Fiat 640N der Mattersburger Bauermühle mit dem Fahrer Franz Dutter (links).



Der zum Mattersburger Liesinger Bier-Depot gehörige Steyr 370. Auch hier wurden die Flaschen noch in Holzkisten transportiert. Personen von links: Herr Knopf, Frau Graff, Herr Graff (Chauffeur), Frau Graff, Robert Stecker und Herr Neumann. Die Gendarmerie- und auch die Bundesheerfahrzeuge hatten damals alle Wiener Kennzeichen, wie an dem Volkswagen („Käfer“) ersichtlich ist.



Motorisierung im Nationalsozialismus und im Zweiten Weltkrieg

Die Motorisierungspolitik der Nationalsozialisten besaß einen hohen politischen Stellenwert. Sie stellten in der Form der Autobahnen und Volkswagen mit Förderung des Massensportes eine individuelle Fortbewegung im Sinne einer motorisierten „Volksgemeinschaft“ in Aussicht. Massenfortbewegungsmittel wie Eisenbahn und Omnibus spielten in der Propaganda keine Rolle - trotz der Widersprüchlichkeit zu einer „Volksgemeinschaft“. Das Auto gibt dem Menschen die individuelle Freiheit wieder, die die Eisenbahntechnik ihm genommen hat. Motorisierung wird als zivilisatorischer Gradmesser angesehen.

Der in der Weimarer Republik in Deutschland begonnene Bau einer Reichsautobahn von Köln nach Bonn wurde 1933 von der nationalsozialistischen Regierung wieder aufgenommen und der Bau von Autobahnen in einem Ausmaß von 14.000 km geplant. Die Autobahnen wurden als nationales Symbol der Größe und des Fortschrittes stilisiert. Fertig gestellt wurden bis zur Einstellung 1942 aber nur 3860 km, in Österreich nur knapp 17 km. Die öffentlichkeitswirksame Inszenierung in den Wochenschauen und anderen Medien nimmt bis heute einen wichtigen Platz in der Erinnerung ein.

Das Konzept des Volksautos wurde seit 1934 propagiert. Ferdinand Porsche entwickelte den „Kraft durch Freude“-Wagen. Der Wagen sollte ab 1938 im Rahmen von Sparverträgen angeboten werden. Der Beginn des Krieges und die verstärkte Aufrüstung stoppten den Traum vom eigenen Wagen. Das vorgesehene Volkswagenwerk produzierte anstatt des Volksautos die Kübelwagen für die Wehrmacht. Die Massenmotorisierung erfolgte erst in den 1960er Jahren.

Das Motorrad blieb das Fortbewegungsmittel der Masse der Bevölkerung. Deutschland hatte den höchsten Motorradbestand und war der führende Produzent von Motorrädern. Auch die Idee der Entwicklung eines Volksflugzeuges wird aufgegriffen und wird als Herausforderung der Beschränkungen durch den Versailler Vertrag von 1919 begriffen.

Das Interesse der herrschenden Nationalsozialisten an den modernen Fortbewegungsmitteln wie Kraftfahrzeug und Flugzeug unterstützt auch die militärische Führung für ihre Aufrüstungs- und Expansionspolitik zur Schaffung

eines Lebensraumes im Osten. So war der größte Auftraggeber der Automobilindustrie 1939 die Wehrmacht - bei Daimler Benz waren es rund 36% des Umsatzes.

Der Mitgliedszwang in der Hitlerjugend (HJ) förderte den Zustrom in die Motor HJ. Hier konnten die Jugendlichen ihr Interesse an der individuellen motorisierten Fortbewegung ausleben. Auch dem Wunsch für eine Fahrausbildung und die Erlangung eines Führerscheines konnten sich die jungen Männer so erfüllen, wobei dabei vor allem die Motorsportschulen der NSKK aktiv waren. Deutsche Rennfahrer galten als sportliche Vorbilder, die später durch das Heldenideal des Kradfahrers (bewaffnete Kraftradfahrer) abgelöst wurden.

Im Zweiten Weltkrieg werden motorisierte Verbände wie Kradfahrer eingesetzt, die eine rasche Mobilität ermöglichen und auch eine Grundlage für den Blitzkrieg bedeuten. Für das Verlegen und die Versorgung der Truppen werden Lastkraftwagen und Mannschaftstransportwagen eingesetzt. Bei den Stäben und den motorisierten Truppen werden unterschiedliche Personenkraftwagen verwendet.



Der Fahrer ist Johann „Happ“ Leitgeb mit dem Mercedes bei der Luftwaffe. Er ist manchen als Schuldner der Volksschule bekannt.

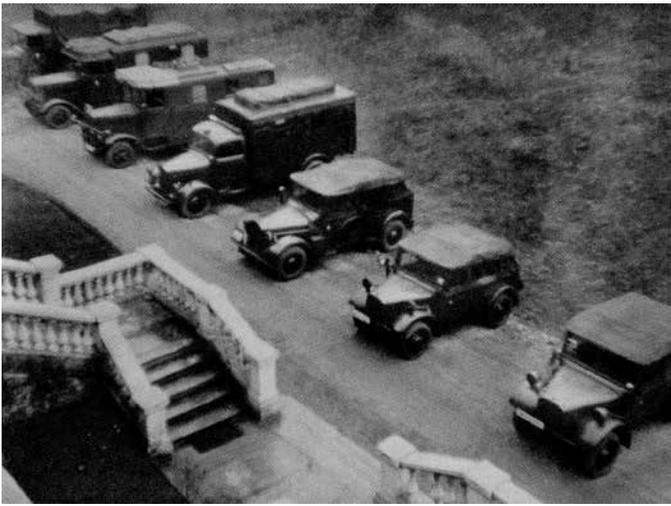
Für die Aufbringung einer entsprechenden Anzahl an Kraftfahrzeugen für den Kriegseinsatz wird schon 1938 ein Wehrleistungsgesetz erlassen, das die Möglichkeit vorsieht, von der Bevölkerung Sachleistungen wie motorisierte Fahrzeuge aller Art zu requirieren. Mit einem Erlass vom 6. September 1939 kommt es zu einer drastischen

Einschränkung des privaten Kraftfahrzeugverkehrs. Die Vorstellung vom eigenen Volksauto wird hinten gestellt.



Alle drei Lastwagen der Firma Strümpf wurden im Zweiten Weltkrieg zwangsrekrutiert. Sie kamen aus dem Krieg nicht zurück - eine Entschädigung dafür hat es nicht gegeben.

Entstehende Dienstleistungen Tankfüllanlagen (Reisner, Lehner, Kirkovits)



Der Fuhrpark des Luftwaffenregiments, Dienststelle von Dr. Paul Luif. Rechts drei Einheits-PKW, danach ein Mercedes-Benz L3000S mit Einheitskofferaufbau, dahinter zwei Büssing NAG Typ G31 als große Nachrichtenwagen. „Schloß Villmaine, März 1941 Frankreich“



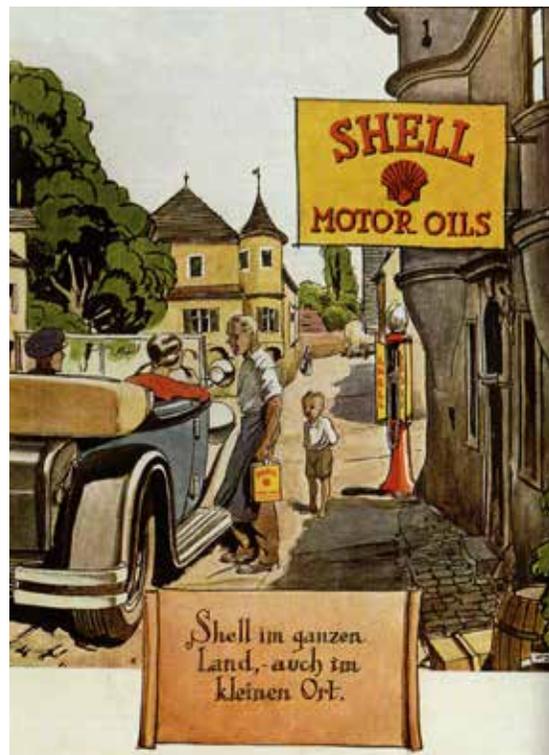
Rechts ein Krupp-LKW Typ L 3 H 163 als großer Nachrichtenwagen. Vorne 2. von links Dr. Paul Luif als Funker - Rückseitige Bildbeschriftung: „Chalons s. Marne 30. 3. 41“ in Frankreich.



Wr. Neustadt im April 1941. Bildbeschriftung: „Die Einheit von P. Luif nach der Heimkehr vom Frankreich“. Noch wissen die Soldaten nicht, dass sie in wenigen Monaten in Russland sein werden. Die LKW am linken und rechten Bildrand sind Krupp L3H 63, mittlere geländegängige LKW 3 to. In der Mitte hinten steht ein Ford G 917T. Typisch für die deutsche Treibstofflogistik sind die 200 Liter Fässer. Auf Grund der soliden Verarbeitung und des Oberflächenschutzes (Verzinkung) haben viele Fässer den Krieg überstanden und wurden vielseitig genutzt - etwa als Teerfass oder als Werkstattöfen

Am Beginn des „Autozeitalters“ wurde Benzin und Petroleum in Apotheken verkauft. Der Österreichische Automobil Club bemühte sich auch um die Treibstoffversorgung und etablierte dafür in Zusammenarbeit mit den damaligen Petroleum- und Benzinherstellern ein erstes „Tankstellennetz“. Seit etwa 1900 kamen weitere Verkaufsstellen wie Drogerien, Fahrradhandlungen, Gemischtwarenhandlungen, aber auch Hotels und Gaststätten hinzu. Der Verkauf erfolgte in Einweggebinden aller Art - Flaschen, umfunktionierte Milchkannen u. a. Ernst (Ernö) Steiger, der Sohn des Gasthauses „Zur Post“ in Mattersburg, erinnert sich: „*Unser Tierarzt Buschmann bezog sein Benzin so wie alle anderen damals dünn gesäten Fahrzeugbesitzer beim Apotheker. Später, als auch andere Benzin nebenbei verkauften, wurde das per Bahn in Fässern angelieferte Benzin am Bahnhof Mattersburg in einem eingezäunten Zwischenlager deponiert.*“

Nach dem Ersten Weltkrieg kamen dann die ersten Zapfsäulen auf. Der Treibstoff wurde mit einer händisch zu bedienenden Pumpe oder Kurbel aus einem Vorratsbehälter in einen Glaszylinder gepumpt, auf dem die eingepumpte Menge abzulesen war. Von dort erfolgte dann über einen Schlauch mit Verschluss die Einfüllung in den Tank. Wenn man bedenkt, dass die Autos der 1920er Jahre bis zu 20 Liter auf 100 Kilometer „geschluckt“ haben, kann man sich vorstellen, dass die Zapfsäulen recht häufig aufgesucht werden mussten.



Nach dem Zweiten Weltkrieg erhält Gustav Kirkovits die Lizenz für eine Tankstelle an der Kreuzung Bahngasse mit Gustav Degengasse, wo schon eine Tankstelle vor dem Zweiten Weltkrieg bestand. Kirkovits hatte ein kleines Büro gegenüber im Kaufhaus Steiger. Von dort hat er die Tankstelle überwacht. Wenn einer hingekommen ist,



Franz Gossy in den 1930er Jahren vor seinem Geschäft in Marz, in dem er Benzin der Marke „Sphinx“ anbot.



