

© Kurt Bauer 2003

Erschienen in: Kurt Bauer (Hg.): Faszination des Fahrens. Unterwegs mit Fahrrad, Motorrad und Automobil. = „Damit es nicht verlorengeht ...“, Bd. 50. Wien, Köln, Weimar 2003 (Böhlau Verlag). S. 221–285. (Vergriffen)

Hinweis: Ausgangspunkt des Buches – und eben auch der vorliegenden „Enzyklopädie“ – war ein 2001 von der „Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen“ des Instituts für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Wien initiiertes Schreibaufruf mit dem Titel „Die Faszination des Fahrens“, an dem sich über 150 Frauen und Männer beteiligten. Die zahlreichen Zitate in den nachfolgenden Stichwort-Beiträgen stammen im Regelfall von Autorinnen und Autoren, die sich am Schreibaufruf beteiligt haben. Aus diesem Grund finden Sie am Schluss dieser Datei die Kurzbiographien dieser Autorinnen und Autoren sowie ein Verzeichnis der verwendeten Literatur.

Kleine Enzyklopädie des Fahrens

Absatzreiber. Laut Hans Waldhauser Bezeichnung für eine spezielle Form von Schlittschuhen. Die Kufen wurden „mittels eines Vierkantschlüssels an die Schuhe unten (Absatz und vorne) angeschraubt“. Vgl. *Schraubendampfer*.

Amischlitten. Große, bequeme, breite Autos traditioneller amerikanischer Bauart; gewaltige Benzinfräser, die für die kleinräumigen europäischen Verhältnisse denkbar ungeeignet sind (z. B. Cadillac, Chevrolet, Buick, Lincoln etc.). Damit verbindet sich allerdings ein spezifischer Mythos, der in der Nachkriegszeit auf Europa überzugreifen begann. Hans Waldhauser erinnert sich an die amerikanischen Besatzungssoldaten in Bayern: „Viele hohe amerikanische Offiziere und noch höhere Ränge wohnten in Grünwald in beschlagnahmten Häusern und Villen. Diese ranghohen Soldaten brachten bald ihre Familien her und auch ihre privaten Autos, riesige Schlitten, wie wir sagten. Ich kann mich an Chevrolet, Buick oder Ford erinnern, sie hatten alle Farben und viel Chrom. Wir alle, Alt und Jung, bewunderten diese Amerikaner, wenn sie so lässig in den großen Wagen saßen, Kaugummi beißend, Zigaretten rauchend, und sogar einen Radio konnte man spielen hören. Für uns war dieses Leben, die Freiheit und Lebensfreude der Amis, faszinierend. Ja, sogar das Benzin und die Auspuffgase rochen anders.“ Vgl. auch *Jeep*.

Anhängen. Eine häufig beschriebene, allerdings nicht ungefährliche Technik, als Radfahrer Kraft zu sparen und rascher voranzukommen. Alois Enigl beschreibt sie: „Damals fuhren so kleine Lastwagen, mit einer niedrigen Bordwand, ungefähr 40 km/h schnell, auch am Sonntag. So ein Fahrzeug erwischte ich bei der Rückfahrt, hängte mich an die Bordwand an und ließ mich in Wien bis auf den Schwarzenbergplatz ziehen.“ Allerdings war die Sache nicht ungefährlich, wie Enigl von einer anderen Fahrt zu berichten weiß: „Einmal hatte ich Glück und erwischte vor dem Riederberg so einen Laster, von dem oben die Rede war. Es dauerte nicht lange, hing auch an der rechten Bordwand ein Radfahrer und ein dritter in der Mitte. Bei der Riederbergabfahrt beschleunigte der Lkw, der mittlere verlor den Halt, fuhr mir ins Vorderrad, rutschte noch ein Stück auf der Straße und blieb dann blutend liegen. Ich konnte den Sturz zum Glück abfangen, aber beim Vorderrad hatte es mir den Reifen herausgedrückt, und der Schlauch drohte jeden Augenblick zu platzen.“ Auch Adolf Katzenbeisser beispielsweise ließ sich vor allem bergwärts gerne von langsam fahrenden Lkws oder Langholzfuhren ziehen.

Auf- und Abspringen. Ähnlich wie das *Anhängen* (siehe dort) eine spezielle Form des (kostenlosen) Mit- bzw. Schwarzfahrens. Robert Schediwy: „Gefahr und Reiz waren beim Auf- und Abspringen von den alten Straßenbahngarnituren, die bis Mitte der sechziger Jahre ohne pneumatische Falлтüren verkehrten, gleich hoch. An Ländermatchtagen zu Zeiten von Karli Deckers ‚kleinem Wunderteam‘ (um 1960/61) waren die Menschentrauben, die an den Straßenbahnen beim Stadion hingen, noch atemberaubend. Zahlreich waren die Opfer. Auch in unserer Schule hieß es einmal: Der XY (aus einer anderen Klasse) hat durch die Straßenbahn ein Bein verloren.“ Offensichtlich war also dieses Auf- und Abspringen, wie so vieles, was mit Fahren zu tun hat, ein „Sport“ wagemutiger junger Männer. Vgl. *Schwarzfahren* und *Trittbrettfahren*.

Aufschinden. Aufschürfen. – Fast jede Autorin/jeder Autor kann sich erinnern, in der Kindheit und Jugend mit dem Rad gestürzt und sich dabei diverse exponierte Körperteile (Knie, Hände) aufgeschunden zu haben.

Ausbanler. Ausbanln (oder ausbeineln) bedeutet in der österreichischen Umgangssprache so viel wie Fleisch von den Knochen lösen (Bein = Knochen). Wer alte, nicht mehr fahrtaugliche Autos, Motorräder etc. billig kauft und noch gebrauchstüchtige und verwendbare Teile ausbaut, ist ein Ausbanler. Damit lässt sich durchaus ein Geschäft machen – bis heute. Man kann natürlich alle möglichen technischen Geräte ausbanln, nicht nur Autos oder Motorräder.

Ausflugtaxi. Wurde von Engelbert Rohringer und seiner Familie genutzt, um von den Urlaubsorten, zu denen man mit der Bahn angereist war, Ausflüge in die Umgebung machen zu können. In österreichischen Fremdenverkehrsgemeinden wurden (und werden) Tages- oder Halbtagesausflüge mit Kleinbussen zu verschiedenen Ausflugszielen in der Umgebung angeboten.

Aussichtswagen. Engelbert Rohringer erinnert sich, dass die Mariazeller Bahn, als er 1939 mit seinen Eltern in den Wallfahrtsort fuhr, mit zwei Aussichtswagen ausgestattet war. „Es handelte sich dabei um Wagons ohne Dach und ohne Seitenverglasung. Bei Regenschauern wurden sowohl das Dach als auch die Seitenwände mit Planen abgedeckt. Bei den Seitenteilen der Planen waren Plexiglasscheiben zur Aussicht eingearbeitet. Auch bei der Wiener Straßenbahn gab es solche Wagen.“

Autobahn. Siehe *Reichsautobahn* und *Westautobahn*.

Autobusse Nachkriegszeit. Herta Rohringer erinnert sich: „Da es an Fortbewegungsmitteln mangelte, hatten die Menschen die Möglichkeit, auf Holzbänken, mit denen man Lkws bestückte, ins Umland zu fahren. Wir wurden so zu den Bauern transportiert, wo wir in der Ferienzeit als Hilfe eingesetzt waren, als Gegenleistung zum Sattessen.“ 1949 machte sie von Saalbach aus eine Fahrt auf den Glockner: „Ein Lastauto mit Bänken auf der Ladefläche für die Touristen machte es möglich.“ Die Schlachtenbummler des SV Langenzersdorf begleiteten in den Jahren 1947–50 ihre Mannschaft auf ähnliche Weise zu den Auswärtsspielen – bei Schönwetter offen, bei Schlechtwetter mit Plane. Agnes Grandjean berichtet, dass 1945 Lastwagen mit Sesseln auf der Ladefläche als Autobusse eingesetzt wurden.

Autokennzeichen. Siehe *Kennzeichen*.

Autopflege. Wurde vor allem in den Anfangsjahren der Massenmotorisierung von Männern exzessiv betrieben. Adolf Katzenbeisser benützte Wochenendausflüge ins Helenental (Wienerwald) zur Autopflege, während die Kinder spielten und die Frau ein Buch las. Heute, so Adolf Katzenbeisser, fällt man in Wien auf, wenn man auf der Straße sein Auto wäscht. „Gelegentlich kann man es aber noch beobachten. Einer unserer Hausbewohner geht mehrmals in der Woche mit einem Kübel mit nicht mehr als zwei bis drei Litern Wasser zu seinem im Hof abgestellten Wagen und wäscht und wischt – und zerkratzt dabei

den Lack. Ein inzwischen verstorbener Parkplatzbesitzer behandelte seinen Lada täglich mit Bartwisch und Lappen. Er schimpfte auf den Spitzahorn, von dem Blätter herunterfielen und Baumsäfte aufs Autodach tropften. Der alte Mann wurde von Hausparteien verdächtigt, den Baum mit Chemikalien umbringen zu wollen. Er entwickelte sich nicht so wie die anderen vier Bäume, blieb im Wachstum zurück.“

Autostopp. Laut Duden „das Anhalten von Autos mit dem Ziel, mitgenommen zu werden“. Engelbert Rohringer fuhr in der Zeit unmittelbar nach dem Krieg mit anderen Schulkameraden per Autostopp in die Schule nach Stockerau: „Treffpunkt war der Hauptplatz in Langenzersdorf, und dann begann die Autostopperei. Manchmal hielten die Lastler, manchmal fuhren sie nur langsam, so dass wir aufspringen konnten. Manche Lenker kannten uns schon, da war alles in Ordnung. Aber auch unliebsame Überraschungen gab es hin und wieder.“

Bäckerstraßenbahn. Dazu Elfriede Strachota, deren Mann Angestellter der Post war und in den 1960er Jahren dieses Verkehrsmittel benützte: „Diese Bim wurde deshalb so bezeichnet, weil sie als einzige zu so früher Stunde unterwegs war und die Fahrgäste zumeist Bäcker waren. Um diese Straßenbahn benutzen zu dürfen, musste man von seiner Dienststelle eine Bestätigung verlangen, mit der man dann bei den Verkehrsbetrieben um Fahrerlaubnis mit der Bäckerstraßenbahn einreichen konnte. Diese wurde dann auch Postlern erteilt.“

Ballonreifen. Laut Brockhaus „Luftreifen mit großem Luftvolumen, hoher Elastizität und geringem Luftdruck“. Laut Karl Winkler waren unter Ballonreifen Luftreifen im Gegensatz zu den während und nach dem Krieg gebräuchlichen Vollgummireifen gemeint. Erna Razenberger benützt den Begriff „Halbballonreifen“; ihr damaliges Rad bezeichnet sie als Ballonrad.

Beiwagen. Seitenwagen eines Motorrades; heute nur noch selten zu sehen. Wurde häufig ironisch als *Pupperlhutschn* bezeichnet (siehe dort). Johanna Kincls Gatte erinnert sich, dass in den 1930er Jahren ein Mann in seiner Gasse eine Beiwagenmaschine besaß. „Wenn er startete, war die ganze Wimberggasse am Fenster und rings um die Maschine die Buben, staunend und bewundernd, bis er mit lautem Knattern davonfuhr. Eine Sensation, eine Beiwagenmaschine!“

Bim. So nennen Wienerin und Wiener liebevoll-ironisch ihre Straßenbahn; sie imitieren damit das signifikante helle, glockenartige Geräusch, das die Tram manchmal zur Warnung von sich gibt. Laut Annelies Gorizhan erhielt die Straßenbahn erst in den 1970er Jahren diesen „Kosenamen“. Vgl. die Stichwörter *Elektrische; Remise; Straßenbahn; Tram*.

Borgward. Gründer und Leitfigur des Unternehmens war Carl Borgward, 1890 als eines von 13 Kindern eines Kohlenhändlers geboren. 1928 übernahm er die vor der Pleite stehenden Hansa-Lloyd-Werke in Bremen und baute sie zu einem Großkonzern aus. Die bekannteste Marke war der Borgward Hansa. Zur Borgward-Gruppe gehörten die Marken Borgward, Goliath und Lloyd. Trotz weit reichender Zerstörung durch Bombenangriffe gelang dem von den Amerikanern mehrere Jahre lang inhaftierten Borgward nach dem Krieg mit dem Hansa 1500 der Wiederaufstieg. In den fünfziger Jahren galt Borgward als viertgrößter deutscher Automobilhersteller; Anfang der sechziger Jahre geriet das Unternehmen allerdings in Turbulenzen und ging schließlich in Konkurs.

Bretteln; dahinbretteln. Sehr schnell fahren. Erna Wollner: „Mir wurde stets angst und bang, wenn die beiden an uns vorbei brettelten und als Punkt in der Ferne verschwanden. ‚Fahrts doch net so narrisch‘, war dann immer mein Kommentar.“

Brettlhupfer. Laut Leopoldine Baumgartner die Bezeichnung für zwei verschiedene Fahrzeuge – zu einem ein „rechteckiges Holzbrett mit vier Rädern“, das auf der Straße einen „Höllnlärm“ machte. Zum anderen war damit eine primitive Rodel gemeint. Nach Engel-

bert Rohringer war Brettlhupfer die Bezeichnung für einen einfachen Tretroller aus Holz mit kleinen Eisenrädern, „der fürchterlichen Lärm erzeugte“ – im Gegensatz zu dem „modernen“, geradezu luxuriös ausgestatteten Triton-Tretroller, den er schließlich geschenkt erhielt. Auch Engelbert Rohringer kennt die zweite Bedeutung des Begriffs für einen kleinen „ca. 50 bis 60 cm langen Eisenschlitten. Die Sitzflächen desselben waren aus Holzbretteln. Über selbst gebaute Schanzen hüpfte man drüber – daher Brettlhupfer.“ Herta Rohringer hat ebenfalls plastische Erinnerungen an diese Fahrzeuge, die von Buben in den Seitengassen benützt wurden: „Es handelte sich um selbstfabrizierte, flache, auf Kugellagern mit ohrenbetäubendem Lärm dahinsausende Gefährte. Schimpfend retten sich die Passanten, wenn die Buben oft zu dritt, nach einem Anlauf wie beim Bobfahren, sich auf die Bretter katapultierten, um dann, die leichte Neigung der Gasse ausnützend, zu fahren.“ Auch im Waldviertel gab es Brettlhupfer, wie Alois Enigl berichtet: „Für viele Kinder machte der Vater einen ‚Brettlhupfer‘. Dazu schnitt er zwei etwas breitere Bretter auf einer Seite rund und nagelte ein Sitzbrett drauf. Beschlug der Vater die Kufen gar noch mit ‚Roafeisen‘, wie es für die Butten verwendet wurde, dann rutschte der Brettlhupfer gar nicht so schlecht.“

Brez'n; eine Brez'n reißen. Im Grunde genommen dasselbe wie ein *Stern* bzw. *einen Stern reißen* (siehe dort).