Tankstelle der Firma Krawany im Jahre 1930, die später eine Filiale in Mattersburg eröffnete.

hat er die Autos betankt. Dann ist man zu ihm hineingegangen und hat bezahlt. Das war jahrelang die einzige Möglichkeit, in Mattersburg Benzin zu kaufen. „Das war eine wunderschöne alte Tankstelle mit zwei Glaszylindern und in jeden haben ca. 5 Liter Benzin hineingepasst. Die wurden händisch hinauf gepumpt. Und wenn ein Behälter voll war, hat er umgeschaltet und dieser Behälter ist dann über den Schlauch in den Tank geronnen. Inzwischen hat er den zweiten Behälter voll getankt und dann wieder umgeschaltet. Es wurden also immer nur 5 Liter abgegeben. Im Endeffekt hat er den Schlauch zweimal aufgehoben, damit die Reste vom Schlauch in den Tank hineinfließen. Ein emaillierter Kasten diente für den Ölverkauf der Tankstellen. Die Aufschrift ÖROP heißt Österreichische Russische Ölproduktion. Nach dem Staatvertrag, als die Russen abgezogen sind und der österreichische Staat diese Dinge gekauft bzw. kaufen hat müssen, wurde es umbenannt auf Österreichische Ölproduktion, die Vorläufer der ÖMV. In Mattersburg hat es relativ wenig Autos gegeben. Für Mattersburger Verhältnisse hat eine Tankstelle vollständig gereicht. Der Herr Kirkovits musste später die Tankstelle entfernen, weil es dort nicht günstig war, da die Autos beim Betanken gestört haben. Dann hat er eine Tankstelle in der Wienerstraße errichtet, wo jetzt die Tischlerei ist bzw. der Lazarus seine erste Diskothek gehabt hat. Er hat dazu ein Espresso gebaut.“ (Erzählung von Willi Bauer)



Tankstelle in Pinkafeld 1935



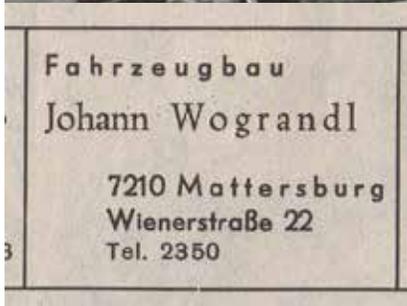
Tankstelle und Autowerkstatt Julius Leitgeb beim Tor um 1970 in der Wienerstraße vor dem Viehmarkt

Reparaturwerkstätten und Autohandel (Rottensteiner, Pinter, Leitgeb, Karner)



Das Rottensteiner Pannenfahrzeug. Willi Bauer ist der zweite von links.

Die steigende Motorisierung erforderte die Errichtung von Werkstätten. Die Firma Rottensteiner übte in Mattersburg dabei eine wichtige Rolle und bildete ständig Lehrlinge aus.



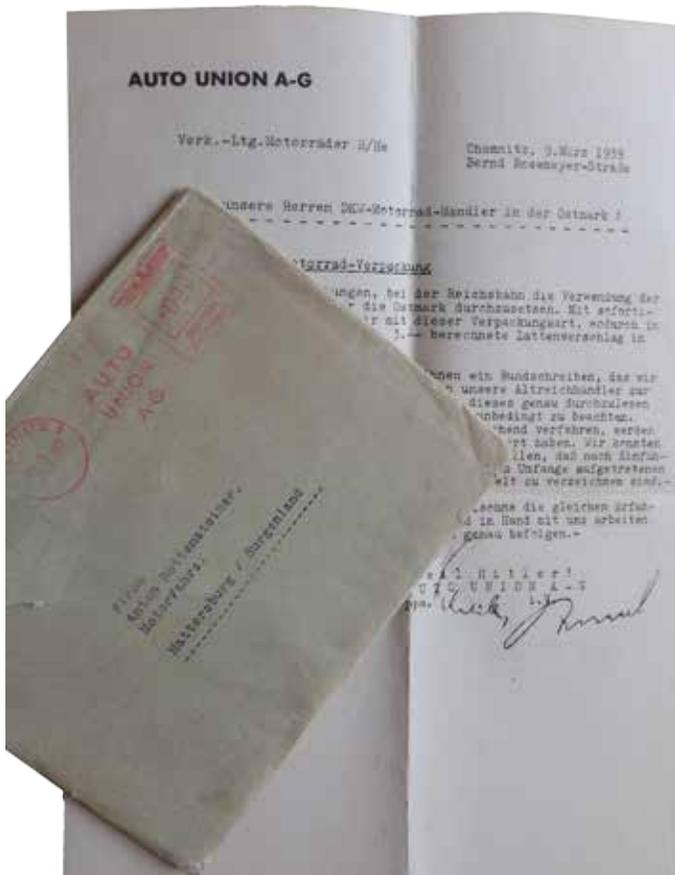
„Mit vierzehn Jahren habe ich bei der Firma Rottensteiner Schlosser und Mechaniker gelernt. Ich musste vier Jahre, nicht drei ein halb Jahre lernen, weil unser Meister, der Herr Rottensteiner Mechaniker und Schlossermeister war. Bei zwei Berufen musste man ein halbes Jahr länger Lehrling sein. Bei der Firma Rottensteiner war es eine interessante Tätigkeit im Gegensatz zu anderen wie die Firma Pinter, die hat nur Steyr und Fiat und Puch vertrieben. Die Firma Rottensteiner hat alles repariert. Wir haben am Vormittag mit dem Karner Rudi eine 500 Puch repariert. Mittags ist dann der Chef gekommen und hat gesagt, da hinten steht ein Jeep, da rinnt der Tank. Den haben wir ausgebaut, gelötet und wieder eingebaut. Und nachmittags hat er gesagt, gehst du zur Bauermühle mit einem Begleiter, da ist der Mühlbau-tischler oben, der tut neue Siebe und Reiter herstellen und montieren. Da müsst ihr die Metallarbeiten machen.



Wir waren in jeder Tätigkeit unterwegs. Dadurch haben wir viele Dinge gelernt, was andere heute nicht mehr lernen und damals auch nicht gelernt haben“ (Erzählung von Willi Bauer über seine Lehrzeit).



Lehrlinge beim Autoschlosser und Mechaniker Rottensteiner. Willi Bauer ganz rechts vorne



Die Firma Rottensteiner übernahm 1939 die Vertretung der Auto Union und behielt diese bis zur Betriebsstilllegung Anfang der 1980er Jahre. Nebenbei führten sie die Marke Borgward.

Das Gebäude der Firma Rottensteiner 1999 kurz vor dem Abriss. In dem Ziegelbau im Vordergrund befand sich ursprünglich die Schlosserei. Als die Fahrzeugreparaturen allmählich zunahmen, wurden hier mit den spanabhebenden Werkzeugen nicht mehr verfügbare Ersatzteile gefertigt, oder wie an der im Bild sichtbaren Drehbank



Drehbank in der Schlosserei Rottensteiner

gedreht.

Dafür war ein eigener Dreher, Herr Kornhäusl, beschäftigt. Anton Rottensteiner Senior, den Norbert Pingitzer als Zeitzeuge um 1980 befragte: „An dem Lkw der Bauer-Mühle sollte um 1923 eine Reparatur an dem Nesselsdorfer LKW (später Tatra) vorgenommen werden. Das Fahrzeug wurde vor dem Ersten Weltkrieg in Böhmen erzeugt. Mit dem Zerfall der Donaumonarchie war es faktisch unmöglich die benötigten Ersatzteile zu bekommen. Was blieb uns übrig: Wir mussten sie selber machen. Dieses Fahrzeug fand ein unrühmliches Ende. Der Chauffeur, Lebinger Bubi, wich einem Ochsenwagen aus und der LKW fuhr in einen Teich, aber der Bubi konnte noch vorher abspringen. Was mir noch in Erinnerung ist: An das Bier- und Eisauto (Eisblöcke wurden zur Kühlung in den Wirtshäusern verwendet), welches aus Wr. Neustadt kam, hängten sich die Kinder an um mitzufahren. 1936 machte ich die Meisterprüfung. 1934 splittete sich die Mechanikerinnung von dem metallverarbeitenden Gewerbe ab. Ja auch die Juden hatten Autos z.B. einen 40er Steyr. Dieser wurde nach der Beschlagnahme (Anm. Arisierung) versteigert. Der Austro Fiat der Feuerwehr wurde zu Kriegsende nach Westen gebracht und kam nicht mehr zurück.“

Motorfahrzeuge für Freizeit und Sport, Tourismus, Reisen

Die Versuchung, Mensch und Material im Wettkampf zu testen, führte zu den ersten Motorradrennen, die bereits vor 1900 veranstaltet wurden. Zu nennen wäre aus dieser Zeit etwa das Rennen Berlin-Potsdam über 54 Kilometer, das 1898 erstmals stattfand.

Im Mai 1899 fand die erste Motorsportveranstaltung im damaligen Österreich-Ungarn statt. Befahren wurde die Strecke auf den Exelberg im Wienerwald. Im Herbst des selben Jahres organisierte der 1898 gegründete „Österreichische Automobilclub“ das erste Bergrennen für Motorräder und Automobile von Schottwien auf die Semmering-Passhöhe. In den folgenden Jahren und Jahrzehnten wurden in Österreich unzählige Auto- und Motorradrennen durchgeführt, die sich stets großer Beliebtheit beim Publikum erfreuten und die von den Herstellern der siegreichen Fahrzeuge ausgiebig zu Werbezwecken genutzt wurden.

Die auch überregional bekanntesten Motorsportveranstaltungen im Burgenland der 1930er Jahre waren die beiden Motorrad-Bergrennen, die im Oktober 1934 und 1936 vom Ort Forchtenstein hinauf zur Burg geführt wurden.



Formalitäten (technische Abnahme) vor dem Start zum Forchtensteiner Schlossberg-Rennen. Ganz vorne der Lokalfavorit, Alois Fischer aus Mattersburg



Teilnehmer des Schlossbergrennens, welches 1934 und 1936 veranstaltet wurde. Der Start war am Mattersburger Hauptplatz. Die Fahrer sind aus Wien, erkennbar am „A“ auf der Nummer-tafel.



2. Forchtenauer Schloßbergrennen

Das vom Oesterreichischen Motorfahrer-Verband gemeinsam mit seiner Sektion Mattersburg veranstaltete 2. Forchtenauer Schloßbergrennen am Sonntag, den 6. Oktober 1935 war ein voller Erfolg, denn nicht nur eine große Zahl von startenden Fahrern, sondern auch mehr als 5000 Besucher waren bei dem Rennen anwesend, trotzdem der Wettergott der Veranstaltung nicht besonders gut gesinnt war — es ging gleich zu Beginn des Rennens ein wolkenbruchartiger Regen nieder.

Das Forchtenauer Schloßbergrennen ist ein typisches Beispiel dafür, daß eine motorsportliche Konkurrenz ganz wesentlich zur Erschließung einer Gegend für den Fremdenverkehr beitragen kann. Schon das vorjährige Rennen hat viele Fahrer mit den landschaftlichen Schönheiten dieses Teiles des Burgenlandes bekannt gemacht, die dann andere Fahrer veranlaßt haben, sie sich ebenfalls anzusehen und der Besuch im heurigen Jahr hat noch mehr Motorradfahrer und Automobilisten nach Forchtenau gebracht. Die burgenländischen Behörden, an ihrer Spitze Landeshauptmann Ing. Sylvester und Landesstatthalter Ingenieur Riebl, haben die fremdenverkehrsfördernde Wirkung des Forchtenauer Schloßbergrennens erkannt und der Veranstaltung daher ihre vollste Unterstützung in dankenswerter Weise gewidmet. Insbesondere muß in diesem Zusammenhang auch der rastlosen Tätigkeit des Gruppenführers für den Motorsport im Burgenland, Dr. Radl, gedacht werden, dessen zahllosen Interventionen und wertvoller Mitarbeit es gelungen ist, den erreichten Erfolg herbeizuführen.

Durch die burgenländische Landesregierung war die Straße der Rennstrecke vorzüglich hergerichtet, so daß auch der bereits erwähnte wolkenbruchartige Regen den Fahrern in Bezug auf Straßenbeschaffenheit keine Schwierigkeiten bot. Aber nicht nur in der Herrichtung der Straße unterstützte die burgenländische Landesregierung die Veranstalter, sondern auch in jeder anderen Beziehung. Der Landeshauptmann Ing. Hans Sylvester, welcher auch in diesem Jahre wieder das Protektorat übernommen hatte, stiftete für die beste Zeit des Tages S 100.— in Gold und von der burgenländischen Landesregierung war ein riesengroßer Pokal für den besten Fahrer der Soloklasse vorgesehen. Für den Telephondienst wurde bereitwilligst eine starke Patrouille des Bundesheeres und für die Sicherung und Absperrung der Rennstrecke wurden Mannschaften der Burgenländischen Landesschützen und der Kameradschaftsverbände beigestellt.

Von den genannten 59 Fahrern waren 51 am Start und boten den begeisterten Zusehern vorzüglichen Sport. Alle im Vorjahr aufgestellten Bestzeiten in den einzelnen Klassen konnten trotz der rutschigen Fahrbahn weit unterboten werden und stellte Michael Gayer auf seiner rassistigen Husqvarna mit 2:47,4 eine neue Bestzeit auf. Sein Stundendurchschnitt entspricht einem Mittel von 60,501 St.-km, was in Anbetracht der kurvenreichen Strecke eine ganz vorzügliche Leistung darstellt. Leider konnte Gayers schärfster Konkurrent — Rudolf Runtsch — nicht starten, da er anlässlich der vorgeschriebenen 2 Trainingsfahrten feststellen mußte, daß seine beim letzten Krieauener Bahnrennen zugezogenen Verletzungen nicht ausgeheilt

waren und besonders an der raschen Fahrt Konkurrent Gayers äußerst schnellen Kettenfolgt, denn er kam gegen den Wolkenbruch zu trotzdem schnellen Puch schweren Regentropfen

Auch Fritz Fal Vorjahrsrekord der Klasse unterboten und mit reichen. Richard Fie gung erreichte die drittbeste Zeit und konnte sich dadurch den Ehrenpreis für den besten Fahrer der Exekutive und jenen für den besten Fahrer der Polizeisportvereinigung sichern. In den Beiwagenklassen dominierte Viktor Spiller auf AJS 500 ccm, welcher den Vorjahrsrekord um 9,7 Sekunden verbesserte und dadurch sein Puch in der Soloklasse wertmachte. Georg Müller auf Gillet Herstal blieb als zweitbesten Beiwagenfahrer nur um einige Sekunden hinter der Zeit Spillers.

In der Klasse bis 250 ccm der Soloräder finden wir nach dem Sieger Stanislaus Suchanek mit einer Zeit von 3:11,2 als Zweiten den Sieger des Thernerbergrennens dieser Klasse — Josef Bischof

Sieger im
Forchtenauer Bergrennen,
Stanislaus Suchanek

auf

am besten von:

A. HINTEREGGER

WIEN XIV. JOHNSTRASSE 31
Tel. U 32-5-56, U 32-0-70

Kredit ohne Bank Eintausch gebrauchter Maschinen

DAS FÜHRENDE HAUS ÖSTERREICHS

Uhrmachermeister Alois Fischer aus Mattersburg mit einer Puch 220. Die Puch 220 gehörte zu den beliebtesten und auch im Burgenland am meisten verbreiteten Motorrädern in den 1920er Jahren.



Foto Ing. Werner Prünner

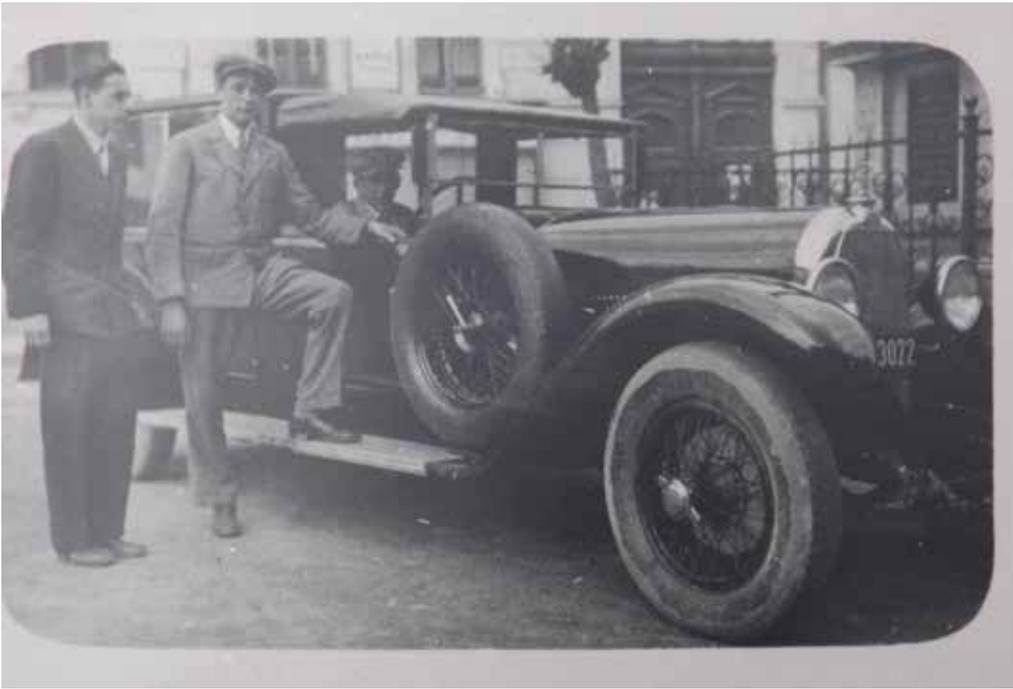
Speedwayrennen im Mattersburger Pappelstadion

Seit den frühen 1950er Jahren waren auch im Burgenland Speedway-Rennen ein Publikumsmagnet. Im alten Mattersburger Stadion fanden diese Rennen statt. Einer der schnellsten Speedway Fahrer war der „rasende Burgenländer“ Josef Kamper, Gründer des gleichnamigen VW Autohauses. Speedway war so populär wie heute die Formel 1.

Porsche an der Kreuzung Judengasse und Michael Kochstraße 1958



Foto Ing. Werner Prünner



Das Spitzenmodell von Austro Daimler, der ADR. Als er 1928 vorgestellt wurde, sorgte er mit seinem Zentralrohrrahmen und den beweglichen Hinterachsen für großes Aufsehen in der Fachwelt. Er hatte einen tief liegenden Schwerpunkt in Verbindung mit leistungsstarken 6- und 8-Zylindermotoren. Die Aufnahme stammt von Oberschulrat Adalbert Steiger, hier noch als Student ganz links im Bild: „Ich habe diese beiden Fotos ca. 1932 mit Selbstauslöser und Stativ am Hauptplatz in Mattersburg gemacht, neben mir steht der Wagenbesitzer und Taxiunternehmer Anton Mörz, am Steuer ist der Elektriker Johann (Jontschi) Steiger.“



Ein „gefürchtetes Motorrad“: Denn Ärger hatte, vor wessen Haus es stand - der Mattersburger Gerichtsvollzieher Johann Knopf nach 1930 auf seiner 350er Smart mit elektrischer Lichtanlage als Zusatzausrüstung. Die Lichtmaschine ist hinter dem vorderen Kotflügel zu erkennen. Eigenproduktionen der „Smart“-Motorradmanufaktur in Wiener Neustadt waren u. a. Rahmen, Kotflügel and Tanks. In den acht Jahren des Bestehens der Firma wurden 141 Exemplare gebaut. Der nächste Besitzer war die Bäckerei von Karl Csapo, dann Willi Bauer und Stefan Morawitz. Heute besitzt es das Enkelkind von Stefan Morawitz. Das ist wahrscheinlich das älteste noch erhaltene burgenländische Motorrad Baujahr 1928. Es ist aber nicht mehr angemeldet.



Wie das Foto zeigt, gab es auch burgenländische BMW-Besitzer, wie Matthias („Hissi“) Klein aus Mattersburg, der hier 1931 am Hauptplatz mit seinem teuren Motorrad bestaunt wird.



BMW R42, Bj. 1926



Franz Reisner, der Sohn des Mattersburger Großhandelskaufmanns mit seinem Steyr 100 um 1935.



2 Mattersburger auf einer Reise, vermutlich am Katschberg. Links „Jontschi“ Steiger (Elektriker), dahinter „Hissi“ Klein (Finanzbeamter). Das vordere Motorrad, eine BMW, gehört Klein und das hintere, eine Puch, Steiger um 1935.

Ferdinand (Bubi) Ecker aus Mattersburg auf einer Puch 54. Um die Freude seiner Besitzer besser zu verstehen, sei hier näher auf diese Puch eingegangen, welche Kenner



als die „Alltagsmaschine mit dem Sportlerherz“ bezeichnen. Gebaut wurde sie von 1934-1942. Zahlreiche Rennerfolge in der 250 ccm Klasse zeugen von der guten Möglichkeit, dieses Motorrad zu „frisieren“.

In der zugehörigen Betriebsanleitung ist zu lesen: „Das Sportmodell Type 250 S4 ist in vielen Teilen gleich dem Tourenmodell 250 R. Die hauptsächlichen Unterschiede bestehen in Verwendung eines Hochleistungsmotors von maximal 10,5 PS, welcher Geschwindigkeiten bis zu 110 km/h ermöglicht und eines Vierganggetriebes, das die volle Ausnützung der Motorleistung gestattet. Der Motor, äußerlich an den breiten Kühlrippen besonderer Art sowie an den Silumin-Zylinderköpfen kenntlich, ist durch besondere Durchbildung und erhöhte Kompression zur Entwicklung höchster Leistung gebaut. In seinem Aufbau lehnt er sich eng an den Tourenmotor an, so dass nur auf wenige Punkte aufmerksam gemacht werden muss ...“

Nach der Puch kaufte Ferdinand Ecker diese NSU 501 OSL, wie oben auf dem Prospekt zu sehen ist. Sie wurde



im Dezember 1938 hergestellt und über die Fa. Rottensteiner 1939 bezogen. Normalerweise wurden während des Krieges Fahrzeuge requiriert. Ecker wurde als kriegswichtig angesehen und konnte dadurch sein Motorrad behalten. Nach dem Krieg wurde es vor den Russen versteckt und blieb somit erhalten. Es befindet sich jetzt im Besitz von Norbert Pingitzer. Es ist das älteste autochthone Fahrzeug in Mattersburg, welches noch zum Verkehr zugelassen ist.



Gesellschaftliche Bedeutung der Motorisierung

Im Jahr 1898 wurde mit dem „Oesterreichischen AutomobilClub“ (ÖAC) eine Interessenvertretung der ersten österreichischen Automobilisten gegründet. Der Club bestand zu Beginn aus 206 erlauchten Mitgliedern, erster Präsident war Gustav Graf Pötting-Persing, seit 1897 einer der ersten Automobil-Besitzer in der Monarchie. Die 1899 vom ÖAC durchgeführte Schulung für Chauffeure auf einem Automobil der Marke „Nesselsdorf President“ wird noch heute gelegentlich als erste Autofahrschule der Monarchie bezeichnet.

Bereits im Frühjahr 1899 startete der ÖAC (Oesterreichischer Automobil-Club) seine erste Clubfahrt auf den Semmering. Im Nu entwickelte sich daraus das „Semmering-Rennen“, das bald ein spektakuläres Schauspiel wurde.