Brünner Straße. Wiener Ausfallstraße Richtung Norden (in die mährische Hauptstadt Brünn); 1736 als Reichspoststraße angelegt.

Bundesstraße 1 (B 1). Wiener Ausfallstraße Richtung Westen, die alte Reichsstraße Nr. 1 bzw. Poststraße, die einst aus dem Zentrum Wiens durch die Mariahilfer Straße in die Linzer Straße führte, weiter durch den Wienerwald und über den *Riederberg* (siehe dort) über St. Pölten und Linz nach Salzburg (und weiter nach München). Heute von der teilweise parallel verlaufenden *Westautobahn* (siehe dort) entlastet. Erich Weinmüller über eine Radtour im Jahr 1946: „So ging es an einem heißen Augustmorgen los. Auf die B 1 hinaus, den Riederberg hinauf und auf der anderen Seite hinunter. Ja, tatsächlich, man konnte auf der B 1 ganz gemütlich nebeneinander Rad fahren.“

Buserer. Zusammenstoß von Autos mit Blechschaden.

Cabrio, Cabriolet. Pkw mit einem zurückklappbaren Stoffverdeck; in Österreich liebevoll *Fetzndachl* genannt (siehe dort). *Das* Fahrzeug für sportliche junge Männer auf der Suche nach erotischen Abenteuern, wie die Erinnerungen von Elisabeth Margane zeigen: „Natürlich war ich flott als Rollerfahlerin gekleidet. Eine schicke, knallrote Leder-Motorradkappe, Fliegerbrille und Paletot. Ein schlankes Mädels am Straßenrand – da musste doch das erste Auto, das kam, anhalten. Das tat es auch. Es war ein flottes Cabriolet – Alfa Romeo – mit zwei überaus feschen Italienern. Sie lachten mich sehr freundlich an, aber ihre Gesichter wurden plötzlich ziemlich lang, als sie mein Kauderwelsch verstanden: dass sie meinen Bruder mitnehmen sollten. Aber wortlos ließen sie ihn einsteigen und würdigten mich keines Blickes mehr.“ – Ein abnehmbares, wesentlich umständlicheres, aber dafür einigermaßen verlässlich dichtes Verdeck aus Kunststoff ist das Hardtop.

Citroën 2 CV. Siehe *Ente*.

Damenrad. Einst speziell für Frauen (lange Röcke!) gefertigtes Fahrrad; hat im Gegensatz zum *Herrenrad* (siehe dort) keine Stabilität verleihende *Stange* (siehe dort). Erika Schöffauer: „Da es nicht üblich war, dass Mädchen oder Frauen lange Hosen trugen, sondern Kleider oder Röcke, war an den Damenfahrrädern am Hinterrad ein Netz angebracht, damit die Kleider sich nicht im Rad verfangen konnten.“ Adolf Katzenbeisser über das Rad seiner Mutter, das er allerdings als sein Eigentum betrachtete: „Von Gleichaltrigen wurde ich gehänselt, weil ich ein Damenrad mit dicken Ballonreifen fuhr. Der Sattel war extra breit und gut gefedert, die Lenkergriffe waren aus Holz gedrechselt. Übers Hinterrad war

ein buntes Netz gespannt, damit kein weiter Damenrock in die Speichen kam. Und unterhalb des Lenkers gab es eine Vorrichtung, in welche ein Kindersitz eingehängt werden konnte. Diese hätte ich gerne entfernt gehabt, doch meine Mutter brauchte den Drahtgittersitz, um darauf eine weitere Einkaufstasche unterzubringen.“

Damensitz. Frauen saßen früher häufig in besonders „damenhafter“ Manier auf dem Rücksitz des Motorrollers. Karl Winkler erklärt das am Beispiel seiner Vespa so: „Die Mitfahrerin setzt sich nicht so auf den Sozius bzw. die Sitzbank, dass sie links und rechts ein Bein auf das Trittbrett stellt, sondern lässt die Beine auf einer Seite herunterbaumeln, manchmal auch übers Kreuz. Ein verlockender Anblick, aber heute wegen der Gefährlichkeit und der Verkehrsdichte nicht mehr möglich.“ – 1952 wurde übrigens eine junge Frau in Hannover in einem Musterprozess freigesprochen, der gegen sie angestrengt worden war, weil sie im Damensitz auf dem Sozius eines Motorrollers gesessen hatte. (Oller, Auto, S. 264).

Dampfdreschmaschine. Siehe *Lokomobil*.

Dasy. Laut Barbara Waß in der Gegend von Hallein gebräuchlicher Spitzname für ein in den sechziger Jahren „recht weitverbreitetes Fahrzeug“ – das zweisitzige DS-50-Moped von Puch, „schon ganz modern mit Fußschaltung“.

Dirtl-Trench. Als Erich Weinmüller sich 1952 ein Moped (Foxinette) anschaffte, kaufte er sich auch den besagten Trenchcoat. „Das war ein schwerer Gummimantel mit einem Kragen aus Schnürsamt. Den unteren Teil des Mantels konnte man mit Hilfe von Druckknöpfen so um die Beine schlingen, dass man gegen Regen bestens geschützt war. Der Name kam von einem damals sehr bekannten Rennfahrer.“ Fritz Dirtl war ein international erfolgreicher österreichischer Speedwayfahrer.

DKW. Deutsche Auto- und Motorradmarke. Gründer des Unternehmens war der dänische Ingenieur J. S. Rasmussen, der seit 1907 in Sachsen Dampfkesselarmaturen produzierte; 1917 Bau eines Dampfkraftwagens, der das Kürzel DKW trug. Nach dem Ersten Weltkrieg mit großem Erfolg Umstieg auf den Bau von Motorrädern mit Zweitaktmotoren; allein 1929 wurden von DKW 60.000 Motorräder verkauft. Ab 1928 Bau von Pkws. Aufgrund der Wirtschaftskrise kam es zu massiven Einbrüchen in den Verkaufszahlen und schließlich 1932 zum Zusammenschluss mit den Autoherstellern Audi, Horch und Wanderer zur Auto Union AG. Markant ist das Logo mit den vier Ringen, das noch heute von Audi verwendet wird. DKW wurde in der Folge zum Weltmarktführer bei Zweitaktmotoren und Motorrädern; bis 1939 konnte DKW insgesamt eine halbe Million Motorräder verkaufen. Während des Krieges Umstieg auf die Rüstungsproduktion. Die DKW-Autos mit ihrer teilweise aus Holz bestehenden Karosserie wurden von der Wehrmacht nicht geschätzt und durften an der „Heimatfront“ dienen, wodurch viele den Krieg überlebten und nach 1945 noch im Einsatz standen. Nach dem Krieg wurde die im sowjetisch besetzten Teil Deutschlands liegende Fabrik demontiert; in der späteren DDR wurde aus DKW die Industrieverwaltung Fahrzeugbau (IFA) und später das Motorradwerk Zschopau (MZ). Die Auto-Union übersiedelte 1947 in den Westen (Ingolstadt); DKW entwickelte neue Motorräder, die in den fünfziger Jahre vorerst noch sehr erfolgreich waren und häufig kopiert wurden (z. B. die DKW 125). Als der Autoboom den Motorradboom ablöste, wurde DKW von Größeren geschluckt und ging schließlich in der Sachs-Gruppe auf.

Dreieck; im Dreieck fahren. Für Kinder zu Zeiten, als es noch keine speziellen Kinderfahräder gab oder diese kaum verbreitet waren, die einzige Möglichkeit, mit einem Herrenfahrrad zu fahren. Rosa Schön: „Das war mit einem Fuß unter der Stange durch.“ Erika Schöffauer: „Der linke Fuß kam auf das linke Pedal, und mit dem rechten Fuß fuhr man unter der Rahmenstange durch, und so wurde das Rad getreten. Um über der Stange zu fahren, waren wir noch zu klein.“ Siehe auch *Durchihaxeln* und *Stange*.

Durchihaxeln; Durchtreten. Rudolf Stanzel schildert diese Technik des Radfahrens plastisch und anschaulich: „Das größte Hindernis auf dem Weg zum richtigen Fahren war die Höhe der Querstange. Unsere Beine waren zu kurz. Wenn wir das Pedal auf der einen Seite ganz nach unten traten, war das andere Bein in der Luft, und aus war's mit dem Treten und dem Antrieb. Wir lösten das Problem, indem wir mit einem Bein unter der Querstange durchstiegen und so das andere Pedal erreichten. Dazu bedurfte es einer abenteuerlichen Verrenkung, vom Hüftgelenk angefangen, über das Knie und das Sprunggelenk. Außerdem musste man höllisch aufpassen, dass man sich das Wadel nicht am Kettenrad verletzte. Man konnte schon zufrieden sein, wenn man nur schwarze Streifen von der schmierigen Kette abbekam.“ Siehe auch *Dreieck* und *Stange*.

Elektrische. Veraltete, heute kaum mehr geläufige Bezeichnung für Straßenbahn. Siehe *Bim*; *Straßenbahn*; *Tram*.

Ente. Citroën 2 CV, 1948 als französische Antwort auf den VW Käfer vorgestelltes, bereits vor dem Krieg entwickeltes Billigauto, das zahllose sarkastische Kommentare auf sich zog („Wird der Büchsenöffner mitgeliefert?“). Trotzdem wurde es zum Welterfolg und bis zur Einstellung 1990 fast sieben Millionen mal verkauft. Erna Wollner findet, dass „die (lahme) Ente“ „mit ihrer hohen und wackeligen Karosserie“ einfach komisch aussah. Leopold Sekora über seinen nagelneuen Citroën 2 CV, den er sich kaufte, als ihm sein Heinkel-Kabinenroller zu eng wurde: „Ein Auto, in dem man glaubte, in einem Federbett zu liegen. Deshalb nannte ich es nicht ‚Ente‘, sondern ‚Traumwagen‘.“ Für andere hingegen galt (und gilt) die Ente als *Spuckerl* (siehe dort).

Ewigtreter. Rad ohne Freilauf, mit steifer Nabe. Es war notwendig, immer zu treten – auch bergab. Wurde Anfang des 20. Jahrhunderts vom *Torpedo-Freilauf* (siehe dort) abgelöst.

Fahrradschule. Als die zehnjährige Edith Mrázek sich ein Fahrrad wünschte, musste sie im Wiener Prater eine Radfahrschule besuchen. Bei einem Radverleih wurde ihr ein Lehrer von „etwas verwahrlostem Äußeren“ zugeteilt, der ihr einen Strick um den Bauch band, um sie wie an der Leine zu führen. Zuerst wurde das korrekte Aufsteigen geübt, dann das Fahren – wobei ihr Lehrer, sie „am Zügel haltend, auf seinem Rad nebenher fuhr“. Zum Abschluss gab es sogar eine Radfahrprüfung. – Eine erste Fahrradschule gab es in Wien bereits um 1818; in der Schule des Anton Burg konnte man das korrekte Fahren mit dem Laufrad (Draisine) üben. Auch später, als die „richtigen“ Fahrräder aufkamen, erlernte man den Umgang mit diesen Geräten in speziellen Institutionen, die vom Dichter Ganghofer als „guter Boden zur Kultivierung zärtlicher Herzenstriebe“ mit Tanzschulen verglichen wurden.

Fahrradsteuer. Wurde in den 1930er Jahren in einigen österreichischen Bundesländern eingehoben (Oberösterreich, Salzburg, Kärnten, Steiermark, Wien); auch spezielle Kennzeichen für Fahrräder waren vorgeschrieben. Erika Schöffauer: „Im Jahr 1935 oder 1936 wurde eine Fahrradsteuer eingeführt. Diese Steuer betrug pro Jahr fünf Schilling, was für damalige Verhältnisse sehr viel war. Es gab eine ungefähr 15 mal 10 cm große Nummertafel, die auf dem Fahrrad festgemacht sein musste.“ Peter Wenger erinnert sich, dass die blecherne Nummerntafel vorne am Rahmenbau angebracht wurde. Der Jungbauer des Hofes, auf dem er in den dreißiger Jahren als Knecht arbeitete, habe ein Rad besessen – allerdings ohne Nummerntafel, um sich die Radsteuer zu ersparen: „So kam es, wie es kommen musste. Ich durfte mit seinem Fahrrad drunten auf der Landstraße eine Weile fahren. Ich kam keine 200 Meter, und schon kam ein Gendarm daher. ‚Halt‘, sagte er, ‚wo ist die Nummerntafel?‘ Schon zückte er Block und Bleistift, und die Amtshandlung begann. ‚Also: Fünf Schilling Strafe oder zwölf Stunden Arrest!‘ Ich konnte und wollte auch nicht zahlen, denn es war für mich ein ganzer Monatslohn. So musste ich anschließend beim Bezirksgericht Taxenbach die zwölf Stunden absitzen, und somit waren die fünf Schilling Monatslohn gerettet.“ – Nummertafeln und Prüfungen für Radfahrer zur

Erlangung des notwendigen „Befähigungsnachweises“ waren in Wien erstmals bereits 1885 eingeführt worden.