Neben dem ÖAC bestand eine zweite Vereinigung, die sich um die Interessen der Automobilisten kümmerte, auch um jene gegenüber der Öffentlichkeit und der Politik: der „Oesterreichische Touring-Club“ (ÖTC), der 1896 eigentlich als Interessensvereinigung von Radfahrern gegründet wurde, sehr bald aber innerhalb des Clubs eine Sektion für Autofahrer etablierte. Der ÖTC brachte seit dem Jahr 1898 eine eigene Zeitschrift heraus. Wie der rechts stehende Artikel aus der März-Nummer 1934 der Zeitschrift „Das Motorrad“ zeigt war das Vereinsleben in der Zeit des Austrofaschismus (Dollfuß-Schuschnigg Zeit) politischen Einschränkungen unterworfen.

Weiters gab es noch eine Sektion des Österreichischen Motorfahrer Verbandes (ÖMV), dessen Dachorganisation übrigens auch die meisten Österreichischen Motorradrennen mitorganisierte, in Eisenstadt mit Obmann Erich Maresch. Unbestritten war jedoch der Mattersburger Ableger der aktivere Verband.



Ausfahrt der ÖTC (Österreichischer Touring Club) der Sektion Mattersburg, um 1933. Vermutlich nach Ödenburg. Der Fahrer ganz vorne ist Johann Leitgeb (Mechaniker) und der letzte (ganz links) ist Franz Forstik, der Kaffeehausbesitzer.



Ball der Mitglieder des „Österreichischen Motorfahrer Verbandes“, Sektion Mattersburg, um 1935. Vorne links Kassier Franz Forstik, daneben (mit Schirmmütze) Obmann Anton Pehm, ganz rechts Obmannstellvertreter Dr. Eugen Radel, 2. Reihe, 6. von links: Johann Leitgeb.

Sektion Mattersburg

Klublokal: Hotel „Post“ in Mattersburg, Burgenland.

Vollversammlung.

Die schon längst anberaumte Hauptversammlung mußte wegen Versammlungsverbot verschoben werden und konnte nunmehr am 25. Feber, nachmittags 14 Uhr in Mattersburg, Hotel „Alter Markt“ stattfinden.

Obmannstellvertreter Alois Fischer eröffnete um 14 Uhr die Beratung, mußte aber wegen ungenügender Anzahl Mitglieder die Beschlußfähigkeit konstatieren. Der Beginn wurde alsdann auf 15 Uhr 10 verlegt, zu welcher Zeit Obmann Anton Pehm bereits bei der abermaligen Eröffnung zwei gerne gesehene und mit stürmischem Beifall empfangene Gäste als Vertreter des Hauptverbandes, Herrn Theo Kästner und Redakteur Köhler begrüßen konnte.

Obmann Pehm gab im Tätigkeitsbericht alle Vorteile bekannt, die die junge, kaum einjährige Sektion teils selbst, teils unter stets kollegialer Unterstützung des Vorstandes aus Wien erzielt hat. Unter diesen Begünstigungen hob er besonders die entsprechenden Mitgliedsgebühren von S 12.—, die eigene Triptykstelle, das Abkommen puncto Haftpflichtversicherung, Behandlung der Fragen in Rechtsangelegenheiten und mehrere andere hervor.

Sodann folgte in rascher Folge der Bericht des 1. Fahrwartes, der über alle Vereinsfahrten referierte, des Schriftführers Müh' und Sorge lernte man kennen, auch der Kassier gab ausführlich Rechenschaft über seine Kassagebarung. Nach genauerer Ueberprüfung dieser durch Kassarevisoren wurde dem Kassier sowie der Sektionsleitung die Entlastung erteilt.

Redakteur Arthur Köhler überbrachte die besten Grüße des Oe. M. V.-Präsidiums und gab ausführlichen Bericht über Tätigkeit und Ziele des Oe. M. V. Hierauf dankt Vorstandsmitglied Rechtsanwalt Dr. Radel und äußert sich im Namen der ganzen Sektion kurz: »Wir sind die euren«. Auch bespricht er die Ziele der schaffensfreudigen, jungen Sektion, die sich so manches Programm über Mitgliedswerbung, Veranstaltungen, Schaffung einer eigenen Rennbahn usw. bereits entwarf.

Als nächster Punkt folgte die Wahl, während welcher Herr Theo Kästner in liebenswürdiger Weise den Vorsitz führte.

Als einstimmig gewählt gelten nunmehr folgende Herren: Obmann: Anton Pehm jun., Zemendorf; Obmannstellvertreter: Dr. Eugen Radel, Rechtsanwalt, Mattersburg; Schriftführer: Lehrer Paul Thom, Mattersburg (gleichzeitig Versicherungsreferent); Schriftführerstellvertreter: Heinrich Srncik, Cafetier, Mattersburg; Kassier: Franz Forstik, Gastwirt, Mattersburg; Kassierstellvertreter: Valentin Puntschart, Gendarmerieinspektor, Mattersburg; 1. Fahrwart und Sportwart: Alois Fischer, Uhrmacher, Mattersburg; 2. Fahrwart: Franz Paul, Tischlermeister, Zemendorf; 3. Fahrwart: Hans Frösch, Landwirt, Zemendorf; Beiräte: Johann Leitgeb, Automechaniker, Mattersburg, Leonhard Hanbauer, Beamter, Zemendorf, Karl Köppl, Oberstraßenmeister, Mattersburg; Kassarevisoren: Hans Riegler, Gärtner, Mattersburg und Bürgermeister Josef Thom, Zemendorf.

Nach erfolgter Wahl legte der neuerlich gewählte Obmann Pehm ein feierliches Gelöbnis ab, wonach er für seine Person, wie für alle Vorstandsmitglieder tatkräftiges und emsiges Arbeiten zu Gunsten des Oe. M. V. versprach und gleichzeitig alle Mitglieder zu emsiger Mitarbeit aufforderte.

Nach Beendigung der Beratung folgte der gemächliche Teil, wo noch lange alle Sportfreunde bei einem Gläschen Burgenländerwein beisammen blieben und nur schweren Herzens die Wiener Gäste der nebligen, rauhen Winternacht zwecks angeblich unbedingt erforderlichen Heimfahrt auslieferten.



Mit dem Nationalsozialismus kamen auch die Nationalsozialistischen Organisationen und Verbände in die Ostmark. Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) waren aus dem Nationalsozialistischen Automobil Korps (NASK) und der Motor-SA (MSA) in Deutschland hervorgegangen. Das NSKK entstand 1931 - neben der SA (Sturmabteilung) und SS (Schutzstaffel) als dritte NSDAP-Kampfgliederung und war ein Sammelbecken für alle beruflich oder sportlich engagierten Personen im Kraftfahrwesen, die nicht Parteimitglied sein mussten. Es sollte die Partei „beweglich“, vor allem aber das Deutsche Reich zu einem Land der Auto- und Motorradfahrer machen.



Die früheren Organisationen wurden gleichgeschaltet und militärisch ausgerichtet. Die früheren Vereine wurden aufgelöst und die gesellschaftliche Bedeutung dieser Vereine wurde so beendet. Der wichtigste Beitrag, den das NSKK zur nationalen Motorisierung vor Ausbruch des Krieges leistete, bestand in der kraftfahrtechnischen Grundausbildung an den Motorsportschulen. Das NSKK pflegte enge Kontakte zur Armee und bildete den Ersatz für die hochqualifizierten Verbände der voll- und halbmotorisierten Truppenteile heran. Spöttisch wurde der Korps in Mattersburg als „Nur Säufer Keine Kämpfer“ (erzählt von Stefan Morawitz) benannt, da deren Mitglieder als Drückeberger galten.

Das Motorrad als bewegliches und schnelles Fortbewegungsmittel wurde auch für politisch-militärische Einsätze benützt.

Die Heimwehr stellte motorisierter Verbände auf, wie sie vor dem Landhaus in Eisenstadt im Jahr 1932 zu sehen sind. Die Heimwehr war der paramilitärische, bewaffnete Arm der Christlichsozialen Partei, im weiteren Sinn vergleichbar mit der SA im Nationalsozialismus, bei dem der österreichische Dollfuß-Faschismus im Auftreten und der Ausformung von politischen Organisationen vereinzelt Anleihen nahm. Jedenfalls erinnert das Foto an Aufstellungen der Motor-SA, die es bereits vor der Machtübernahme Hitlers in Deutschland (1933) auch bei den Österreichischen Nationalsozialisten gab.



Nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden ÖAMTC - ÖAC und ÖTC fusionierten 1946 zum ÖAMTC - und ARBÖ, die sich vor allem als Dienstleistungsorganisationen verstanden. In den 1980er Jahre kam das VCÖ dazu, das auch andere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer einbezog.

Beim ÖMV als Motarradorganisation haben in der Nachkriegszeit dann die Güssinger Motorradler im ÖMV das Ruder an sich gerissen und durch Veranstaltungen, wie Fuchsjagden und 1954 das erste Speedwayrennen auf burgenländischem Boden, neue Maßstäbe gesetzt.

Es entsteht auch eine Motorrad und Auto Oldtimer Szene, die sich unter dem Dach der ÖGHK (Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen) sammelt. In der Landesorganisation Burgenland ist der erste Vorsitzende Dr. Eugen Radl. In den 1980er Jahren wurde von den Oldtimer-Runden auch die „Plutzer-Rally“ für Motorrad Veteranen aus der Taufe gehoben, die traditionell von Pötttsching über Mattersburg nach Stoob führt.

Wirtschaftliche Bedeutung der Motorenfabrikationen

Im Gegensatz zur US-amerikanischen Motorindustrie, die mit Ford eine gewaltige Ausdehnung der Automobilindustrie erlebte und die Verwendung des Motorrades hauptsächlich den Polizeibehörden und dem Militär vorbehalten war, erlangte das Motorrad in Europa eine große Bedeutung auch für den Privatverkehr. Neben der Hochpreispolitik für Automobile hemmte die europäische Wirtschafts- und Zollpolitik die Einfuhr von günstigen Fordmodellen.

Ein Blick nun auf die österreichisch-ungarische bzw. später österreichische Automobilindustrie, die durchaus einen bedeutenden Stellenwert hatte und um 1910 etwa die Hälfte der Nachfrage im Reich mit eigener Produktion decken konnte. In der gesamten Monarchie gab es elf große Kraftfahrzeugfabriken, die meisten davon befanden sich in den Regionen des späteren Österreichs.

Österreichische Daimler-Motoren AG (Wiener Neustadt)

Die „Oesterreichische Daimler-Motoren-Commanditgesellschaft Bierenz Fischer u. Co“, Wiener Neustadt und Wien wurde 1899 gegründet und war eine Tochtergesellschaft der Daimler Motoren-Gesellschaft in Stuttgart.

1900 wurde in Wiener Neustadt das erste Automobil produziert. Die Produktpalette von „Austro-Daimler“ war aber bald weit breiter gefächert. Innovationen dieser Fahrzeug- und Motorenfabrik waren der erste Panzerwagen der Welt (1903) und ein massentaugliches Allradfahrzeug (1905). 1906 wurde Ferdinand Porsche Direktor des Daimler-Werks in Wiener Neustadt, in dem zu dieser Zeit 430 Personen arbeiteten, 1907 waren es bereits 780. In Wiener Neustadt wurde auch der erste Rennwagen gebaut. 1913 fusionierte das Werk, das mittlerweile eigenständig war, mit den Skoda-Werken in Pilsen.



die 1928 zur Fusion führte (Austro-Daimler-Puchwerke AG). Ferdinand Porsche hatte bereits 1923 das Werk verlassen und gründete in Stuttgart ein Konstruktionsbüro für Automobile, wo später u. a. der legendäre VW-Käfer entworfen wurde.

Im Austro Daimler Werk in Wr. Neustadt konnten viele Arbeiter aus dem Bezirk Mattersburg eine Arbeit finden. Ein später bekannt gewordener Arbeiter bei Austro Daimler vor dem Ersten Weltkrieg war der Kroat Josp Broz Tito, jugoslawischer Partisanenführer im Zweiten Weltkrieg und Staatspräsident nach 1945. Er war

„Einfahrer“ und wohnte während dieser Zeit bei seinem Bruder in Neudörfel.