Fahrradverleih. Erich Weinmüller lieh sich in seiner Kindheit in den 1930er Jahren „für wenige Groschen in der Stunde“ ein Rad aus. „Es waren unverwüstliche Veteranen, die die ungestüme Behandlung durch ihre jugendlichen Liebhaber erstaunlicherweise ohne nennenswerte Schäden ertrugen, wenn auch ihr Lack- und Rostmantel von Narben übersät war.“ Sich ein Rad auszuleihen, war den Erinnerungen Erich Weinmüllers zufolge eine reine Bubensache; er kann sich nicht erinnern, im Radverleih je ein Mädchen gesehen zu haben. Dem widersprechen die Erinnerungen der ebenfalls in Favoriten aufgewachsenen Berta Schmidt. In einer Häuserlücke in ihrer Umgebung wurde eines Tages eine Holzhütte aufgestellt, „die groß genug war, um dem Erbauer die Möglichkeit zu geben, billige Süßwaren an die Kinder dieser Umgebung zu verkaufen, die aus armen Familien stammten und kein festes Taschengeld bezogen. Das Geschäft schien trotzdem Gewinn abzuwerfen, von dem sich der Unternehmer einige Fahrräder anschaffte und sie an die Kinder gegen niedriges Entgelt verlieh.“ Für „eine Stunde des Genusses“ konnten die Kinder immer irgendwie einige Groschen zusammenkratzen – so auch Berta Schmidt, die auf diese Weise das Fahren lernte.

Fassdaube. Hölzernes, entsprechend gebogene Seitenbrett eines Fasses, das als eine Art Rodelersatz Verwendung fand.

Fetzndachl; Fetzendacherl. Etwas abschätzige, gleichzeitig aber liebevolle Bezeichnung für das zurückklappbare, bei älteren Fahrzeugen oft nicht mehr ganz dichte Stoffverdeck eines *Cabrios* (siehe dort). Der eisblaue und der knallrote Puch 500 von Erna Wollner hatten jeweils ein Fetzndachl; ebenso der postgelbe Puch 500 von Wilhelmine Hinner (der Puch 500 war ursprünglich serienmäßig mit Fetzendach ausgestattet – siehe *Puch 500*). Eine Reise mit ihrem Sohn nach Italien begann für Charlotte Schweiger mit beträchtlichen Schwierigkeiten, als es bereits auf der Südosttangente „mit einem Schwung“ das Fetzndachl der „Ente“ (Citroën 2 CV) wegriss.

Fiat. 1899 in Turin als *Fabbricia Italiana di Automobili Torino* gegründetes Unternehmen. Der Sekretär des Verwaltungsrates, Giovanni Agnelli, stieg rasch zum Geschäftsführer auf und wurde 1906 Präsident der Firma. Seitdem beherrscht die Agnelli-Familie das Unternehmen. Schon vor dem Ersten Weltkrieg produzierte Fiat Nutzfahrzeuge, Schiffsmotoren, Lastkraftwagen, Straßenbahnen, Taxis und Kugellager und exportierte bis Amerika und Australien. Die Machtübernahme der Faschisten und die Weltwirtschaftskrise isolierten Fiat in der Zwischenkriegszeit allerdings vom Weltmarkt; überwiegend wurde für Italien und vor allem für die Rüstung produziert. Bereits damals und auch nach dem Zweiten Weltkrieg bestanden enge Verbindungen mit der kleinen österreichischen Autoindustrie (siehe *Puch 500*). Heute beschäftigt der Fiat-Konzern mehr als 220.000 Menschen, allerdings längst nicht alle in der Autoproduktion.

Fiat Topolino. 1955 kauften Johanna Kincl und ihr Ehemann ein Auto: „Topolino heißt auf Italienisch ‚Mäuschen‘, und so sah dieses Auto auch aus: Vorne konnten zwei Leute sitzen, hinten war nur ein hartes Brett, eventuell für zwei kleine Kinder. Tacho wäre eigentlich nicht notwendig gewesen, denn bei 40 km/h wackelte und klirrte das ganze Mäuschen. Der erste Ausflug war ins Salzkammergut, Walter [der Sohn] und ich mussten vor jedem Bergerl aussteigen, da das Mäuschen zu keuchen begann. Das Salzkammergut ist bekanntlich hügelig, und so haben Klein-Walter und ich weite Teile dieses herrlichen Gebietes zu Fuß durchmessen. Aber das Gefühl, jetzt haben wir ein Auto, wir sind nicht mehr der Witterung ausgesetzt, Sturm und Regen können uns jetzt nichts mehr anhaben, war wunderbar.“ Der Fiat 500 Topolino, erstmals 1936 gebaut, war eine Art italienischer „Volkswagen“; insgesamt wurden davon 600.000 Stück verkauft. Die Familie Kincl dürfte

eines der letzten Exemplare bekommen haben, denn 1955 wurde die Produktion mit dem Erscheinen des Fiat 600 eingestellt.

Ford. Unter all den Gründungsvätern der Kfz-Industrie ist Henry Ford (1863–1947) zweifellos der bekannteste und wichtigste. 1892 konstruierte er seinen ersten Motorwagen und gründete 1903 die Ford Motor Company. In seinem Unternehmen setzte er konsequent die Idee um, durch rationalisierte Massenfertigung und günstige Arbeitsbedingungen die Herstellung möglichst zu verbilligen, um den Absatz zu steigern (Fordismus). 1908 kam das wohl berühmteste Auto der Geschichte, das T-Modell („Tin Lizzy“), auf den Markt, das bis 1927 gebaut wurde (und zwar exakt 15.007.033 Stück); der Preis betrug ursprünglich 825 Dollar und sank dann bis 1916 auf 350 Dollar. 1913 erfand Henry Ford das Fließband und setzte damit neue Maßstäbe in der industriellen Massenfertigung. Bis heute ist Ford einer der weltweit führenden Autohersteller.

Foxinette. Ein von den Halleiner Motorenwerken (HMW) hergestelltes, nur 30 kg schweres Moped. Erich Weinmüller beschreibt die Foxinette, die er sich 1952 kaufte, um damit spätnachts von seiner Arbeit als Kaffeekoch am Stephansplatz in Wien nach Hause zu fahren, folgendermaßen: „Der Tank war in den Rahmen integriert, und ein Zweitaktmotor mit einem PS trieb das Ding an. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit betrug 30 km/h. Allgemein fand man, dass ich und mein Foxl ziemlich lächerlich aussahen. Aber es war ein verlässliches Werk.“

Freilauf. Siehe *Torpedo-Freilauf* und *Ewigtreter*.

Frisieren; Auffrisieren. Adolf Katzenbeisser war in seiner Jugend Spezialist auf diesem Gebiet und frisierte seinen KTM-Mopedroller „Pony“ fachgerecht auf: „Durch diverse Manipulationen an Brennraum, Vergaser und Übersetzung erreichte er über 80 Stundenkilometer. Die Folge waren Rahmenrisse. Von der Gegend, durch die ich fuhr, bekam ich nicht viel mit. Ein Auge war auf den Tacho gerichtet, das zweite hielt Ausschau nach Gendarmen.“

Goggo-Roller und Goggomobil. Der Goggo-Roller war ein Produkt der niederbayrischen Landmaschinenfabrik Hans Glas. Als sich Ende der vierziger Jahre ein Einbruch des Landmaschinenmarktes abzeichnete, war man auf der Suche nach neuen Produktfeldern. Der Siegeszug der *Vespa* (siehe dort), den der Juniorchef anlässlich einer Messe in Italien aus nächster Nähe beobachten konnte, brachte diesen zur Überzeugung, dass auch in Deutschland ein Boom für Motorroller bevorstand. Im Sommer 1951 ging der erste Goggo-Roller (Zweitaktmotor, 125 cm³, Dreigang) in Serie; Namenspatron war das jüngste Mitglied der Familie Glas mit Kosenamen „Goggo“. Erich Hutter, vorher überzeugter Linzer Tramway-Passagier, wurde im April 1954 von der „Motorisierungswelle“ erfasst – sein erstes Fahrzeug war ein Goggo-Roller mit Elektrostarter: „Stand ich mit dem herrlichen Goggo an einer Haltestelle neben einer Tramway-Garnitur, genoss ich die neidischen Blicke der eingepferchten Passagiere. Fuhr ich an einer Kreuzung bei grünem Ampellicht gleichzeitig mit der ‚Elektrischen‘ an, konnten alle sehen, was ein Goggo-Roller drauf hatte: Vollgas – und schon zeigte der blaue Roller dem gelben Vehikel den Auspuff.“ Tatsächlich war der Goggo-Roller ein Erfolg: Bis Ende 1956 wurden 46.000 Stück verkauft und damit die Grundlage für den Einstieg in die Automobilbranche geschaffen. Ab Februar 1955 wurde – dem Trend zum „Dach über dem Kopf“ folgend – ein solider Kleinwagen zum Preis von rund 3000 DM angeboten. Dieses Auto, das Goggomobil, wurde ein Verkaufshit; drei Jahre nach Produktionsbeginn hielt man bereits bei 100.000 Stück; insgesamt waren es schließlich 280.000 Exemplare – der erfolgreichste Kleinwagen Deutschlands. Herta Rohringer erinnert sich: „Meine Cousine und ihr Mann leisteten sich so ein Zwergerlauto. Es gab unzählige Witze, einer handelt davon, dass der Beifahrer glaubt, durch einen Tunnel zu fahren, aber dann feststellt, es war bloß ein großer Brummer (Lkw), unter dem sie durchgekommen sind. Tatsache war, dass große Lastler die

Goggomobile in einem bestimmten Winkel nicht wahrnehmen konnten.“ Die Nachfolgemodelle, so z. B. der Isar, waren technisch innovativ, aber längst nicht mehr so erfolgreich wie das Goggomobil. Schließlich schluckte BMW 1966 das Familienunternehmen Glas.

Gräf & Stift. Ursprung des Unternehmens war eine 1893 von den Brüdern Franz, Heinrich und Karl Gräf in Wien gegründete Werkstätte, in der bald Pkws gebaut wurden; Erfindung des Vorderradantriebs (1901 patentiert); Eintritt von Wilhelm Stift in das Unternehmen. Bau von Luxuslimousinen für das finanzkräftige Bürgertum, die Aristokratie und das Kaiserhaus (das Auto, in dem der österreichische Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand am 28. Juni 1914 in Sarajewo erschossen wurde, war ein Gräf & Stift). Zum Symbol der Firma wurde der Löwe der Nußdorfer Schleuse in Wien. Nach dem Krieg Verlagerung des Schwerpunktes auf die Lkw-Produktion; bis 1929 wuchs der Stand der Mitarbeiter auf über 1000 an; wie andere Industrieunternehmen wurde Gräf & Stift durch die Weltwirtschaftskrise schwer getroffen. 1937/38 wurde der letzte Pkw gebaut; während des Krieges starke Zerstörungen, nach dem Krieg Demontage von Werksanlagen. Heute ist das Unternehmen unter dem Namen ÖAF-Gräf & Stift AG auf den Bau von Lkws und Autobussen spezialisiert (ÖAF = Österreichische Automobilfabrik; vormals Austro-Fiat).

Großglockner-Hochalpenstraße. Hochalpine Aussichtsstraße in der Region des Großglockners zwischen Salzburg und Kärnten. Es dürfte nur wenige Österreicher/-innen geben, die nicht irgendwann in ihrem Leben diese Straße besucht („benützt“ wäre der falsche Ausdruck) haben. Wurde zwischen 1930 und 1935 erbaut und zu *dem* Vorzeigeprojekt des Ständestaates schlechthin. Es gelang, einen Glocknerstraßen-Mythos zu schaffen, der bis heute fortwirkt; noch immer besuchen jährlich 1,2 Millionen Menschen die Glocknerstraße. – Einige aus der unübersehbaren Masse: Ende der vierziger Jahre planen Hans Kreiner und zwei Freunde, mit dem Fahrrad „den Glockner zu machen“. Sie schlagen sich quer durch halb Österreich und kleben sich an der Mautstelle bei Ferleiten stolz die Glockner-Plakette auf die Rahmen ihrer Fahrräder: „Kurz nach der Maut müssen wir endgültig von unseren schweren Böcken, und der mühsame Aufstieg beginnt. Kehre um Kehre geht es höher. Die wunderbare Hochgebirgslandschaft erweckt ehrfürchtiges Staunen. Zeit, um die Eindrücke auf uns wirken zu lassen, haben wir ja genug. Wir wollen gar nicht so genau wissen, wie viele Kilometer noch vor uns liegen. Autos ziehen an uns vorbei, manche der Insassen haben achtungsvolles Staunen im Gesicht über die drei Buben, die sich da hinaufwagen, andere lächeln süffisant. Einige von denen sehen wir nach ein paar Kilometern wieder, ratlos stehen sie am Straßenrand vor ihrem stolzen Fahrzeug, das nach langem Würgen und einigen Verschnaufpausen nun endgültig den Geist aufgegeben hat und leise vor sich hin kocht.“ – Ein begeisterter Besucher war auch der „Herr Karl“ (von Carl Merz und Helmut Qualtinger). Zusammen mit einem Bekannten fuhr er „privat über die Länder“: „... Großglockner, Pasterzengletscher ... die herrlichen Bergriesen in ihrer weißen Einsamkeit ... War'n a viele Leit durt, nette Leit, kummt ma glei ins Gespräch. Weil, da steht ana neben an und sogt: ‚Schaun's, schau'n's, is do eigentlich schön – Österreich, und ma kennt's goa net.‘ ‚Ja, ja‘, sag ich, ‚das mecht ma goa net glaub'n, wenn ma so in Wien ist.‘ Unwillkürlich hat man da was Gemeinsames, wenn man da so steht ...“ – Für den Historiker Georg Rigele ist die Glocknerstraße ein „Weg in die patriotische Landschaft“ und er meint, dass sie als „Medium für landschaftlich übersteigertes Fahrvergnügen immer noch lebendig ist“.

Gummimantel. Typische Motorradfahrerbekleidung bis in die fünfziger und sechziger Jahre. Siehe *Dirtl-Trench*.