1934 wurde im Werk in Wiener Neustadt die PKW-Produktion eingestellt und die Produktionsmaschinen nach Graz (Puch Werke), hauptsächlich aber nach Steyr (Steyr AG) verlegt. Durch den Zusammenschluss der drei Firmen entstand 1934 die noch heute für viele von uns klangvolle Steyr-Daimler-Puch AG. In Wiener Neustadt wurden fortan in kleinem Umfang noch Militär- und Schienenfahrzeuge produziert bis es wenige Jahre später zur kompletten Schließung des Werks kam.

Puchwerke AG (Graz)

Im Jahr 1899 wurde von dem aus einfachsten kleinbäuerlichen Verhältnissen in der Untersteiermark (heute Slowenien) stammenden Schlosser Janez Puh (Johann Puch) in Graz die „Johann Puch - Erste steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Graz“ gegründet, nachdem er zuvor bereits Inhaber einer kleinen Firma war, die ausschließlich Fahrräder produzierte. Schon bald waren aber Fahrräder nicht die einzigen Erzeugnisse dieser Firma - Puch brachte sowohl die berühmt und begehrt gewordenen Motorräder als auch Automobile auf den Markt. Das erste Puch-Auto war die so genannte „Puch-Voiturette“, im Jahr 1900 vorgestellt, ab 1906 in Serienproduktion gefertigt und in den Folgejahren laufend verbessert. In Folge blieben große Puch-Innovationen im Automobilbau vorerst aus, da das Geld zur Entwicklung neuer Modelle fehlte und der Schwerpunkt bei Puch auf die zunehmend erfolgreichere Motorradproduktion gelegt wurde.



Puch-Markenzeichen in den 1920er bzw. 1930er Jahren

Erst mit dem Puch Type VIII, vor allem bekannt als Puch „Alpenwagen“, konnte die Marke ab 1914 bei Automobilisten wieder für Interesse sorgen. Eigens für die Produktion dieses Autos wurde das Werk in Graz erheblich erweitert.

Im Ersten Weltkrieg war Puch mit Automobilen und Lastkraftwagen ein bedeutender Lieferant der k.u.k. Armee, vor allem im Mannschaftstransport- und Sanitätswagen-Bereich. Nach 1918 erfolgte eine Abkehr von der Automobilproduktion und Puch stellte fast nur noch Motorräder her. 1934 kam es zu der bereits erwähnten Fusion zur Steyr-Daimler-Puch AG.

Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft AG - Steyr-Werke AG (Steyr)

1864 gründete Josef Werndl in Steyr eine Waffenfabrik, die durch die Erfindung des Tabernakelverschlusses bald florierte und 1869 in die „österreichische Waffenfabriks-gesellschaft AG“ umgewandelt wurde. Weitere Patente wie das Mehrladegewehr, das zur Standardwaffe der Armee Österreich-Ungarns wurde, waren Grundlagen eines enormen wirtschaftlichen Erfolgs der ÖWG, die mit etwa 15.000 Beschäftigten am Beginn des 20. Jahrhunderts zur größten Fabrik Europas

für Militär und Jagdwaffen wurde.

1894 begann die Fertigung von Fahrrädern, berühmt wurde dabei das so genannte „Waffenrad“, das auch bei den Truppen (Meldegänger) in großer Stückzahl im Einsatz war. Seit 1919 wurden auch Fahrzeuge konstruiert. 1920 entstanden die ersten Automobile, der „Steyr II“ und „Steyr IV“ - außerdem wurden Lastkraftwagen bis 3 Tonnen und Busse in die Angebotspalette aufgenommen.

Nachdem es im Zuge der Weltwirtschaftskrise Ende der 1920er Jahre zu einer vorübergehenden Schließung des Werkes kam, wurde die Produktion 1930 wieder aufgenommen, wobei in diesem Jahr aber nur 12 PKW und einige Dutzend LKW produziert wurden - bis 1933 stieg der Beschäftigtenstand wieder auf 1.400.

Bereits 1926 wurde die Firma in „Steyr-Werke AG“ umbenannt, 1934 erfolgte die Fusionierung zur Steyr-Daimler-Puch AG, wobei in Steyr der Automobilbau konzentriert wurde.

Im Gegensatz zu vielen anderen Werken der Rüstungsindustrie in Österreich ging es in Steyr auch nach dem Krieg und der Umstellung auf zivile Produktion wirtschaftlich erfolgreich weiter: Der Bedarf an LKW und vor allem auch an Traktoren - die Landwirtschaft erlebte eine vor dem Krieg noch undenkbar gewesene Mechanisierung - war in der Zeit des beginnenden Wirtschaftswunders (1950er Jahre) riesig und die Steyr-Daimler-Puch AG konnte diesen Bedarf mit maßgeschneiderten und hochqualitativen Fahrzeugen decken.

Unter der Bezeichnung „Steyr-Fiat“ kamen mehrere Modelle der italienischen Autobauer als Steyr-Lizenzzeugnisse auf den österreichischen Markt, wo sie zu beliebten Familienautomobilen der Wirtschaftswunderzeit wurden.

Wiener Automobilfabrik AG vormals Graf & Stift (Wien)

Ferdinand Gräf war Mitte des 19. Jahrhunderts aus Schlesien in die Reichshauptstadt eingewandert und eröffnete



im 9. Bezirk eine Eisenwarenhandlung. Ebenfalls in Wien IX. mieteten seine drei Söhne Karl, Franz und Heinrich 1896 eine Werkstatthalte, in der sie Fahrräder herstellten und sich außerdem mit der Konstruktion und Fertigung von Automobilen beschäftigten. Wenige Zeit später waren die ersten Autos fertig, den von den Brüdern entwickelten Vorderradantrieb ließen sie sich 1900 patentieren, die Motoren ihrer Autos importierten sie vorerst aus Frankreich, später wurden sie selbst hergestellt. Kapital zur Expansion brachte 1901 der Investor Wilhelm Stift in die Firma ein, im November dieses Jahres wurde auf „Wiener Automobilfabrik AG Gräf & Stift“ umfirmiert. 1904 über-

siedelte der Betrieb nach Wien-Döbling und baute ab 1905 vor allem große Limousinen.

Die hohe Nachfrage nach den gediegenen und mit hochwertigen Materialien ausgeführten Autos führte dazu, dass das Werk 1913 bereits 500 Beschäftigte zählte.

„Gräf & Stift“-Kunden waren nicht nur das vermögende Bürgertum und der Adel der gesamten Monarchie, sondern auch Mitglieder des Kaiserhauses. Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand war bei seiner in die Geschichtsschreibung eingegangenen Fahrt nach Sarajewo 1914 (Attentat) ebenso mit einem „Gräf & Stift“ Automobil unterwegs wie Kaiser Karl bei seinen Fahrten an die Frontabschnitte des Ersten Weltkrieges.

Einige Jahre nach der Gründung begann die Firma auch mit der Herstellung von Bussen, die fast ausschließlich bei der Post zum Einsatz kamen und sich dort, vor allem auch in den gebirgigen Gegenden der Monarchie, hervorragend bewährten. Außerdem fertigte das Wiener Fahrzeugwerk Lastkraftwagen u. a. für das kaiserliche Heer, die dann im Ersten Weltkrieg ihre Verlässlichkeit unter Beweis stellten.

Der Geschmack der Automobilkundschaft änderte sich in den 1920er-Jahren und die Konkurrenz brachte eine - auch optische - Innovation nach der anderen auf den Markt. „Gräf & Stift“ hatte bald den Anschluss an diese rasch voranschreitende Entwicklung verloren und spezialisierte sich deshalb auf die LKW- und Busfertigung, wo die Konkurrenzfähigkeit weiterhin gegeben war.

1929 fusionierte die Firma mit dem Fahrzeugbauer „Perl“ in Wien-Liesing und hatte nun etwa 1000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Der Beschäftigtenstand stieg nach einer konjunkturellen Delle, verbunden mit Entlassungen und Kurzarbeit, Mitte der 1930er Jahre auf 1500, als die Firma nach dem „Anschluss“ 1938 - wie alle anderen Fahrzeugproduzenten auch - vor allem von Aufträgen der Wehrmacht profitierte. Geliefert wurden ausschließlich Lastkraftwagen und Busse.

Auch nach dem Krieg blieb es bei der Produktion von Bussen und LKW, nun für den zivilen Bedarf. Autos wurden schon seit den 1930er-Jahren keine mehr gebaut.

Nach vielen Jahren, in denen Verluste geschrieben wurden, übernahm die „österreichische Automobil Fabriks AG (ÖAF)“ - sie war nach dem Ersten Weltkrieg aus der Firma Austro-Fiat hervorgegangen - 1971 99 % der Aktien der „Wiener Automobilfabrik A. G., vormals Gräf & Stift“. Der neue Firmenname war „ÖAF-Gräf & Stift AG“, auf den klangvollen Namen „Graf & Stift“ wollte man also nicht verzichten. Diese Reminiszenz an einen der ganz Bedeutenden im österreichischen Fahrzeugbau war allerdings schnell vorbei - noch 1971 wurde die Firma zur Gänze an den deutschen MAN-Konzern verkauft.

Österreichische Fiat-Werke AG (Wien)

Im Jahr 1899 gründeten mehrere Italiener, darunter Giovanni Agnelli, in Turin eine Automobilfabrik, die mit 50 Mitarbeitern auf 12.000 m² Werksfläche die Arbeit aufnahmen. Mit der Kriegserklärung Italiens an Österreich-Ungarn im Ersten Weltkriegsjahr (1915) wurde die Verbindung der Fiatwerke in Wien und Turin auf einen Schlag unterbrochen. Die Wiener Werksleitung

kappte alle Verbindungen nach Italien und benannte die Firma ab Mai 1916 „Austro-Fiat AG“, mittlerweile gab es auch ein Werk in Ungarn. Neben Fahrzeugen wurden im Ersten Weltkrieg auch Flugzeugmotoren gefertigt.

1919 wurde die unterbrochene Kooperation mit Fiat Turin wieder aufgenommen, das Verhältnis war aber doch irreparabel beschädigt, denn noch im selben Jahr verkauften die Italiener Fiat-Österreich an die österreichische Creditanstalt, es kam zur Umfirmierung in „Österreichische Automobil-Fabriks Aktiengesellschaft, vormals Austro-Fiat“. Der Schwerpunkt der Produktion wurde nun auf LKW und Busse in Eigenentwicklung gelegt. Eine Kooperation mit Fiat in Italien war nun nicht mehr nötig. Der Bau von PKW war im Laufe der 1920er Jahre stark rückläufig. Die ehemaligen Fiat-Werke in Ungarn, die sich mittlerweile ebenfalls umbenannt hatten, wurden verkauft, um der ÖAF finanzielle Mittel zur Expansion zuzuführen.

1936 begann die ÖAF in Lizenz der bayerischen M.A.N.-Werke Dieselmotoren für Nutzfahrzeuge herzustellen; dieser Kontakt führte dazu, dass sich die finanzstarken Bayern Ende der 1930er Jahre mit 51 % eine Mehrheitsbeteiligung an der ÖAF sicherten, dieser Anteil betrug 1945 dann schon 72 %.

Während des Zweiten Weltkrieges erging es der ÖAF wie den anderen Fahrzeugbauern im ganzen Deutschen Reich - die Produktion wurde ausschließlich auf die Bedürfnisse des Militärs ausgerichtet.

Nach 1945 - das Werk in Floridsdorf hatte erhebliche Kriegsschäden erlitten - wurden ein Großteil der verbliebenen und intakten Maschinen auf Züge verladen und in die Sowjetunion gebracht, ein gänzlicher Neustart war notwendig geworden. Die Produktion - nunmehr und bis zum Staatsvertrag 1955 als „USIA“-Betrieb geführt - war bald wieder in Schwung gekommen, so dass auf der Wiener Frühjahrmesse 1947 bereits der 100. produzierte „Nachkriegs-LKW“ präsentiert werden konnte, auch die Omnibusfertigung wurde wieder erfolgreich betrieben.

Bis 1955 ging ein erheblicher Teil der produzierten Fahrzeuge in die Sowjetunion; der Bedarf an Nutzfahrzeugen war in den Nachkriegsjahrzehnten aber auch in Österreich entsprechend hoch und so konnte eine finanziell gesunde Firma im Jahr 1971 den strauchelnden Konkurrenten „ÖAF-Gräf & Stift AG“ übernehmen.

Austro-Tatra

Im altösterreichischen Nesselsdorf (heute Kopřivnice, Tschechische Republik) gründeten Ignaz Schustala und Adolf Raschka 1850 eine Kutschenfabrik. Wenige Jahre später hatte die rührige Firma bereits eigene Verkaufsniederlassungen in Lemberg, Breslau, Berlin, Wien und anderen großen Städten. 1897, die Firma hatte mittlerweile die Besitzer gewechselt, produzierte die „Nesselsdorfer Wagenbau Fabriks-Gesellschaft“ (die ebenfalls den Doppeladler im Markenzeichen führte) das erste Automobil mit dem klingenden Namen „Nesselsdorfer President“ - es war dies das erste in der österreichisch-ungarischen Monarchie (in Serie) gebaute Automobil. Noch vor 1900 wurde in Nesselsdorf auch der erste LKW gebaut. Die Firma expandierte laufend und hatte bis 1914 bereits über 5.000 Angestellte.

Nach dem Ersten Weltkrieg erschwerten neue Grenzen

die Warenströme auf dem Gebiet des untergegangenen Kaiserreiches. Die „Nesselsdorfer Wagenbau Fabriks-Gesellschaft“, mittlerweile in „Ringhoffer-Tatra AG“ umfirmiert, gründete in Wien-Simmering eine Reparaturwerkstatt für ihre unter der Bezeichnung „Austro Tatra“ nach Österreich importierten und vertriebenen Automobile in der später - zur Umgehung von Einfuhrzöllen - auch komplette Autos mit Teilen aus dem Tatra-Werk in der Tschechoslowakei zusammengebaut wurden.

Obwohl in den 1930er Jahren laufend höhere Protektionszölle die Tatra-Wagen immer teurer machten, standen sie im Jahr 1935 beispielsweise noch immer an zweiter Stelle der Zulassungsstatistik in Österreich.

Nach dem „Anschluss“ 1938 wurde die Produktion stillgelegt und in die Hallen in Wien-Simmering zogen die österreichischen Saurer-Werke als Mieterin ein.

Krieg und russische Besatzung richteten größte Schäden im Austro Tatra-Werk an und so war es nach 1945 wegen fehlender Geldmittel zur Instandsetzung nicht mehr möglich, an die erfolgreiche Automobilproduktion der 1920er und 1930er Jahre anzuschließen. Man verlegte sich auf die Herstellung von Ersatz- und Karosserieteilen und auf den Auto-Reparaturbetrieb. Einen bemerkenswerten Auftrag erhielt die Firma 1950: Im Auftrag des Innenministeriums wurden über 200 VW Käfer auf offene, 4-türige Polizei-Einsatzwagen mit Stoffverdeck umgebaut, sie wurden als „Austro Tatra-Käfer“ bei Oldtimerfreunden legendär.

Austro Tatra übernahm neben dem Karosseriebau Ende der 1950er Jahre die Vertretung von Peugeot, Alfa Romeo und Rover, es folgte die Umbenennung des Unternehmens in „Ringhoffer GmbH“. 1980 führten vorangegangene jahrelange wirtschaftliche Probleme zur Schließung und Liquidierung der Firma.

Ungarische Fahrzeughersteller

1916 gab es in Ungarn (wohin das Burgenland ja bis 1921 gehörte) folgende Fahrzeughersteller:

- „Benz“ Ungarische Automobil- und Motorenfabriks AG, Budapest
- Ungarische Fiat-Werke Aktiengesellschaft, Budapest
- „MAG“ Ungarische Automobilfabrik A. G., Arad
- „Raba“ Ungarische Maschinen- und Waggonfabrik AG, Raab
- Ganz & Co Maschinenfabrik, Budapest
- „H.A.R.T.“ Vaterlandische Automobil AG, Budapest

Die meisten Hersteller produzierten in Lizenz bzw. fertigten mit angelieferten Teilen

Motorradindustrie

In Österreich entstanden im Bereich der Motorradindustrie viele Kleinbetriebe. Die Vielzahl der Motorradmarken dieser Zeit wurde mehrmals erwähnt. Hier nun eine Auflistung (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) jener ehemaliger österreichischer Motorradmarken, von denen viele ihre „Glanzzeit“ in den 1920er/30er-Jahren hatten und „Puch“ die bekannteste und beliebteste war

- Alfa-Gnom (Wiener Neustadt, 1927-1928)
- Allstate (Graz, Exportmarke von Puch)
- Apfelbeck (Waltendorf, 1930er-1987)

- Austria (Trautmannsdorf, 1930-1933)
- Austria-Alpha (Wien, 1933-1952)
- Austro-Ilo (Wien, 1938)
- Austro-Morette (Puntigam, 1924-1927)
- Austro-Omega(Korneuburg, 1930-1939)
- Baritsch (Wien, 1928)
- Bison (Liesing b. Wien, 1924-1926)
- Bock & Holländer (Wien, 1905-1911)
- Bree (Wien, 1920er-Jahre)
- Cless & Plessing (Graz, 1903-1906)
- Colibri (Wien, 1953)
- Degen (Wien, 1920er und 1930er-Jahre)
- Delta-Gnom (Wien, 1925-1939, 1953-1959)
- D.S.H. (Wien und Inzersdorf, 1924-1929)
- E.M. (Wien, 1928-1931)
- Err-Zett (Wien, 1938)
- F.A.R. (Wiener Neustadt, 1924-1927)
- Force (Wien, 1925-1926)
- Freyler (Wien, 1928-1929)
- Gazda (Wien, 1926)
- Generic (?)
- Gigant (Wien, 1936-1939)
- Glockner (Biberwier, Tirol, 1950er-Jahre)
- Gob (Wien, 1923-1925)
- Hai (Mauer b. Wien, 1938-1939)
- H.M.K. (Wien, 1937-1948)
- HMW (Hallein, 1949-1964)
- Kauba(Wien, 1953)
- Krammer (Wien, 1927-1929)
- L.A.G. (Liesing, 1921-1929)
- Lanco (Wien, 1921-1926)
- Lohner (Wien, 1950er-Jahre)
- Messner (Wien, 1928-1932)
- Mezo (Wien, 1921-1924)
- Montlhery (Wien, 1926-1928)
- Moser (Mattighofen, 1953-1954, Vorgänger von KTM)
- M. T. (Traiskirchen und Wien, 1925-1935)
- Müller (Wien, 1924-1926)
- Niesner (Wien, 1905-1914)
- o & B (Wien, 1904)
- Perpedes (Wien, 1923-1926)
- Persch (Graz, 1923-1925)
- Pichler (Wien, Ende der 1920er-Jahre)
- Puch (Graz, 1903-2000)
- Reform (Wien, 1903)
- Rotax (Gunskirchen b. Weis)
- R.W.C. (St. Christophen, 1953-?)
- Scheibert (Wien, 1911-1913)
- Smart (Wiener Neustadt, 1925-1932)
- Styriette (Graz, 1938, Marke von Steyr-Daimler-Puch)
- Titan (Puntigam, 1927-1933)
- Werner-MAG (Wien, 1928-1930)
- Wespe (Wien, 1937)
- W.K.B. (Wien, 1923-1924)
- W. & W. (Wien, 1925-1927)
- York (Wien, 1927-1929)

Auch bei Puch in Graz wurde schon 1946 die Motorradproduktion wieder aufgenommen. Gebaut wurde (bis 1950) weiterhin das 1940 in Serienproduktion gegangene „Kriegsmotorrad“ der Typen 125 und 125 T sowie von 1947 bis 1949 die 125 S.

Die Händler für Motorräder in Mattersburg waren Firma

Pinter und Firma Koller, da ab den 1970er Jahren eine verstärkte Nachfrage nach Motorrädern begann. 1972 erwarb der Autor als einer der ersten im Burgenland ein japanisches Motorrad, eine 500er Kawasaki.

Während also wie beschrieben die meisten europäischen Hersteller aus der großen Zeit des Motorrades (1930er bis 1950er-Jahre) schon in den folgenden Jahrzehnten

vom Markt verschwunden sind und „Puch“ bis zum Aufkommen der japanischen Motorräder zu Beginn der 1970er Jahre das dominierende Motorrad auf Österreichs Straßen war, hat eine Marke eine Entwicklung genommen, auf die nicht nur Österreichs Motorradfreunde zu Recht stolz sein können: KTM.



1934 eröffnete Hans Trunkenpolz in Mattighofen eine Werkstätte, in der er Schlosser- und KFZ-Reparaturarbeiten ausführte und nebenbei DKW-Motorräder verkaufte. Den Name „KTM“ führte er schon in dieser Zeit in seiner Firmenbezeichnung, er bedeutete abgekürzt: Kraftfahrzeuge Trunkenpolz Mattighofen.

Nach seiner Rückkehr aus dem Krieg begann Trunkenpolz 1952/53, ein erstes eigenes Motorrad zu bauen, das von einem 98 ccm Sachs-Motor angetrieben wurde. Zu dieser Zeit bestand die österreichische Motorradproduktion neben einigen Kleinherstellern hauptsächlich aus den Marken Puch, RWC, Delta Gnom und Lohner, die Nachfrage nach robusten und günstigen Motorrädern war groß, ein Auto konnte sich in der Besatzungszeit kaum jemand leisten. Von dieser Nachfrage hoffte auch KTM profitieren zu können.

Die ersten in größeren Stückzahlen hergestellten Maschinen hießen „Tarzan“ und „Mustang“ und auch am aufkommenden Rennsport waren KTM-Maschinen bald vertreten, waren sich doch alle Hersteller der Werbewirksamkeit dieser Veranstaltungen bewusst. 1955 kam der erste KTM Motorrad-Roller auf den Markt, zwei Jahre danach der leichtere Moped-Roller „Mecky“. 1960 war das Geburtsjahr der zur Legende gewordenen KTM Pony-Roller. Generationen von Jugendlichen haben damit ihre Freundinnen ausgeführt.

In den 1960er Jahre - das Auto begann seinen Siegeszug als Individualverkehrsmittel - geriet auch KTM in wirtschaftliche Probleme Mit neuen Modellen und Märkten versuchte die Firma gegenzusteuern, auch Fahrräder wurden in der Folge gebaut. Resultat dieser Bemühungen war der Bau einer ersten Geländesportmaschine („Penton“), die ab 1968 in Serie gefertigt wurde. Die KTM-Straßenma-

schinen dieser Zeit hatten den Name „Comet“. 1975 baute KTM das erste Modell mit Druckgussrädern und Scheibenbremsen (zuerst nur vorne), die 125 RS.

Nach dem Tod von Erich Trunkenpolz, dem Firmengründer im Jahr 1989 folgte 1991 der Konkurs von KTM. Der steirische Investor und Motorsport Fan DI Stefan Pierer übernahm 1992 das am Boden liegende Unternehmen und baute es in den folgenden zwei Jahrzehnten in einer unglaublichen Erfolgsstory zu Europas größtem Motorradhersteller (noch vor BMW) aus - 2013 verkaufte KTM in aller Welt 123.859 Motorräder, während es BMW auf 115.215 brachte.