Gummiwagen. Laut Elfriede Wondrusch mit Gummibereifung versehene und gefederte, aber nach wie vor von Pferden gezogene Wagen, die mehr Last aufnehmen konnten als die alten ungefederten Wagen mit Holzrädern. Barbara Waß berichtet davon, dass diese Fahrzeuge („Gummiwagerl“ genannt) in den fünfziger Jahren in der Gegend von Abtenau (Salzburg-

Land) von den Bauern verwendet wurden und auf den Straßen „leicht und leise dahinrollten“.

Gürtel. Überlasteter Umfahrungsring um die inneren Bezirke Wiens. Eine der schlechtesten Adressen der Stadt mit hoher Kriminalität, Prostitution etc. Einst – vor dem Beginn der Motorisierung – eine durchaus ansprechende Wohngegend mit großen Grünflächen zwischen den breiten Fahrbahnen, dem so genannten inneren und äußeren Gürtel.

Hamsterfahrten. In den Hungerjahren nach dem Krieg war es aufgrund der mangelhaften Rationen für die städtische bzw. nicht-bäuerliche Bevölkerung notwendig, sich bei den Bauern mit den notwendigsten Lebensmitteln einzudecken (= zu hamstern). Doch dazu musste man erst einmal aufs Land gelangen, was unter den Zeitumständen nicht eben leicht war. Annelies Gorizhan erinnert sich: „Die Hamsterfahrt (1946) sollte – wie meist – in einem mit einigen Holzbänken zu einem ‚Autobus‘ umfunktionierten Lastkraftwagen stattfinden. Diesmal aber war das Gedränge so arg, dass die Menge Mutti von der Hühnerleiter, über welche man den Laderaum erreichen konnte, mit Brachialgewalt wegdrängte, sodass sie den Halt verlor, in die Tiefe stürzte und äußerst unsanft auf dem Pflaster landete.“ Hans Waldhauser radelte mit seiner Mutter in deren Heimatgemeinde, weil sie sich dort einen „Heimvorteil“ versprach; „Sehr holprig nur konnten wir fahren. Schon in Harlaching ging meiner Mutter die Luft aus dem Reifen. Wir standen da, hatten kein Flickzeug und überlegten. Zufällig kam ein Grünwalder mit dem Radl daher, der uns das Radl flickte. Quer durch die zusammengebombte Münchener Stadt mussten wir radeln. Links und rechts der Straße waren Schutthaufen von zusammengestürzten Häusern. Endlich waren wir durch, und das schöne Dachauer Hinterland begann. Mit dem Maxl [einem Kind der Verwandten] ging ich zum Hamstern, stundenlang von Einödthof zu Einödthof und von Weiler zu Weiler. ... In Mutters Elternhaus bekamen wir zusätzlich noch einen Laib Brot und meistens ein Rankerl Geselchtes, und so fuhren wir dann, den Gepäckträger und den Rucksack voll aufgepackt, mit dem Radl heim nach Grünwald.“

Harley Davidson. Im Zusammenhang mit der Harley sind Begriffe wie „Legende“, „Kult“, „Mythos“ obligat. Im Prinzip handelt es sich um laute und starke Motorräder mit auffälligem Design, von denen anscheinend eine ganz spezifische Faszination ausgeht. Im Jahr 1900 kamen ein Herr Harley und drei Brüder Davidson aus Milwaukee/Wisconsin, USA, auf die Idee, Fahrräder mit einem Motor zu versehen. Sie bastelten erste Prototypen zusammen. 1903 startete die „Serienproduktion“ mit drei Stück, 1907 fanden sich bereits 150 Käufer; 1909 entstand der bis heute als Kennzeichen aller Harley-Davidson-Maschinen geltende V2-Motor mit einem Zylinderwinkel von 45 Grad; 1927 exportierte Harley bereits in 116 Länder und hatte 1800 Mitarbeiter; ab 1939 Lieferung von 90.000 Maschinen an das US-Militär. Der Kultstatus der Harley ist letztlich das Ergebnis von zwei Hollywood-Filmen: „The Wild One“ mit Marlon Brando (1954) (vgl. *Maschin*) und „Easy Rider“ mit Peter Fonda und Dennis Hopper (1969). 1994 wurde eine Gesamtstückzahl von zwei Millionen erreicht; 1998 betrug die Jahresproduktion bereits 150.000 Stück. Der Geruch von Freiheit und Abenteuer, der die Harley umweht, sorgt bis heute für hohe Absatzzahlen und satte Gewinne.

Hartgummireifen. Siehe *Vollgummireifen*.

Havarie. Österreichisch für Schaden an einem Fahrzeug. In zahllosen Beiträgen werden kleinere und größere Havarien dargestellt. Ein Beispiel: Der IFA von Alois Enigl war sehr havarieanfällig; Alois Enigl musste immer Reservekerzen dabei haben und den Auspuff fallweise mit der Lötlampe ausbrennen. Auf einer Fahrt nach Wien passierte es dann: „Den Auspuff hatte ich am Vortag ausgebrannt. Beim Aufstieg zum Riederberg erhitze sich der Auspuff, die Folge war eine dunkle Abgaswolke. Auf der Riederberghöhe fuchtelte ein Gendarm mit beiden Händen: ‚Bleiben sie stehen, ihr Auto brennt ja hinten!‘ Es war zum Glück kein Brand, sondern der glühende Ruß hatte den Rauch erzeugt. Ich war wieder

einmal mit dem IFA in der Werkstatt.“ Auch Franz Penz hatte auf einer Motorradfahrt mit seiner Frau größere Probleme. Schließlich sprang die Maschine nach dem Auftanken überhaupt nicht mehr an. Er borgte sich in der Tankstelle feines Schmirgelpapier aus und putzte die Unterbrecherkontakte. „Jetzt lief die Maschine brav bis heim, ohne dass wir noch ein Wort wechselten, in der Sorge, es könnte wieder was sein.“

Heinkel Kabinenroller. Sozusagen ein überdachter Motorroller. Vom ehemaligen Flugzeugbauer Ernst Heinkel nach dem Vorbild der BMW Isetta in Eiform entworfen. Die Heinkel Kabine war sehr leicht (250 kg), lief mehr als 80 km/h, hatte je nach Hubraum 9 oder 10 PS; der Einstieg war vorne, hinten gab es nur ein Rad. Zwischen 1956 und 1958 wurden fast 12.000 Kabinenroller erzeugt. – Nachdem Leopold Sekora genug von seinem Lohner- und Puch-Rollern hatte, liebäugelte er bald mit einem Heinkel Kabinenroller. „Den konnte ich mit einem Motorradführerschein fahren und hatte ein Dach über dem Kopf. Es musste zwar vorne eingestiegen werden, und er war nur für zwei Personen zugelassen. Ich baute aber rückwärts eine kleine Sitzgelegenheit ein und ließ ihn auf drei Personen typisieren.“ Die Nicht-Autofahrerin Herta Rohringer schreibt über das „Osterei“ von Heinkel: „Es wurde auf einem Autosalon vorgestellt; da es einem riesigen Osterei ähnelte und mit einer großen Masche verziert war, blieb ihm der Name. Bei Zusammenstößen war man extrem gefährdet, da der Einstieg von vorne erfolgte und es absolut keinerlei Knautschzone gab.“

Hell's Angels. Als kriminell und gewalttätig geltende Gruppe von kalifornischen Motorradrockern; ursprünglich ein Zusammenschluss von Weltkriegsveteranen, nämlich ehemaligen Piloten der U.S. Air Force; zahlreiche „Filialen“ in den USA und in Europa. Beim Open Air der Rolling Stones in Altamont/Kalifornien (1969) sorgten die als Ordner engagierten Hell's Angels für Chaos und Mord (u. a. wurde ein junger Schwarzer unmittelbar vor der Bühne von einem dieser „Ordner“ erstochen). Laut den verfügbaren Quellen haben die Angels ihr gewalttätiges Image mittlerweile abgelegt und sich auf Drogenhandel und Wirtschaftskriminalität spezialisiert.

Herrenrad. Die *Stange* (siehe dort) zwischen Lenker und Sitz verleiht ihm mehr Stabilität als dem *Damenrad* (siehe dort).

Hobby-Heftl. 1953 erstmals in Stuttgart erschienenenes, maßgeblich von ähnlichen US-Zeitschriften beeinflusstes „Magazin der Technik“. Der Schriftsteller Hans Veigl bezeichnet „Hobby“ als „Zentralorgan für technische Utopisten“: „Ausgangsort für eine beinahe verwirklichte Zukunft bildeten dabei stets die Vereinigten Staaten, die als Avantgarde der Moderne gleichsam als erste in den Genuss der schönen neuen Welt gelangen sollten, was wieder in Europa zu einer erneut anlaufenden Identifikation mit dieser konkretisierten Moderne, zu einer Mystifizierung der Modernität schlechthin führte“ (Veigl, S. 73).

Höhenstraße. Durch den Wienerwald verlaufende Wiener Aussichtsstraße; in den 1930er Jahren vom Ständestaatsregime als Prestigeprojekt erbaut; sollte den Wienerwald für den Autoverkehr erschließen und ist durchaus als ein Signal für die von der austrofaschistischen Regierung forcierte Motorisierung zu verstehen (vgl. *Großglockner-Hochalpenstraße*). Der Historiker Georg Rigele führt aus, dass derartige Projekte „die geistige Voraussetzung“ für die nach dem Krieg einsetzende Massenmotorisierung schufen, weil dadurch die „Hierarchie der Verkehrsteilnehmer und der Verkehrsmittel zugunsten der Autofahrer und des Automobils“ neu geordnet worden sei. Baubeginn war im Sommer 1934; der erste Bauabschnitt wurde im Herbst 1935 eröffnet. Die Höhenstraße führt von Wien-Neuwaldegg über Dreimarkstein und Cobenzl zum Kahlenberg und von dort auf den Leopoldsberg und nach Klosterneuburg. Karl Oppolzer liebte es, als Kellnerlehrling im Hotel Krantz-Ambassador während der „Zimmerstunden“ zwischen zwei und fünf am Nachmittag (die eigentlich zum Ausruhen für den Abenddienst dienen sollten) mit dem neu erworbenen Sportrad mit Dreigangschaltung die Höhenstraße hinauf zum Kahlen-

berg zu fahren – „zumeist in den Pedalen stehend“. Der 18-jährige Wiener Stefan Kanzler war der erste in seinem Freundeskreis, der sich 1938 ein Motorrad, eine Puch 200, leisten konnte. Die karge Freizeit wurde zum „Kilometerfressen“ gemeinsam mit Freunden und Freundinnen verbracht. „Das meist angesteuerte Ziel war die Höhenstraße. Und wenn nach vielen Kilometern am Sonntagvormittag das Mittagessen noch nicht fertig war, wurde eben die Höhenstraße nochmals angefahren, um sich dort in die Kurve zu legen, bis dass die Schnitzel zu Hause servierbereit waren.“ Die 500. Fahrt wurde in der Familie mit einer Torte gefeiert.

Holländer. Ein Kinderfahrzeug. Inge Müller beschreibt es folgendermaßen: „Das Fahrzeug hatte vier Räder, einen kleinen Sitz und einen Hebel, der vor und zurück zu bewegen war und die Antriebskraft auf die Räder übertrug.“ Erna Razenberger war ebenfalls als Kleinkind mit diesem Gerät unterwegs: „Es war dies im Grunde genommen nur ein Sitz auf vier Rädern mit einer Art Teleskopstange zum Lenken. Alles aus Holz natürlich. Durch Vor- und Zurückschieben konnte man das Gefährt in Bewegung setzen bzw. Kurven bewältigen. Rasant ging die Fahrt nicht vonstatten, aber für ein Kleinkind war es die richtige Geschwindigkeit.“

Holzgaser; Kohlengaser. Während des Krieges und in der Nachkriegszeit wurden Kraftfahrzeuge aufgrund der Treibstoffknappheit mit Holzgasgeneratoren betrieben. Für den Betrieb mit Braunkohle, Anthrazitkohle oder Holz entwickelte man unterschiedliche Ausführungen. – Helmut Wegscheider machte 1943 den Führerschein: „Die Fahrschule verfügte lediglich über einen Lkw, angetrieben von einem Holzgasofen, der seitlich daran angebracht war.“ Anschaulich beschreibt Elfriede Kern einen Holzgaser-Lkw, den ihr Schwager nach dem Krieg kaufte: „Es war dies ein Fahrzeug, bei dem man von Zeit zu Zeit in einem Kessel auf der Ladefläche Holz nachlegen musste. Das dadurch erzeugte Gas trieb den Motor an. Man hatte natürlich Geruchs- und Rauchbelästigung und musste immer wieder stehen bleiben.“ Alois Enigl: „In Russland hatten wir Lastwagen mit einem ‚Holzvergaser‘. An dem Motor war ein ziemlich großer Kessel montiert, der wurde mit möglichst trockenem Holz gefüllt, angezündet, das Holz vergaste und trieb den Motor. Trockenes Holz war Mangelware, die Fahrer gingen in die Häuser, fanden einen Pfosten oder ein Stück Balken, zerkleinerten das Holz und betankten damit ihr Fahrzeug. Die Leistung war nicht überwältigend, aber das Auto fuhr.“

IFA. „Der ostdeutsche DKW“, wie Alois Enigl zutreffend schreibt. Siehe *DKW*.

Jawa. 1922 von Frantisek Janacek in einem Prager Vorort als Waffenfabrik gegründet; 1929 Beginn des Baus von Wanderer-Motorrädern in Lizenz (Jawa = **J**anacek & **W**anderer). Später wurden gut verkäufliche Zweitakter hergestellt. Nach dem Krieg konnte Jawa im Geländesport reüssieren und stieg – vor allem durch die Belieferung osteuropäischer Länder – mit ausgereiften Serienmodellen zum größten Motorradproduzenten außerhalb Japans auf.