Gesetzliche Regulierung der Motorisierung

1905 erlässt das Ministerium des Inneren eine Verordnung betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Automobilen und Motorrädern. Darin werden zwei voneinander unabhängige Bremsvorrichtungen, eine Signallupe und zwei gutleuchtende Signallaternen vorgeschrieben. Lenker des Fahrzeuges können Personen über 18 Jahre mit einer Fahrlizenz sein. Die Erkennungszeichen der Kraftfahrzeuge werden bei der politischen Bezirksbehörde oder bei einer landesfürstlichen Polizeibehörde erteilt.

Das Erkennungszeichen besteht aus einem Buchstaben in lateinischer Schrift und aus einer Zahl (Evidenznummer) in arabischen Ziffern. Die Geschwindigkeit in den Ortschaften darf keinesfalls größer als 15 km/h, außerhalb der Ortschaften 45 km/h sein.

Im September 1905 kam es in Österreich und seinen Kronländern (ohne Ungarn) zur Einführung von Kennzeichen für Automobile; das erste Wiener Kennzeichen (A1) wurde an Erzherzog Eugen ausgegeben. Die ungarische Reichshälfte folgte 1910 mit der Ausgabe von Kennzeichen, wobei jedes Komitat eine eigene Kennung hatte. Das spätere Burgenland (ab 1921 mit dem Kennbuchstaben „M“) hatte Anteile an den Komitaten: Vas (Eisenburg), Sopron (Ödenburg) und Moson (Wieselburg)

1921, nach dem Anschluss eines Teiles Deutsch-Westungarn als Burgenland zu Österreich, werden auf den meisten Gebieten in der Folge österreichisches Recht übernommen, auch auf dem Gebiet der Kfz-Zulassungen. Als Kennbuchstabe auf den Nummernschildern wird entgegen dem Wunsch der Burgenländischen Landesverwaltung, die „BU“ wollte, das „M“ festgelegt, das zuvor das Kronland Dalmatien führte. Niederösterreich hatte zu dieser Zeit ein „B“, Wien ein „A“ - Spötter sahen im „M“ die Abkürzung für „Mongolei“ (Hinweis von Stefan Morawitz,



Mattersburg), eine Anspielung auf die Rückständigkeit des Landes. Die Kennzeichentafel war weiß, Buchstabe und Ziffern schwarz.

Mit einer neuen Kraftfahrverordnung, veröffentlicht am 20. Mai 1930, kommt es auch für Motorradfahrer zu bedeutenden Veränderungen. Diese werden notwendig, da sich zum einen die Fahrzeuge seit der ersten Kraftfahrverordnung von 1905 technisch erheblich weiterentwickelt haben und zum anderen das stark gestiegene Verkehrsaufkommen neue Regelungen erforderlich macht. Aus den 112 Paragraphen, die teilweise sehr umfangreiche und ins Detail gehende Vorschriften enthalten, sind nachfolgend die bedeutenderen in Bezug auf „einspurige Krafträder“ zitiert bzw. erwähnt:

- Kraftfahrzeuge mit Verbrennungskraftmaschine müssen mit einem Schalldämpfer für die Auspuffgase versehen sein.
- Jedes Kraftfahrzeug muss mit einer eintönigen Hupe (Horn) versehen sein.
- Jedes Kraftfahrzeug muss mit einer Vorrichtung versehen sein, die eine wirksame Beleuchtung der Straße nach vorne auf mindestens 100 Meter ermöglicht.

- Die Kennzeichen sind in weißer Schrift auf schwarzem Grund auszuführen. Die Kennbuchstaben der Bundesländer werden beibehalten, Burgenland hat also weiterhin das „M“ auf den Kennzeichen.
- Der Überprüfung unterliegen alle Kraftfahrzeuge in jedem dritten Kalenderjahr.



Eine besonders bedeutende Neuerung ist die Einführung einer Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge, die Mindestversicherungssummen für Personen- (Motorräder: S. 5.000.-) und Sachschäden (Motorräder: S. 1.000.-) vorschreibt. Ausgenommen von der Versicherungspflicht sind Motorräder unter 250 ccm Gesamthubraum. Die neue Höchstgeschwindigkeit „innerhalb geschlossener Ortschaften“ beträgt 35 km/h.

Auf einspurigen Krafträdern darf nicht mehr als eine Person, Kinder unter zehn Jahren dürfen nur in Beiwagen mitgeführt werden.

Weiters kommt es zur Einführung einer Motorrad-Fahrerlaubnis (Führerschein), wobei eine theoretische und praktische Prüfung zu absolvieren sind. Private „Anstalten zur Ausbildung von Kraftfahrzeugführern“ (Fahrschulen) werden zugelassen, die von Personen, die eine entsprechende technische Ausbildung vorweisen können, „vertrauenswürdig sind, in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen leben und über die zur Ausbildung erforderlichen Räume und Lehrfahrzeuge verfügen“, betrieben werden dürfen. Auch hier wurde zwischen Kleinkrafträdern (bis 250 ccm, erleichterte Bestimmungen zum Erwerb der Fahrerlaubnis) und „Einspurigen Krafträdern“ (Motorräder) über 250 ccm unterschieden.

Nach dem „Anschluss“ Österreichs an das nationalsozialistische Deutschland tritt mit dem 1. Juli auch im ehemaligen Österreich die in Deutschland gültige Straßenverkehrsordnung vom 13. November 1937 in Kraft. Die größte Änderung bringt das Rechtsfahren. Die Rechtsfahrordnung wird am 1. Juli eingeführt.

Durch die Aufteilung des Burgenlandes auf Niederösterreich (nun Niederdonau) und Steiermark kommt es im April 1939 zu einer Neubestimmung der Buchstaben auf den KFZ-Kennzeichen: „Nd“ für Niederdonau und „St“ für Steiermark.

Schon 1938 wird ein Wehrleistungsgesetz in Deutschland herausgegeben, das die Möglichkeit vorsieht, von der Bevölkerung Sachleistungen wie motorisierte Fahrzeuge aller Art zu requirieren. Die Wirtschaft wird auf eine Kriegswirtschaft umgestellt und mit einem Erlass vom 6. September 1939 kommt es zu einer drastischen Einschränkung des privaten Kraftfahrzeugverkehrs. Nur noch Kraftfahrzeuge der Wehrmacht und der nationalsozialistischen Organisationen dürfen in Betrieb genommen werden. Für die Kennzeichnung einer Ausnahmebewilligung wird die „Bewinkelung“ eingeführt und so kann im bescheidenen Umfang Benzin auf Bezugschein erworben werden. Eine weitere Einschränkung ist die Einführung von neuen Tempolimits mit 40 km/h im Ortsgebiet und 60 km/h auf Überlandstraßen mit Oktober 1939.

Ab 1. Oktober 1940 wird eine Tarnabdeckung über die Scheinwerfer bei Fliegeralarm Pflicht. Der Privatverkehr kommt ab 1943 fast völlig zum Erliegen.

Von den 1938 im Burgenland vor der nationalsozialistischen Machtübernahme registrierten 393 LKW, 977 PKW und 1.979 Motorrädern sind Ende 1945 nur noch 28 LKW, 35 PKW und 53 Motorräder in privatem Besitz verblieben.

Bis 1948/49 (bei manchen Lebensmitteln auch noch danach) ist das Leben der Menschen auf allen Gebieten der Versorgung von Rationierungen bestimmt. Erst nach dieser Zeit kann wieder an die Anschaffung eines Fahrzeuges gedacht werden, wobei die noch bis Anfang der 1950er-Jahre anhaltende Nachkriegsinflation größere Anschaffungen erschwert, da sich Importwaren, ebenso wie Waren mit hohem Anteil an importierten Vorprodukten bzw. Rohstoffen laufend überproportional zu den Lohnsteigerungen verteuern. Wollte man beispielsweise 1950 ein deutsches Motorrad der Marke NSU kaufen, so war das nur mit Devisen (die kaum jemand hatte) möglich - der bereits 1945 wieder eingeführte österreichische Schilling war als Währung im Ausland noch nicht gefragt.

Was die Kennzeichentafeln betrifft, so wurde unmittelbar nach Kriegsende improvisiert, indem der rote Stempel bzw. das Siegel der Zulassungsstellen der nationalsozialistischen Zeit übermalt oder abgekratzt wurde, ebenso das „d“ von „Nd“. In der von den Briten besetzten Steiermark wurden vor dem „St“ klein die Buchstaben „MG“ (Military Government - Militärregierung) hinzugefügt.

Im August 1945 wurden von den sowjetischen Besatzungsbehörden neue Kennzeichentafeln eingeführt: Schwarzer Grund mit weißer Schrift und keine Landes-Buchstaben mehr. Stattdessen links von der Evidenznummer die österreichischen Nationalfarben rot-weiß-rot und rechts der Nummer das jeweilige Landeswappen (Burgenland, Niederösterreich, Oberösterreich, Wien). Die Nummern begannen mit „Wi“ und liefen dann durch, unabhängig davon in welchem Bundesland der russischen Besatzungszone ein Fahrzeug zugelassen wurde.



Im Jahr 1947 kam es dann wieder zu einer bundeseinheitlichen Regelung: Weiße Schrift auf schwarzem Grund und für jedes Bundesland ein eigener Kennbuchstabe. Für das Burgenland - wie schon vor 1938 - das „B“, die Städte Linz und Graz bekamen mit „L“ bzw. „G“ einen eigenen Buchstaben zugeteilt. Ganz vereinzelt sind diese Kennzeichentafeln noch heute auf Autos, die seit 1988 (Jahr der Neuordnung im österreichischen KFZ-Kennzeichenwesen) nicht umgemeldet wurden, im Straßenverkehr zu sehen.

Technische Entwicklung

Bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts haben sich findige Techniker mit der Entwicklung von Verbrennungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen beschäftigt, der Ende des Jahrhunderts in Form des nach seinem Erfinder benannten Ottomotors seinen Siegeszug um den Erdball angetreten hat. Nach der Dampfmaschine, dem Antrieb der damaligen Lokomotiven, hatte der Verbrennungsmotor eine zweite verkehrstechnische Revolution ausgelöst. Welche weitreichenden Folgen die Motorisierung, d.h. der zunehmend einsetzende private Kraftfahrzeugverkehr mittels verbrennungsmotorgetriebener Fahrzeuge für das Leben der Menschen und die Umwelt in der Folge hatte, konnte um 1900 wohl noch niemand ahnen. Es war das eine Zeit, die in Bezug auf den Individualverkehr als große Übergangsphase anzusehen ist - die Ausläufer eines jahrhundertalten und eines neuen Verkehrszeitalters prallten aufeinander. Kein Abschnitt der Verkehrsgeschichte weist derart schroffe Gegensätze auf wie der Zeitraum von etwa 1890 bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs 1914.

Automobil

Die Geschichte des Automobils ist die Geschichte des Verkehrs überhaupt, so wie wir ihn heute kennen und wie er noch die Zeit eines Menschenlebens zurück undenkbar erschien.

Im Jahr 1886 beantragt Carl Benz ein Patent auf seinen legendären Motorwagen - das ist der Grundstein für die Entwicklung des Automobils zum Massenverkehrsmittel. Die Geschichte der motorgetriebenen Fortbewegung auf Rädern reicht aber noch etwa ein Jahrhundert weiter zurück.

Dampfgetriebene Fahrgeräte

Wie auch beim Motorrad experimentieren die ersten Automobilbauer mit der Kraft der Dampfmaschine - eine Erfindung des 18. Jahrhunderts - als Antrieb ihrer Gefährte. In Frankreich, wo Nicholas Cugnot 1769 in Paris das erste selbstfahrende Fahrzeug überhaupt vorstellte und in der Folge England, wo um 1800 eine ganze Reihe von Dampfmaschinen gebaut wurde und der Name Richard Trevithick zu nennen ist, sind auf diesem Gebiet die Pionierländer.