Jeep. Chrysler behauptet auf seiner Website, „Jeep“ sei „noch immer das Synonym für Freiheit in Europa“. Das mag übertrieben sein. Aber jedenfalls gehört das amerikanische Armeefahrzeug Jeep zur Nachkriegszeit wie die Lucky Strike, Coca-Cola, Kaugummi oder CARE-Pakete. Der Jeep kam, als der Nationalsozialismus ging – und wurde so zu einem Symbol der Freiheit. Tatsächlich wurde die Entwicklung eines kompakten vierrädrigen Allzweckfahrzeuges aufgrund einer Ausschreibung der U.S. Army angeregt. Die ersten Jeeps baute Willys-Overland 1941 in Ohio. Der Name ist vermutlich eine Verballhornung der Abkürzung GP für „General Purpose“ (Allzweck). – Erika Payr erinnert sich an den Einzug der Amerikaner in Innsbruck 1945: „Wir sahen auf einmal ein Volk, das nicht mehr zu Fuß ging. Das erschien uns exotisch! Die Menage holte man sich im Jeep, jeden kleinen Dienstgang erledigte man im Jeep, und ich fragte einmal, wie ‚Jeep‘ denn geschrieben würde: ‚Please spell it.‘ Sie waren etwas beleidigt, weil ich geglaubt hatte, man schreibe es

‚Cheap‘ [billig].“ – Hans Waldhausers Bruder Max (von den Amerikanern „Mäx“ genannt) spezialisierte sich darauf, Jeeps der amerikanischen Besatzungssoldaten in Bayern in der heimischen Spenglerwerkstatt mit einer Karosserie zu versehen und winterfest zu machen. – Überschussbestände des Militärs wurden zu Tausenden verkauft und zu gefragten Transportmitteln für die Landwirtschaft und das Gewerbe. Auch die Familie Waldhauser kaufte einen ausrangierten Jeep aus Heeresbeständen und versah ihn mit einer Karosserie. Dieses Fahrzeug wurde nicht nur beruflich, sondern auch privat verwendet. Hans Waldhauser berichtet von einer Rheinlandfahrt in diesem umgebauten Jeep und erinnert sich „dass wir im Jeep, die hinten saßen, nicht allzu viel gesehen haben, weil hinten kein Fenster war, es war ja unser Lieferauto. Die drei vorne haben immer geschwärmt von der Landschaft und den Sehenswürdigkeiten, besonders vom Rhein natürlich.“ Vgl. auch *Amischlitten* und *Kübelwagen*.

Kabinenroller. Siehe Heinkel-Kabinenroller.

Käfer. Siehe *VW Käfer*.

Kaps. Auch Caps oder Cabs; von engl. cab. Stabiles Lastenfuhrwerk für Transporte am Bau. Nach Engelbert Rohringer Bezeichnung für eine Art Allzweckwagen: „Nahm man den Bretteraufsatz ab, war es ein Plateauwagen. Entfernte man den ganzen Aufsatz, so blieben nur die vier Räder mit der Lenkstange übrig, wenn notwendig, konnte man auch nur die zwei Vorderräder mit der Lenkstange verwenden, dann hatte man einen ‚Zweiradler‘.“ Kapskutscher waren bekannt für ihre derbe sprachliche Ausdrucksweise: „Fluchen wie ra Kapsgudscha“ (Teutschl).

Karacho. „Mit Karacho unterwegs sein“ bedeutet lärmendes, schnelles Fahren in hoher Geschwindigkeit; laut Wörterbuch „auf burschikose Ausdruckweise beschränkt“. Im Ersten Weltkrieg wurde der Ausdruck von Kavalleristen im Sinne von „Galopp“ verwendet. Ursprünglich geht die Bezeichnung auf ein derbes spanisches Fluchwort mit der Bedeutung „männliches Glied“ zurück – womit wohl alles über diesen spezifischen Stil der Fortbewegung gesagt ist.

Karbidlampe. Anton Kriebert berichtet, wie sein Vater täglich frühmorgens mit dem Rad zur Arbeit fuhr: „Besonders im Winter war das Radfahren schwierig, bei Finsternis und Schnee oder gar eisiger Fahrbahn. An Straßenbeleuchtung war nicht zu denken. Es gab auf dem Land noch lange kein elektrisches Licht. Wenn dann das Licht der Karbidlampe ausging, konnte es vorkommen, dass er über einen Schotterhaufen stürzte, der zum Ausbessern der löchrigen Schotterstraßen diente. Das Aufbereiten einer Karbidlampe geschah am Vorabend. Es musste das verbrannte Karbid entleert und erneuert werden. Wasser wurde nachgefüllt und der Brenner gereinigt. Das Wasser wurde tröpfchenweise, durch ein Hähnchen reguliert, in den Karbidraum eingelassen. Das erzeugte Gas wurde durch ein Röhrchen zum Brenner geleitet. Ein starker Wind oder Sturz konnte dieses Licht zum Erlöschen bringen.“ Recht plastisch sind die Erinnerungen von Anna Siebenhandl, die berichtet, dass die Knechte in der Nacht mit Rädern zum Fensterln fuhren und dabei Karbidlampen verwendeten: „Dieses Karbid, es kommt aus dem Bergwerk und stinkt wie Exkrement, wurde in die Lampen gefüllt, die ihnen auf unbeleuchteten Straßen und Wegen Licht gaben.“

KdF-Wagen. Siehe *VW Käfer*.

Kennzeichen. In der Ersten Republik galt eine 1906 eingeführte neutrale alphabetische Bezeichnung der Bundesländer und Polizeirayons: A = Wien; B = Niederösterreich; C = Oberösterreich (ohne Linz); D = Salzburg; E = Tirol; F = Kärnten; H = Steiermark (ohne Graz); K = Graz; L = Linz; M = Burgenland; W = Vorarlberg. Dazu kam die mehrstellige Evidenznummer. Die typischen schwarzen Tafeln mit weißen Lettern gab es seit 1930. Nach dem Krieg galten die Landesbuchstaben (W = Wien, N = Niederösterreich, B =

Burgenland etc.) plus Evidenznummer. Die Umstellung auf die heute bekannte Einteilung nach Verwaltungsbezirken bzw. Zulassungsbehörden (AM = Amstetten, B = Bregenz, BL = Bruck an der Leitha etc.) plus Ziffern-Buchstaben-Kombination sowie auf die schwarzen Lettern auf weißem Grund erfolgte 1990.

Kickboard. Ein moderner zusammenklappbarer Tretroller, vorne mit zwei Rädern und hinten mit einem Rad. Siehe auch *Scooter*.

Kistenwagerl. Eine plastische Darstellung dieser häufig erwähnten selbstgebastelten Fahrzeuge gibt Erich Weinmüller in seinen Erinnerungen an die Kindheit im 10. Wiener Gemeindebezirk: „Auf dem asphaltierten Teil der Neilreichgasse, zwischen Trostgasse und Inzersdorferstraße, fuhren Buben mit Kistenwagerln sausend bergab. Die Wagerln waren aus einer Zuckerkiste, einigen Leisten, etwas Spagat, ein paar Nägeln und vier alten Kugellagern gebaut. Bis heute weiß ich nicht, woher die Buben die alten Kugellager hatten. Würfelzucker wurden damals zu 50 kg in Kisten geliefert. Gesteuert wurden die Wagerln mit einem einfachen Schnurzug. Gebremst wurde mit einer angenagelten Leiste, die gegen die Straße gedrückt wurde. Die Neilreichgasse war weit und breit die einzige teilweise asphaltierte Straße.“ – Vgl. *Seifenkistrennen* und *Tretautos*.

Kohlengaser. Siehe *Holzgaser*.

Kracherl. Nicht nur eine Limonade mit Kohlensäure, sondern auch die Bezeichnung für ein altes, kaum noch fahrtaugliches Gefährt.

Kradmelder. „Krad“ war eine besonders vom Militär verwendete Kurzform von „Kraftrad“. Ein Kradmelder war demnach ein Soldat, der Meldungen mit dem Krad zu überbringen hatte.

Krax'n. Abfällige Bezeichnung für wenig geschätzte Fahrzeuge aller Art. „Verdammt Krax'n“, sagte seine Mutter zu Sepp Prokesch, als er nachts hupend mit seiner neuen NSU 500 vor dem Haus seiner Eltern stand.

KTM. Oberösterreichischer Hersteller von Sportmotorrädern und Fahrrädern (KTM = Kraftfahrzeuge Trunkenpolz Mattighofen); aus einer 1934 gegründeten Schlosserwerkstatt hervorgegangen. 1953 begann die Serienproduktion von Motorrädern; zahlreiche Erfolge im Rennsport – wo KTM seither sowohl im Gelände als auch auf der Straße aktiv ist. Seit Ende der fünfziger, Anfang der sechziger Jahre Bau von Motorrollern und Mofas; Einstieg in die Fahrradproduktion. 1991/92 ging KTM in Konkurs und wurde erfolgreich umstrukturiert.

Kübelwagen. Bezeichnung für eine spezifische Fahrzeugklasse, die auf der Form der Sitze beruht (Kübelsitzwagen). Im Allgemeinen ist damit der Wehrmachts-VW gemeint, der auf Basis und anstatt des in NS-Deutschland propagierten KdF-Wagens (siehe *VW Käfer*) nach Kriegsbeginn als Volkswagen Typ 82 produziert wurde. Prinzipiell handelt es sich um ein geländegängiges Fahrzeug mit hoher Bodenfreiheit für das Militär – also gleichsam den Wehrmachts-Jeep (siehe *Jeep*).

Langhuber. Laut Adolf Katzenbeisser „ein Viertaktmotor mit langem Kolbenweg. Die britischen Hersteller Austin und Morris waren bekannt für diese Motorbauweise, die sich durch hohen Ölverbrauch auszeichnete.“

Lanz Bulldog. „Bulldog“ war und ist im süddeutschen Raum geradezu ein Synonym für Traktor. Die in den 1860er Jahren entstandene, im Landmaschinenbau tätige deutsche Firma Lanz (Mannheim) brachte 1921 den ersten Bulldog auf den Markt. Dieser erste und die folgenden Typen wurden zu einem so großen Erfolg, dass Lanz zur größten Landmaschinenfabrik Europas wurde. 1942 lieferte man den 100.000. Traktor aus. Während des Krieges erfolgte aufgrund des Treibstoffmangels der Umbau auf Holzgasbetrieb. In den fünfziger Jahren begannen moderne Dieseltraktoren den Bulldog sukzessive vom Markt zu

verdrängen, und in den Sechzigern verschwand er endgültig. Hans Waldhauser erinnert sich, dass der erste „Bulldog Marke Lanz“ in Grünwald von einem Bauern kurz vor dem Krieg erworben wurde. Den ehemaligen Rossknecht schulte man zum Bulldog-Fahrer um; und gemeinsam mit seinem Bulldog musste besagter Rossknecht kurz darauf an die Ostfront einrücken. Unmittelbar nach dem „Anschluss“ schaffte sich Erika Mitscha-Märheims Vater den ersten Lanz-Bulldog-Traktor in der Gegend an.

Leiterwagen; Leiterwagerl. Kleiner, nützlicher Handwagen. Ein Beispiel aus den Erinnerungen von Engelbert Rohringer: „Großmutter fuhr jeden Freitag in der Früh mit einem Leiterwagerl, bepackt mit gewaschener und gebügelter Wäsche, nach Jedlersdorf, und oben drauf durfte ich thronen. Eine Stunde dauerte die beschwerliche Reise. ... Später tat das Leiterwagerl gute Dienste, wenn Opa Rossknödel (Pferdemist) für unsere Erdbeeren im Schrebergarten sammeln ging.“ Auch in Marianne Wieshofers Familie war der Leiterwagen ein Allzweckgerät: zum Transport von Kleinkindern, Hühnerfutter, Brennholz und „zum Sautrank führen“ (Küchenabfälle). Um in den dreißiger Jahren Transporte zwischen dem kleinen Grundstück in Hagenbrunn und der Wohnung in Jedlesee (8 km Distanz) durchzuführen, kaufte Hedwig Öhlers Vater einen „sehr stabilen“ Leiterwagen. Die Mutter war besonders stolz darauf „und sagte stets, wenn der Wagen mit den Früchten unserer fleißigen Hände voll gefüllt war: ‚Voll beladen schwankt der Wagen!‘.“

Leukoplastbomber. Spitzname für den Lloyd 300 – ein 1951 herausgekommenes Auto mit einer Karosserie aus einem Hartholzgerippe, das mit Sperrholz verkleidet und Kunstleder bespannt war. (Siehe auch *Borgward* und *Plastikbomber*.)

Linksverkehr. Bis Anfang der 1930er Jahre herrschte in Österreich im Prinzip die von der Monarchie übernommene Linksfahrordnung – bis auf Vorarlberg, wo von jeher rechts gefahren worden war. 1930 führte Nordtirol als Transit- und Fremdenverkehrsland die Rechtsfahrordnung; ebenso Teile des Bundeslandes Salzburg (Pinzgau, Gasteiner Tal); 1935 folgten Kärnten und Osttirol. Der „Anschluss“ 1938 brachte die Ausdehnung der im gesamten „Altreich“ geltenden Rechtsfahrordnung auf ganz Österreich in zwei Etappen: ab 1. Juli 1938 in Rest-Salzburg, Oberösterreich, Steiermark und im südlichen Burgenland; ab 3. Oktober 1938 in Wien, Niederösterreich und im nördlichen Burgenland. Der Niederösterreicher Franz Breiter erinnert sich: „So ist mir noch gut in Erinnerung, dass diese neue Ordnung in der Steiermark früher galt als in Niederösterreich. Wir Freunde machten uns einen Spaß daraus, mit dem Fahrrad auf den Semmering zu fahren, um das Gefühl auszukosten, auf der Passhöhe, wo die Landesgrenze verläuft, einfach die Seiten zu wechseln und von der linken Seite auf der rechten weiterzufahren.“

Lohner. Traditionsreiche österreichische Industriellendynastie. 1821 erhielt der aus Trier zugezogene Wagnergehilfe Heinrich Lohner in Wien das Bürgerrecht, wurde Meister und richtete eine eigene Werkstatt ein. Unter Jacob Lohner wandelte sich der Handwerksbetrieb in eine Wagenfabrik; ab 1876 war Lohner k.u.k. Hofwagenlieferant. Jacobs Nachfolger Ludwig erkannte die Zeichen der Zeit und wurde zum österreichischen Automobilpionier; 1898 engagierte er den 23-jährigen Ferdinand Porsche, der 1900 den Lohner-Porsche mit Elektroantrieb entwickelte. 1909 wandte sich Lohner der Luftfahrt zu und wurde zum wichtigsten Flugzeugbauer der Monarchie. Nach dem Ersten Weltkrieg versuchte sich Lohner im Karosseriebau und der Produktion von Straßenbahnen. Die Weltwirtschaftskrise traf das Unternehmen hart; die Floridsdorfer Lohnerwerke mussten 1934 geschlossen werden. Nach dem „Anschluss“ wurden hauptsächlich Flugzeugtragflächen und Automobilaufbauten produziert; 1944 teilweise Zerstörung des Werkes. Nach der Übernahme in die öffentliche Verwaltung ging das Werk 1949 wieder an die Familie Lohner zurück. Die Produktion von Motorrollern (siehe *Lohnerroller*) war höchst erfolgreich, musste aber Mitte der 1960er Jahre eingestellt werden, als das Automobil sukzessive Zweiräder als Volksverkehrsmittel verdrängte. Versuche mit dem Bau von Kleinwagen schlugen fehl; gut ins Geschäft kam man hingegen mit Straßenbahnen und

Motoren. 1970 kam es zum Verkauf an den kanadischen Bombardier-Rotax-Konzern; die Werke in Floridsdorf und Gunskirchen bestehen nach wie vor.

Lohnerroller. Auf der Suche nach neuen Produktionsfeldern ließ sich Lohner Ende der 1940er Jahre, wie Glas in Bayern (siehe *Goggo-Roller*), vom Motorrollerboom in Italien (siehe *Vespa*) inspirieren und trieb die Entwicklung eines eigenen Rollers mit Fremdmotor voran. Ziel war ein preisgünstiges „Volksverkehrsmittel“, einfach und bequem in der Bedienung, Schmutz abweisend und möglichst für zwei Personen geeignet. Es gelang, einen Prototyp zu entwickeln, der allgemein auf Zustimmung stieß. 1950 wurde der erste österreichische Motorroller (der L98) mit einem 98-cm³-Rotax-Motor vorgestellt, nur 75 kg schwer, Spitzengeschwindigkeit 55 km/h. Der Buckel, auf dem der Sattel angebracht war, verhalf ihm zum Spitznamen „Kamel“. Der Verkaufserfolg war groß; das einfache Fahrzeug wurde den Anforderungen der Zeit gerecht. – Als Postbediensteter bekam Leopold Sekora die Gelegenheit, einen führungsfreien Lohnerroller mit 98 cm³ Hubraum um 2500 Schilling zu kaufen; die Post stellte einen zinsenlosen Kredit zur Verfügung. Beim Üben krachte er damit in eine Mauer und verbog vorne die Rollerschürze. Trotzdem machte er damit eine Rundfahrt durchs Salzkammergut – bergauf musste er schieben, dafür ging's bergab umso schneller. Weil er mit diesem Fahrzeug allzu sehr dem Wetter ausgesetzt war, liebäugelte er alsbald mit einem Heinkel-Kabinenroller. – In Konkurrenz mit Produkten aus dem Hause Puch, aber auch deutschen und italienischen Rollern wurden von Lohner schließlich insgesamt neun verschiedene Modelle mit Hubräumen zwischen 50 und 200 cm³ auf den Markt gebracht. Als Inbegriff des Lohnerrollers galt und gilt der im Frühjahr 1954 vorgestellte L125 – in den Worten des begeisterten Chronisten Roland Kornhäusl: „edel, formvollendet, noch heute nach seinesgleichen suchend“ (Quelle: Internet). Das Interesse war enorm und die Lieferzeiten lang. Langsam ging die Ära der Motorroller zu Ende, weil die Kunden sukzessive auf das Automobil umstiegen. 1965 wurde die Roller-Produktion eingestellt.

Lokomobil. Fahrbare Dampfmaschinen für den Antrieb von Pflügen und Dreschmaschinen, die seit 1879 von der Firma Lanz erzeugt wurden (siehe auch *Lanz Bulldog*). Erika Mitscha-Märheim erinnert sich an ihre Kindheit auf dem Gutsbetrieb ihres Vater: „Der Drusch wurde mit einem Dampflokomobil betrieben, für uns Kinder ein spannendes Ungetüm, das pfauchend die großen Schwungräder betrieb. Um sechs Uhr früh ertönte ein schriller Pfiff aus der Dampfpeife, der das Heer der Arbeiter herbeirief.“ Ein einzelner Bauer konnte sich keine derartige Maschine leisten, daher waren zur Erntezeit in den Dörfern Lohndrescher unterwegs. Von Hof zu Hof transportiert wurden diese urtümlichen Ungetüme mit Pferde- oder Ochsespannen. (Eine ausführliche Darstellung des Dampfdreschens ist in dem Buch von Alois Enigl enthalten; siehe Literaturverzeichnis.)

Luftreifen. Eine Erfindung des schottischen Tierarztes John Boyd Dunlop (1888); mit der Holprigkeit der damals üblichen *Vollgummireifen* (siehe dort) unzufrieden, hatte er damit zu experimentieren begonnen, Gummischläuche mit Luft zu füllen. Damit verhalf er dem Niederrad zum Durchbruch und setzte einen der wichtigsten Meilensteine auf dem Weg zur massenhaften Verbreitung von Fahrrädern, Motorrädern und Automobilen.

Manschetten. Wurden in Zeiten des Mangels, also während und nach dem Zweiten Weltkrieg, zum Flickern von Fahrradreifen benützt. Franz Halmer beschreibt diese Technik folgendermaßen: „Man hat ein Stück von einem Mantel, so ca. 10 bis 15 cm lang, über den Mantel darüber gelegt, wo ein Loch war und der Schlauch rausgeschaut hat; ist aber nur bei Wulstreifen gegangen, nicht bei Ballonreifen.“ Sepp Prokesch erinnert sich an die Zeit während des Ersten Weltkrieges: „Bei den Mänteln gab es Risse, die mein Bruder mit Manschetten umhüllte; diese verursachten ein unangenehmes Rumpeln.“

Mariazell. Bedeutendster mitteleuropäischer Wallfahrtsort in der nördlichen Steiermark nahe der niederösterreichischen Grenze. Ein in den Beiträgen zum Schreibaufwurf häufig erwähnter Ausflugsort, insbesondere von Autor/-innen aus bäuerlichen Milieus.

Maschin; Maschine. Gemeint ist nicht irgendeine profane Maschine, sondern „die Maschin“ – das Motorrad. Jeder Österreicher kennt Helmut Qualtingers Lied vom „Wüden auf seiner Maschin“ (= der Wilde auf dem Motorrad; es handelt sich um eine Anspielung auf den Marlon-Brando-Film: „Der Wilde“). In diesem Lied singt Qualtinger die berühmten Zeilen: „Damit foahr i jeder Limousin vor, / der Mensch von heite liebt den Spurt. / I hob zwoar ka Ahnung wo i hinfoahr, / aber dafür bin i gschwinder durt.“ („Der Halbwilde“, Text und Musik von Gerhard Bronner, 1956.) – Man vergleiche damit die Erinnerungen Adolf Katzenbeissers an seine Jugend: „Abends, wenn mir fad war, drehte ich Runden um Häuserblocks und Beserlparks, so wie es die anderen Mopedfahrer gern taten, ohne Ziel, nur um in Bewegung zu sein – ein Ausdruck der Ruhelosigkeit.“

Mofa. Kurzwort aus **Motorfahrrad** – laut Duden ein „Kleinkraftrad mit geringer Höchstgeschwindigkeit“.

Moperl. In Österreich die häufig verwendete verniedlichende Form für Moped – ein Fahrzeug, das von Gesetzes wegen höchstens 50 cm³ Hubraum haben und 40 km/h schnell sein darf. Mit dem Moperl (bevorzugt natürlich Marke *Puch*) zur Arbeit fahrende oder von der Arbeit heimkehrende Männer waren in den ländlichen Regionen Österreichs von den späten vierziger bis in die achtziger und neunziger Jahre hinein eine vertraute Erscheinung. Der Maurer Anton Kriebert benutzte immer das Moped, um zu seiner jeweils aktuellen Baustelle zu gelangen. Allerdings: Ein „Fichtenmoperl“ ist nicht etwa das Fahrzeug eines Holzknechts, sondern die scherzhafte Bezeichnung für dessen wichtigstes Werkzeug: die Motorsäge. Der Vergleich ist naheliegend, ähneln sich doch beide Geräte in Bezug auf Lärm, Gestank und Abgasentwicklung.

Motorroller. Siehe *Goggo-Roller, Lohnerroller, Puch-Motorroller* und *Vespa*.

Neunkirchner Allee. Rund 14,5 Kilometer langes schnurgerades Straßenstück im südlichen Steinfeld zwischen Wiener Neustadt und Neunkirchen (Bundesstraße B 17). Eines der in den Texten des Schreibaufwurfes am häufigsten vorkommenden Straßenstücke; wurde einst – offiziell und inoffiziell – als „Speedstrecke“ genutzt. Auf dem Weg von Wien in den Süden (Semmeringstraße) konnte man hier die Leistungsfähigkeit des Motorrades oder Autos testen (häufige Unfälle).

NSU. Deutsche Fahrzeugmarke. Gegründet 1873 als mechanische Werkstatt zur Fabrikation von Strickmaschinen; 1880: Übersiedlung nach Neckarsulm (NSU = Neckarsulmer Strickmaschinen-Union); bald Umstieg auf Fahrräder; ab 1901: Bau von Motorrädern; ab 1906: Bau von Automobilen. 1927 nahm NSU das erste deutsche Fließband für Motorräder in Betrieb. Mit dem Ausbruch der Weltwirtschaftskrise brach das Autogeschäft zusammen, man konzentrierte sich auf den Bau von Zweirädern. 1934 baute Ferdinand Porsche bei NSU Versuchsmodelle für den späteren VW Käfer. Während des Krieges Bau von geländegängigen Kettenfahrzeugen; 1945 Zerstörung des Werks durch einen Luftangriff. Seit Ende der vierziger Jahre Bau von preisgünstigen Fahrrädern, Motorrädern und Mopeds; Grete Bauer erinnert sich, dass die NSU-Räder schwer, aber sehr stabil und gut waren. Mitte der fünfziger Jahre war NSU der größte Zweiradproduzent der Welt – vor allem dank des Mopeds „Quickly“. Entwicklung des Wankel-Motors. Dem allgemeinen Trend zu mehr Komfort und Wetterfestigkeit folgend konzentrierte sich NSU schließlich auf die Produktion von Automobilen. Bekannte Typen waren *NSU Prinz* (siehe dort), *NSU Spider*, *NSU 1200*, *NSU Ro 80*. 1969 Fusion mit Audi zur Audi-NSU-Union AG.

NSU Prinz. 1958 in Serie gegangenes Kleinauto. Die Aufgabenstellung an die Konstrukteure hatte gelautet: „Der Prinz sollte ein Fahrzeug werden, das vor allem für jene Bevölkerungs-

kreise in Betracht kommt, die sich einen VW noch nicht leisten können, die sich aber nicht länger mit einem Zweiradfahrzeug begnügen wollen.“ – Aus Markentreue zu NSU kaufte sich Franz Ginner einen Prinz: „Es war ein bildschönes weißes Kleinauto mit Heckantrieb und Luftkühlung. In der Stadt war er ein toller Flitzer. Nach Aussage meiner Stiefmutter fuhr ich damit ,wie ein Einsatzfahrzeug, nur ohne Blaulicht und Folgetonhorn‘. Längere Zeit waren wir in den Prinz regelrecht verliebt. Aber bei einem Urlaub kam eine böse Überraschung.“ Es gab immer wieder Probleme und hohe Reparaturkosten. Deshalb wurde der Prinz schließlich verkauft. Die sportlichen Zeiten waren vorbei: „Als nächste Marke kam für uns nur mehr der zuverlässige VW in Frage.“

Nummernschild. Siehe *Kennzeichen*.

Öffis. Mehr oder weniger liebevolle Kurzbezeichnung für die öffentlichen Verkehrsmittel (U-Bahn, Straßenbahn, Schnellbahn, Bus) in Wien.

Opel. Das 1862 von Adam Opel zur Produktion von Nähmaschinen und später Fahrrädern gegründete Unternehmen erzeugte seit 1898 Kraftfahrzeuge; Sitz: Rüsselsheim. 1929 übernahm General Motors das Unternehmen. Eine der am häufigsten genannten Automarken des Schreibaufbaus; bekannte und viel verkaufte Opel-Modelle sind der Olympia, der Kapitän, der Diplomat, der Kadett oder der Record.

Packlträger. Gepäckträger des Fahrrads oder Mopeds.

Parkplatzproblem. In abschließenden Bewertungen der Autor/-innen vor allem aus dem städtischen Bereich häufig als einer der Gründe (neben Stau, Aggression, Hektik, Stress) angeführt, wieso das Autofahren heute nicht mehr so viel Lustgewinn bereithält wie am Beginn der Massenmotorisierung. Im Grunde handelt es sich allerdings nicht um ein *Parkplatzproblem*, sondern um durch den ruhenden und fahrenden Autoverkehr verursachten allgemeinen *Platzmangel*, von dem vor allem die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer betroffen sind. Bei einer Probezählung im 6. Wiener Gemeindebezirk passierten innerhalb von 20 Minuten 90 Autos, 5 Motorräder/Mopeds und 7 Räder die Zählstelle auf der Fahrbahn; 5 Autos parkten ein oder aus. Die Gehsteige wurden von 129 Fußgängern, 4 Radfahrern und 5 Tretrollern, Inlineskatern und Skateboards benützt. Geht man davon aus, dass Autos im Schnitt mit 1,17 Personen besetzt sind (Knoflacher, S. 29), so wurden Fahrbahnen inklusive Parkstreifen von insgesamt 123 Personen frequentiert; die beiden Gehsteige von 138 Personen (somit Verteilung Gehsteig : Fahrbahn/Fahrestreifen = 53% : 47%). Tatsächlich beträgt das Verhältnis aber rund zwei Drittel zu einem Drittel zugunsten des motorisierten Verkehrs (davon 41% für abgestellte Autos). Bei einer einigermaßen gerechten Verteilung müsste die linke Parkspur Fußgängern und Radfahren zugeschlagen werden. Wie weitere Stichproben zeigen, ist die Verteilung in diesem Probe-Straßenstück übrigens noch relativ günstig: In einer naheliegenden Gasse beträgt das Verhältnis drei Viertel zu einem Viertel zugunsten des Autos (davon 46% für „Stehzeuge“).