Nach 1820 entstehen in England eine Vielzahl von Betrieben, die sich mit der Entwicklung und Fabrikation weiterentwickelter Dampfmaschinen beschäftigen - der Durchbruch dieses Verkehrsmittels und damit die Ablöse der Pferdekutsche gelingt jedoch vorerst nicht, da die Dampfmaschinen allesamt zu schwer, zu umständlich und zu langsam sind. Der Dampftrieb bleibt überwiegend Schienenfahrzeugen (Lokomotiven, Dampftramways) vorbehalten. Einen gewissen, wenn auch sehr eingeschränkten Erfolg haben Dampfomnibusse, die in und zwischen großen englischen Städten (London, Birmingham u. a.) verkehren. Mitte des 19. Jahrhunderts verschwinden die Dampfmaschinen dann aus den genannten Gründen fast vollständig aus dem Straßenbild.

Erst um 1870 gelingt es französischen Konstrukteuren wie Amédée Bollée, der sein Unternehmen in Le Mans hat, eine Renaissance der Dampfmaschinen einzuläuten. Deutlich verbesserte, sicherer gebaute und leichtere Modelle wie

die „La Mancelle“ - mit 50 ab 1878 produzierten Exemplaren das erste in Serie gebaute Automobil der Welt - kommen auf den Markt und beweisen ihre Praxistauglichkeit. 1879-1881 bringt die Firma Bollée mit der „Marie-Anne“, der „La Nouvelle“ und der „La Rapide“ (erreichte eine Geschwindigkeit von 58 km/h) weitere für damalige Verhältnisse revolutionäre Automobile auf die Straßen.

Fahrgeräte mit Gasmotor

Gleichzeitig mit der Entwicklung von Dampfmaschinen für Automobile wird seit etwa 1825 von Maschinenbauern auch mit so genannten Gasmotoren experimentiert. Dabei kommt Gas zum Einsatz, das in einem Kolben gezündet wird. Bei der Explosion des Gases dehnt sich die Luft aus, was den Kolben in Bewegung setzt. Verwendung finden Gasmotoren erst ab 1860, können sich in Automobilen jedoch nie durchsetzen.

Ähnlich wie Gasmotoren funktionieren auch Verbrennungsmotoren, deren Zündstoff allerdings in flüssiger Form als Benzin zum Einsatz kam ... und noch bis heute kommt.

Automobil mit Verbrennungsmotor

Pioniere bei der Entwicklung dieser Verbrennungsmotoren sind die beiden deutschen Ingenieure Carl Benz und Gottlieb Daimler.

Carl Benz, geboren 1844, entwickelt 1878/79 einen revolutionären Benzin (damals war noch die Bezeichnung „Petroleum“ üblich)-Zweitaktmotor und war u. a. auch der Erfinder der Zündkerze, des Vergasers, des Wasserkühlers und der Gangschaltung/Kupplung. 1885 baut er das erste mit Verbrennungsmotor betriebene dreirädrige Fahrzeug, den „Benz Patent-Motorwagen Nummer 1“. Dieses Vehikel mit einem Einzylinder-Viertaktmotor, einer Leistung von 0,67 PS und einer Geschwindigkeit von 16 km/h ist das weltweit erste vollumfänglich praxistaugliche Automobil.

In den Folgejahren verbessert Benz sein Fahrzeug laufend und erweitert auch die Modellpalette, die er 1889 auf der Pariser Weltausstellung erstmals einem zahlreichen Publikum präsentiert.

Elektromotor

Als dritte, auch in Automobilen verbaute Antriebsart ist bereits vor 1900 der Elektromotor in Verwendung. Nachdem 1859 vom französischen Physiker Gaston Plante der Bleiakku erfunden wurde, es somit möglich wird, elektrische Energie zu speichern, und bereits einige Jahre zuvor Elektromotoren auf den Markt kommen, liegt die Kombination dieser beiden Innovationen zum Antrieb von Fahrzeugen nahe. Führend in der Pionierzeit des Elektrofahrzeuges sind - wie beim Dampfmaschinen - die Franzosen und Engländer, namentlich Gustave Trouve, der 1881 eine dreirädrige Fahrzeug-Konstruktion mit Elektroantrieb präsentiert und ein paar Monate später die Engländer William E. Ayrton und John Perry mit ihrem „Ayrton & Perry-Electric Tricycle“, mit dem sie unter großem Aufsehen im Oktober 1882 erstmals auf der Queen Victoria-Street in London fahren.

Einen Quantensprung in der Konstruktion von Elektroautos gelingt dem legendären Fahrzeugentwickler Ferdinand Porsche aus Maffersdorf in Böhmen, der 1900 im Auftrag des österreichischen Kutschenwagenherstellers

Lohner ein Elektrofahrzeug, den „Lohner-Porsche“, entwickelt. Die Elektromotoren sind bei diesem Fahrzeug in die Naben der vorderen Räder eingebaut, übrigens eine Technik, die auch heute wieder bei Elektroautos zur Anwendung kommt. Dieses Automobil hat - zur Behebung des Reichweitenproblems - zusätzlich einen Verbrennungsmotor. Heute sagt man „Hybridautos“ zu diesen Konstruktionen.

Elektroautos waren vor allem in den USA beliebt - dort, so heißt es, waren bis etwa 1910 mehr Elektro- als Benzinautos unterwegs!

Zu dieser Zeit ist keineswegs klar, welche Antriebstechnik sich nun endgültig durchsetzen wird - alles hatte Vor- und Nachteile. Mehrere Faktoren entschieden aber letztlich für den Verbrennungsmotor: Der elektrische Anlasser, der ab 1912 (serienmäßig erstmals in einem „Cadillac“ eingesetzt) die umständliche und gefährliche Start-Kurbel ablöst, die schneller mögliche Inbetriebnahme (gegenüber dem Dampftrieb), die höhere Reichweite (gegenüber dem Elektroauto) und die vergleichsweise höhere Zuverlässigkeit.

Elektroautos verschwinden bis in die jüngste Zeit fast gänzlich vom Markt, dampfgetriebene Fahrzeuge sind ab etwa 1910 ebenfalls kaum mehr auf den Straßen zu sehen: Sie kommen bis um 1950 lediglich noch als Straßen- bzw. Asphaltwalzen zum Einsatz.

Motorrad

In Wien wird 1895 erstmals in der österreichisch-ungarischen Monarchie ein motorisiertes Fahrrad (Motorfahrrad) vorgestellt. Die neue Erfindung ist aber noch nicht massentauglich und so tauchen erste Motorräder auch im Burgenland erst ein gutes Jahrzehnt später auf

Das in seiner Konstruktion aus dem Fahrrad (Niederrad) hervorgegangene Motorrad kommt in den 1920er Jahren auch auf den Massenmarkt - war es zuvor ein nützliches „Spielzeug“ und Statussymbol der Reichen (Adelige, Fabrikanten, Ärzte u. a. soziale Schichten), so sind die Modelle seit dieser Zeit auch für den etwas besser verdienenden „Durchschnittsbürger“ erschwinglich.

Neben den Motor-Zweirädern ist es in der Anfangszeit des Motorrades auch die Konstruktion des Motor-Dreirades sogar mit Anhängewagen zur zusätzlichen Personenbeförderung angedacht. Dieser Bauweise ist aber der kommerzielle Erfolg verwehrt und so verschwindet sie bald mehr oder weniger gänzlich vom Markt.

Auch eine kombinierte Bauweise aus herkömmlichem Fahrrad Tretantrieb und Verbrennungsmotor ist bereits um 1890 erhältlich, da immer damit gerechnet werden muss, dass der Motor seinen Dienst versagt bzw. bei Steigung Unterstützung durch Muskelkraft benötigt. Der den Motorantrieb (zuerst mit Riemen, später mit Kette) unterstützende Pedalantrieb ist bei Motorradkonstruktionen noch bis etwa 1915 üblich.

Lastkraftwagen

Als Ende des 19. Jahrhunderts die ersten kutschenartigen Automobile entwickelt und gebaut werden, ist der Weg zum Lastwagen nur mehr ein sehr kurzer. Es ist Gottlieb Daimler, der Miterfinder des „schnelllaufenden

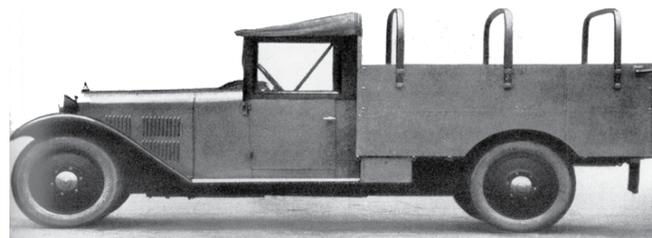
Benzinmotors“, der in seiner kleinen Fabrik in Cannstatt bei Stuttgart nicht nur das erste kraftstoffgetriebene Automobil, sondern wenige Jahre später im Jahr 1896 auch den ersten Lastwagen mit Verbrennungsmotor baut. Diesen ersten Benzin-LKW der Welt gibt es noch. Er ist heute im Mercedes-Benz-Museum in Stuttgart zu bestaunen. Er hat einen Zweizylinder Phoenix Motor (Glührohrzündung, Spritzvergaser) mit 4 PS und ein Viergang-Riemengetriebe mit einer Nutzlast von 1500 kg.



Da in Kriegszeiten das Importprodukt Kautschuk zur Herstellung von Gummireifen nicht verfügbar ist - Österreich-Ungarn hat mit Semperit in Traiskirchen seit 1910 einen eigenen Reifenhersteller - muss zwangsläufig vielfach wieder auf Eisenbereifung umgestiegen werden.

Mit den neuen Produktionsmethoden - beispielweise stellt Steyr 1925 auf Fließbandproduktion um - werden Lastwagen auch so preisgünstig in der Anschaffung, dass die Zahl der Frächter, die nur noch mit Pferdefuhrwerken unterwegs sind, zunehmend geringer wird.

Der „höchste Nutzeffekt“ wird den Wagen von „mittlerer Tonnage“ mit 2,5 bis 3 Tonnen Ladegewicht zugesprochen. „Steyr“ ist hier mit dem seit 1928 erhältlichen „Steyr Schnell-Lastwagen“ Typ XV führend. Ein weiteres - auch international viel gekauftes - Erfolgsmodell von „Steyr“ ist der bereits 1927 auf den Markt gekommene, kompakte Lastwagen Typ XII N mit 1 Tonne Nutzlast und verschiedenen möglichen Aufbauten. Von ihm werden über 2.000 Exemplare verkauft, was für damalige Verhältnisse eine enorm hohe Zahl ist.



Quellen und Literatur:

Für diesen Ausstellungskatalog wurden die Bücher von Norbert Pingitzer „Motorräder im Burgenland“ Nov.2014, „Autos im Burgenland“ März 2016 und „Lastwagen und Transport im Burgenland“ Juni 2017 verwendet

Fotonachweis:

Fotomaterial kommt aus dem Archiv von Ing. Norbert Pingitzer

Das 70er Haus der Geschichten veröffentlicht zu seinen Ausstellungen begleitendes schriftliches Material. Dies dient einerseits als Dokumentation und andererseits zum Nachlesen.

Das „70er Haus der Geschichten“ in Mattersburg, Hintergasse 70 ist Informationsstelle, Archiv, Kontakt- und Ansprechort für diejenigen, die die Vergangenheit erforschen und daraus Fragen für die Zukunft stellen.



Am Hauptplatz in Mattersburg: Der Steyr 380 gehört dem Großhandelsunternehmen Reisner und steht vor seinem Geschäft (um 1960).

Impressum:

Herausgeber und Verantwortlicher:

Dr. Georg Luif, Hinterg. 70, 7210 Mattersburg.

Druck:

online Druck GmbH, Brown-Boveri-Straße 8, 2351 Wr. Neudorf

Unterstützung durch