Paternoster. Ein ständig umlaufender Aufzug. Charlotte Schweigers Kinder waren davon fasziniert und fuhren zum Spaß im Kreis in der Versicherungsanstalt am Neuen Markt in Wien.

Patschen; einen Patschen haben. Ein Reifen, aus dem – z. B. bedingt durch den schlechten *Straßenzustand* (siehe dort) – die Luft entwichen ist. In Deutschland spricht man üblicherweise von einem „Platten“. Zur Behebung kommt beim Fahrrad und Motorrad das *Pickzeug* (siehe dort) zum Einsatz.

Pickerl. Wird in Österreich grundsätzlich umgangssprachlich für „Aufkleber“ verwendet. Das Pickerl schlechthin ist allerdings die Kfz-Prüfplakette, die den ordnungsgemäßen Zustand des Fahrzeuges bestätigt und die in regelmäßigen Abständen erworben werden muss. Während man in Deutschland „nicht durch den TÜV gekommen“ ist, heißt es in Österreich, man habe „das Pickerl nicht mehr gekriegt“. – Seit einigen Jahren gibt es in Öster-

reich ein weiteres Kfz-Pickerl: die Autobahnvignette, durch deren Erwerb man die Autobahnbenutzungsgebühr entrichtet. Probleme mit der Haftfähigkeit dieses Pickerls veranlassten die österreichischen Medien zu wochenlanger Berichterstattung. – Viele können sich noch an das an der Windschutzscheibe zu affichierende Pickerl erinnern, das während der Ölkrise 1973 den Wochentag anzeigte, an dem man auf die Benützung seines Autos zu verzichten bereit war. – Und in einigen Bezirken Wiens ist ein jährliches „Parkpickerl“ nötig.

Pickzeug. „Picken“ ist die österreichische umgangssprachliche Bezeichnung für „kleben“ oder „haften“. Ein Pickzeug ist demnach ein Set zum Flickern von schadhafte Radreifen, das jeder Radfahrer tunlichst dabeihaben haben sollte, wenn er unterwegs ist.

Plastikbomber. Ernst B. Rivin: „Mein erstes Auto in Wien war ein Lloyd; Plastikbomber hat man zu ihm gesagt.“ Als bald wurde ihm dieses Auto und seine „komische Handschaltung“ lästig. Nähere Erläuterungen unter *Leukoplastbomber*.

Plateauwagen. Größerer Handwagen, der Handwerkern und Geschäftsleuten zum Lastentransport diente.

Pledern. Österreichisch für schnell fahren (wie z. B. *bretteln*).

Pritschenwagen. Kleiner Lkw, Kleinbus bzw. Lieferwagen mit offener Ladefläche; heute wird häufig die englische Version verwendet: Pickup-Truck. „Pritsche“ ist laut Duden u. a. der Ausdruck für die Ladefläche eines Lkws mit herunterklappbaren Seitenwänden.

Puch. Einer der bekanntesten und größten österreichischen Fahrzeughersteller. Gründungsvater war der Grazer Mechaniker Johann Puch (1862–1914), der sich 1889 selbständig machte und äußerst erfolgreich mit der Produktion von Niederrädern begann („Styria-Rad“). Als Puch 1914 starb, stellten rund 1200 Beschäftigte u. a. Autos, Omnibusse, Lkws, Motorräder und Fahrräder her. 1928 kam es zur Fusion mit Daimler und 1934, unter der Ägide der Creditanstalt, mit den Steyr-Werken zur *Steyr-Daimler-Puch AG* (siehe dort).

Puch 500; Puchwagerl; Pucherl. Nach dem VW Käfer die in den Beiträgen zum Schreibauftrag am häufigsten genannte Automarke. Zahllose Österreicher sind in den fünfziger und sechziger Jahren, angezogen vom vergleichsweise billigen Preis, mit dem Puch 500 vom Motorrad auf das Automobil umgestiegen sein. Die offizielle Bezeichnung lautete „Steyr-Puch 500, Modell Fiat“. Aufgrund eines Assembling-Vertrages handelte es sich beim Puch 500 nämlich um eine adaptierte Version des Fiat 500; die Rohkarosserie wurde aus Italien angekauft, Motor, Getriebe und Fahrgestell stammten aus österreichischer Produktion. Die Montage erfolgte im Steyr-Puch-Werk Graz-Thondorf. Auslöser für den 1954 erfolgten Beschluss von Steyr-Puch, einen eigenen Kleinwagen auf den Markt zu bringen, war es, dem Abflauen der Zweiradproduktion entgegenzuwirken. Der schließlich 1957 herausgekommene Steyr-Puch 500 war standardmäßig ein Cabriolet mit langem Faltdach, ohne Kurbelfenster und insgesamt spartanisch ausgestattet. Immerhin lief das Pucherl mit seinen 16 PS knapp 100 km/h. In weiterer Folge gab es diverse Änderungen und Ausstattungsvarianten – z. B. ein festes Dach, etwas mehr Platz, mehr PS etc. 1975 wurde die Produktion wegen der geringen Nachfrage eingestellt. – Ferdinand Hochsteiner erinnert sich an einen Unfall mit seinem „auch für steilere Wege gut geeigneten“ Puch 500, der die Vorzüge dieses Fahrzeuges deutlich werden lässt: „Der Weg war zwar vom Schnee geräumt, aber doch noch etwas eisig. Auf der halben Strecke in einer Linkskurve überschlug sich der kleine Wagen und blieb aber Gott sei Dank auf die Seite gekippt auf der Straße liegen. Es war für uns beide ein Schock. Um aus dem Fahrzeug zu kommen, musste meine Tochter zuerst die rechte Tür nach oben aufmachen und hinausklettern – und dann ich. Am Auto war lediglich der linke Spiegel abgebrochen. Wir überlegten uns, wie wir es anstellen sollten, weiterzufahren. In so einem Fall hat man mehr Kraft, als man denkt.“

Gemeinsam hoben wir das Auto auf und stellten den kleinen Hellgrünen wieder auf seine Räder, stiegen ein und fuhren weiter.“

Puch-Motorräder, -Mopeds und -Motorroller. Die in den Beiträgen zum Schreibaufwurf am häufigsten genannte Marke bei motorisierten Zweirädern aller Art ist Puch. Tatsächlich ist das „Puch-Moperl“ oder auch die „Puch-Maschin“ in Österreich eine vertraute optische und akustische Erscheinung. Motorräder, Mopeds und Motorroller von Puch haben aufgrund ihrer Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit in der Phase der Massenmotorisierung in Österreich eine entscheidende Rolle gespielt; waren aber auch schon in der Zwischenkriegszeit und Monarchie durchaus präsent. Mit der Herstellung von Motorrädern begann Puch 1903. Das erste Puch-Motorrad, schlicht Typ A genannt, hatte einen 254-cm³-Einzylindermotor. 1923 wurde der Doppelkolben-Zweitaktmotor entwickelt, der für die folgenden 30 Jahre zum Markenzeichen von Puch werden sollte. Ab 1934 war Puch in den *Steyr-Daimler-Puch-Konzern* (siehe dort) integriert. Nach 1945 verlegte sich das Werk in Steyr vor allem auf Traktoren und Lkws, das Werk in Graz (also Puch) auf Zweiräder. Ende 1945 wurden hier die ersten Fahrräder produziert und Mitte 1946 verließen die ersten serienmäßigen Motorräder das Werk – 125-cm³-Maschinen, die noch während des Krieges entwickelt worden waren. In den folgenden Jahren kamen eine Reihe von Motorrädern auf den Markt, so die 250 TF, die 150 TL, die SV-, SVS-, SG- und SGS-Modelle. Ab Mitte 1951 wurde in Konkurrenz zum *Lohnerroller* (siehe dort) ein 100-cm³-Puchroller erzeugt. 1987 wurde die schwer defizitäre Puch-Zweiradproduktion an die italienische Firma Piaggio (siehe unter *Vespa*) verkauft.

Pupperlhutschn. Früher häufig verwendete scherzhafte Bezeichnung für den Platz der Frau als Beifahrerin am Motorrad; meist ist damit der Platz im Beiwagen, manchmal der am Soziussitz gemeint. „Pupperl“ ist eine saloppe umgangssprachliche Bezeichnung für ein (junges, hübsches) Mädchen; „Hutsche“ sagt man zur Schaukel. Alois Haidvogel über seine Anfang der 1950er Jahre gekaufte 680er Zenith: „Es hatte einen mit Plattfedern gut gefederten offenen Beiwagen, eine richtige ‚Pupperlhutschn‘, wie es im Waldviertel hieß.“ Oder Maria Trettler über ihren 125er Puch-Motorroller, den sie 1954 geschenkt bekam: „Bald wagten es sogar alte Frauen mit 80 Jahren, mit mir auf der ‚Pupperlhutsche‘ in den Bezirksort zu fahren.“

Radlaufklingel. Eine Klingel, die – ähnlich einem Dynamo – nur funktioniert, wenn das Rad fährt. Franz Halmer: „Unser Nachbar hatte einen Knecht, der hatte eine Radlaufklingel, da hat er die Leute immer geschreckt, die hat einen Mordslärm gemacht.“

Radlbock. Laut Österreich-Duden „eine alte Form eines hölzernen Schubkarrens“. Vgl. *Scheibtruhe*.

Radlrutsch. Laut Hans Waldhauser in Bayern Bezeichnung für „ein flaches Brett mit zwei kleinen Holzrädern und einer senkrechten stabilen konischen Latte“, an der der Holzlenker befestigt war – also ein Tretroller aus Holz. Vgl. *Triton*.

Radschule, Radsteuer, Radverleih. Siehe unter *Fahrrad...*

Reichsautobahn. Die Autobahn ist keineswegs eine Erfindung der Nationalsozialisten; Überlegungen und erste Bauansätze gab es in Deutschland und anderen Ländern bereits viele Jahre vorher. Allerdings verstanden es die Nationalsozialisten, die bestehenden Ideen und Pläne zu den ihren zu machen, diese – übrigens unter starkem Druck der Autolobby – zu realisieren und mit großem Geschick propagandistisch zu verwerten. Der erste Spatenstich zum Autobahnbau erfolgte im September 1933 bei Frankfurt am Main. Oberster Herr über den Autobahnbau war Fritz Todt, der „Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen“. Anlässlich des Spatenstichs proklamierte er: „Unserem nationalsozialistischen Wesen entspricht die neue Straße Adolf Hitlers, die Autobahn. Wir wollen unser Ziel weit vor uns sehen, wir wollen gerade und zügig dem Ziel zustreben; Durchkreuzungen über-

winden wir, unnötige Bindungen sind uns fremd. Ausweichen wollen wir nicht, wir schaffen uns genügend Bahn zum Vorwärtskommen, und wir brauchen eine Bahn, die uns gestattet, ein uns passendes Tempo einzuhalten.“ Zwischen 1933 und 1938 wurden 3000 der geplanten 6600 km fertig gestellt. 1935 waren ca. 113.000 Arbeiter auf den Baustellen beschäftigt; diese Zahl wurde aber offiziell noch mehr als verdoppelt. Um möglichst viele Leute zu beschäftigen, setzte man kaum Maschinen ein, dadurch waren die Arbeitsbedingungen schlecht und die Arbeit wenig begehrt. Mit Kriegsbeginn zog man immer mehr Arbeiter ab, um schließlich im Dezember 1941 den Bau bei Kilometer 3860 einzustellen. Die Gesamtkosten betragen bis 1945 6,5 Mrd. RM; anstatt der ursprünglich kalkulierten 500.000 RM kostete ein Kilometer schließlich 1,2 Mio. RM. Auch Österreich wurde in das Reichsautobahn-Programm einbezogen; Anfang April 1938 nahm Hitler den Spatenstich zum Bau der Strecke Salzburg–Wien vor (siehe *Westautobahn*).

Reifenspiel; Reifenschieben. Kinderspiel; die Reifen aus den unterschiedlichsten Materialien werden mit Holzstecken angetrieben, die Spielenden laufen daneben her. Susanne Felke: „Im Sommer trieben wir bunte hölzerne Reifen vor uns her, im Herbst wurden aus starker Pappe Windräder gebastelt, die wir die Straße entlangsausen ließen ...“ Alfred Katzenbeisser verwendete ca. 5 cm breite Reifen, die aus alten Lkw-Reifen der Länge nach in Streifen geschnitten waren: „Hauptsache, jeder hat so einen Reifen zum Scheiben. Das Material ist optimal. Nicht so schwer und steif wie ein Reifen aus Eisen, trotzdem hat er Schwung und springt über Steine. ... Mit einem Stück Holz wird er angetrieben, jeder rennt nebenher, treibt ihn an. Die Richtung wird gegeben, indem man das Holz links oder rechts anhält und dem Reifen die Richtung weist.“ Maria Steinwender und ihre Spielkolleginnen und -kollegen verwendeten die Wagenräder aus der Wagenhütte ihres Vaters. Und Sepp Prokesch erinnert sich an seine Kindheit während des Ersten Weltkrieges: „Es gab auch im Krieg ein Kinderspielzeug in Form eines schwachen Holzreifens; mein Reifen hatte einen knappen Meter Durchmesser, die Reifenstärke war aber sehr zart, er hatte keine lange Lebensdauer. Ich sehe diese noch beim Greißler lagernd, in allen Größen. Für den Antrieb des Reifens benötigte man ein kleines Staberl, für uns Kinder leicht zu finden, lebten wir ja fast auf dem Lande, in der Umgebung von Wien. Mit diesem Staberl ‚schlug‘ man und trieb den Reifen an und umrundete somit freudig die Trottoirs rund um die Wohnanlagen.“ Rosa Schebeczek über ihr liebstes Spielzeug: „Eine Felge ohne Speichen von einem Fahrrad, ein Stöckchen dazu – und auf ging’s über Stock und Stein. Das Rad musste mit dem Stöckchen getrieben immer am Laufen gehalten werden.“

Remise. Laut Duden eine „veraltende“ Bezeichnung für Geräte- und Wagenschuppen. In Österreich ist damit die Wagenhalle der Straßenbahn gemeint (daher auch Tramwayremise oder Straßenbahnremise genannt).

Renault. Der 1877 geborene Fabrikantensohn Louis Renault baute 1898 sein erstes Auto. 1900 beschäftigte die gemeinsam mit zwei Brüdern gegründete Firma bereits 110 Mitarbeiter. Produktion von Taxis, Lkws, Bussen, Flugzeugmotoren, landwirtschaftlichem Gerät; 1917 Bau von Panzern. Besonders innovativ war Renault in der Zwischenkriegszeit bei der relativ frühen Einführung des Fließbandes (1922) und der Gründung einer Kreditbank, die den Renault-Händlern den Absatz erleichtern sollte. 1940 geriet das Werk unter deutsche Kontrolle. Nach der Befreiung Frankreichs erfolgte die Verstaatlichung der Firma Renault; dem Gründungsvater warf man Kollaboration mit dem Feind vor. In der Nachkriegszeit wurde Renault zu einem der weltweit führenden Autokonzerne. Ein bemerkenswertes Modell war der Renault 4 CV, dessen Bau durch die Vorstellung des KdF-Wagens 1938 (siehe *VW Käfer*) angeregt worden war; 1947 begann die Serienproduktion dieses „Volkswagens“.

Reversieren. Ein Fahrzeug wenden. Luise Hanny muss bei der Führerscheinprüfung im November 1949 in einer schmalen Seitengasse den langen Prüfungs-Lkw reversieren.

Revolverschaltung. Schaltung am Armaturenbrett neben dem Lenkrad (Lenkradschaltung); selten – und daher für viele abschreckend.

Riederberg. Obwohl aus Sicht eines Alpenbewohners bestenfalls ein „Bergerl“, war (und ist) diese Wienerwald-Anhöhe auf der Fahrt auf der *B I* (siehe dort) von Wien Richtung Westen für viele ein markanter Punkt – wohl, weil hier gleichsam der Großraum Wien endgültig hinter sich gelassen und bei der Abfahrt auf den Serpentinaen erstmals das „weite Land“ (konkret: das Tullnerfeld und das Weinviertel) sichtbar wird.

Roller. Siehe *Tretroller* und *Scooter*.

Rollschuhe. Herta Rohringer: „Als meine Tochter heranwuchs, waren Rollschuhe der letzte Schrei. Man konnte so wie bei den alten Schraubendampfern mittels Schlüssel verschiedene Größen einstellen. Die Rollerblades sind nur mehr die Fortsetzung dieser Entwicklung. Es gab Rollschuhartisten, die auf einer Tischfläche atemberaubende Darbietungen zeigten. Ich konnte sie anlässlich eines Wiener Gastspiels im Fernsehen oder Kino bewundern.“

Rossknödel. Pferdemit, der bekanntlich zumeist eine signifikante Knödelform hat. Vielen Berichten zufolge waren die Straßen seinerzeit damit übersät – kein Wunder, wurden doch die meisten Fuhrwerke noch von Pferden gezogen. Erika Neuberger rutschte einmal mit dem Rad aus und landete mitten in den „nicht sehr gut duftenden Rossknödeln“.

Route 66. Das berühmte Lied (Nat King Cole, Chuck Berry, Rolling Stones) von Bobby Troup enthält eine kurz gefasste und treffende Definition: „Well it winds from Chicago to L.A. / More than 2000 miles all the way.“ Auf der Route 66 zogen die „Oakies“ in der großen Depression auf der Suche nach Arbeit und Lebensunterhalt aus der Dust Bowl von Oklahoma ins gelobte Land Kalifornien. John Steinbeck beschreibt sie in „The Grapes of Wrath“ („Früchte des Zorns“): „Die Menschen auf der Flucht strömten auf Route 66 hinaus, manchmal im einzelnen Wagen, manchmal mit kleinen Anhängern. Den ganzen Tag über rollten sie langsam die Straße entlang, und in der Nacht hielten sie irgendwo in der Nähe eines Wassers. Am Tag stiegen aus alten, undichten Kühlern Dampfsäulen auf, und lockere Verbindungsstangen hämmerten und klopfen. Und die Männer, die die Lastwagen und überladenen Autos fuhren, lauschten ängstlich und gespannt.“ – Eine durchgehende Straße mit der Bezeichnung Route 66 gibt es nicht mehr, Präsident Eisenhower ließ ab den fünfziger Jahren, beeindruckt vom deutschen Vorbild der Autobahnen, die Interstate Highways bauen, denen die enorm populäre „Mother Road“ schließlich zum Opfer fiel. Mittlerweile wurden die erhalten gebliebenen Reste der Straße zur „Historical Site“ – und zu einer Touristenattraktion.

Rücktritt. Siehe *Torpedo-Freilauf*.

Rumpel. Laut Margareta Wurm ein „primitives, aus drei Brettern gezimmertes rodelähnliches Fahrzeug, welches Vater mit Bandeisen an den Kufen beschlug“.

Salzkammergut. Eines der beliebtesten österreichischen Reiseziele – zumindest, wenn man die Autorinnen und Autoren des Schreibaufrufs als Maßstab heranzieht. Kaum einer, der sein Kfz, aber auch das Fahrrad, nicht für einen Ausflug in diese „seenreiche Alpen- und Voralpenlandschaft im südlichen Oberösterreich und angrenzenden Gebieten von Salzburg und der Steiermark ... von großer landschaftlicher Schönheit“ (Österreich-Lexikon) benützt hat. Die Begeisterung für die Landschaft kommt in einem Text von Anna Foitl zum Ausdruck, die im August 1941 mit 19 Jahren zum ersten Mal gemeinsam mit zwei Freundinnen eine längere Radtour unternehmen durfte: „Von Gmunden ging’s dann zum Attersee. Die Straße führte über die Großalm. Ganz dunkler Wald nahm uns auf. Hie und da eine Lichtung mit einem Holzfällerhäuschen. Hirten jodelten von fern. Kuhläuten begleitete uns. Auf der Großalm gab es Milch und Butter ohne Marken. Was war das für ein Geschenk! Das Hölleengebirge lockte von oben herab. Wir warfen uns auf den saftigen

Almboden nieder und sahen voll Dankbarkeit zu den einzelnen, weißen Himmelschiffen empor.“

Scheibbandl. Laut Engelbert Rohringer verwendete sein Großvater dieses an der Deichsel befestigte Band, um seinen Handwagen bergauf zu ziehen (hinten wurde geschoben). Bergab wurde damit das Gefährt zurückgehalten. „Es sollte die Hand entlasten, da man den Zug mit der Schulter leichter bewerkstelligen konnte.“

Scheibtruhe. In Österreich und Bayern gebräuchliche Bezeichnung für einen Schubkarren; auch Schiebetruhe geschrieben.

Schnellbahn. Verbindet seit 1962 Wien und sein Umland im Taktfahrplan; betrieben von den Österreichischen Bundesbahnen.

Schraubendampfer. Laut Leopoldine Baumgartner Bezeichnung für Schlittschuhkufen, die auf normale Straßenschuhe „geschraubt“ wurden. Vgl. *Absatzreißer*.

Schwarzfahren. Benützung öffentlicher Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrausweis. Um sich 1946 als Lehrling das Geld für eine Kinokarte zu ersparen, war der Linzer Erich Hutter „gezwungen“, ab und zu beim Straßenbahnfahren zu „sparen“. Wenn zur Hauptverkehrsspitze die Straßenbahn bummvoll war, dann „war die Zeit der Schwarzfahrer-Semiprofis. Die abgeschabten Aktentaschen an einem Lederriemen oder an einer Schnur über die Schulter gehängt, beobachteten sie gelassen die Keilerei, sahen überlegen lächelnd zu, wie sich das zahlende Volk in die Waggons hineinquetschte und die Schaffner einzwängte. Kühl taxierten sie, auf welchem Trittbrett Platz für Fahrscheinblitzer war. Hatte das geübte Auge ein Platzerl erspäht und fuhr die Straßenbahn an, ging es ab. Ein kurzer Lauf, mit einer Hand die Haltestange neben dem Einsteig gepackt, ein Sprung auf das Trittbrett, und die Gratisfahrt begann. Standen nur zwei, drei Schwarzfahrer auf dem Einstieg, konnte jeder mit beiden Füßen bequem auf dem Trittbrett stehen und mit dem Rücken zum Wageninneren auf die strampelnden Radfahrer hinabschauen, wenn sie von der Straßenbahn überholt wurden; waren mehr Trittbrettfahrer versammelt, wurde nur ein Fuß auf den Einsteig gestellt und hing die Kehrseite nach außen.“ Mehrmals hatte Erich Hutter dabei Pech; als er einmal am vereisten Trittbrett ausrutschte und auf der Straße lag, hörte er noch den höhnischen Ruf eines „Nullfahrerkollegen“: „Herst, Kloaner, waunst net Schworzfahren kaunst, muast da an Mercedes kauf'n.“ – Siehe auch *Auf- und Abspringen*, *Schwarzkappler* und *Trittbrettfahren*.

Schwarzkappler. Kurz auch „Schwarzer“ genannt. Ein Kontrolleur (bzw. österreichisch: Kontrollor) der Wiener Verkehrsbetriebe; ständig auf der Jagd nach Schwarzfahrern. Heutzutage sind die Kontrolleure keineswegs mehr an schwarzen Kappen oder Uniformierung zu erkennen, sondern sie tarnen sich geschickt in Zivil. (Profis unter den Schwarzfahrern behaupten trotzdem, dass es gewisse untrügliche Anzeichen und Merkmale gibt, woran man auch heute Schwarzkappler erkennen kann.)

Scooter. Die ursprüngliche Bedeutung des englischen „to scoot“ ist „rasen, flitzen; abhauen“. Heute werden sowohl Motorroller (siehe *Lohnerroller*, *Puch-Roller*, *Vespa*) als auch modernisierte Tretroller (siehe dort bzw. unter *Brettlhupfer*, *Radlrutsch* und *Triton*) als Scooter bezeichnet. Tretroller-Scooter (auch Mini-Scooter, Cityroller oder *Kickboard* genannt) sind aus leichtem Material gefertigt, zusammenklapp- und mit Hilfe eines Tragegurts transportierbar; gedacht als unkompliziertes Fortbewegungsmittel für nicht motorisierte, (auch) erwachsene Großstadtbewohner. Einer ersten Welle der Begeisterung und häufigen Benützung durch Erwachsene (Werbung: „freakiger und cooler Fahrspaß“) folgte eine merkliche Ernüchterung und zunehmende Rückeroberung dieses umweltfreundlichen Fahrzeuges durch Kinder und Jugendliche.

Seifenkistenrennen. Dazu sagt das Lexikon schlicht: „Wettfahrt von Jugendlichen mit Kleinfahrzeugen ohne Motor auf einer leicht abfallenden Strecke“. Der Name geht auf eine US-

amerikanische Seifenfabrik zurück, die auf ihre stabilen Verpackungskisten (soap boxes) Anleitungen zum Bau von Kinderautos aufdruckten und die Kinder zum Nachbau animierten. In den 1930er Jahren fanden erste Seifenkistenrennen (soap box derbies) in den USA statt; 1948 veranstaltete Opel das erste Rennen in Deutschland. Herta Rohringer erinnert sich daran, dass man in der „Zeit der amerikanischen Besatzung“ in der Hasenauergasse in Wien-Währing Seifenkistrennen veranstaltete. „Als mein Sohn noch klein war, wurde die Idee noch einmal aufgegriffen; allerdings, die Begeisterung der fünfziger und frühen sechziger Jahre war nicht mehr vorhanden.“ – Vgl. *Kistenwagerl und Tretautos*.

Semmering. Landschaftlich reizvolle Passlandschaft an der niederösterreichisch-steirischen Grenze (nahe der so genannten Wiener Hausberge Rax und Schneeberg). Um 1900 äußerst beliebte Ferienregion der „besseren“ Wiener Gesellschaft; zahlreiche mondäne Villen zeugen davon. Weltberühmt und ein Verkehrsdenkmal ersten Ranges ist die um 1850 gebaute Eisenbahntrasse. Die Analyse der Beiträge zum Schreibaufwurf zeigt deutlich, dass infolge der Motorisierung die nahe gelegene Region Semmering für die Autor/-innen aus dem Wiener Raum kein primäres Urlaubsziel mehr war, sondern nur noch als Durchzugsstation auf dem Weg in den Süden (Kärnten, Italien, Jugoslawien) gesehen wurde.

Simca. Eine Ende der sechziger Jahre in Österreich recht beliebte französische Automarke. Simca war 1934 von dem Italiener Henri Pigozzi gegründet worden; anfangs hatte eine enge Kooperation mit Fiat bestanden; in den sechziger Jahren wurde Simca vom US-amerikanischen Chrysler-Konzern geschluckt und verschwand in den siebziger Jahren auch als Marke vom Markt.

Skikjöring. Skilauf hinter einem Pferde- od. Motorradvorspann. Helmut Wegscheider erinnert sich, dass in schneereichen Wintern in seiner Jugend vor dem Zweiten Weltkrieg in Graz auf den Straßen Skikjörings veranstaltet wurden.

Škoda. Tschechischer Automobilhersteller; 1895 gründeten Václav Laurin und Václav Klement eine Fahrradfabrik; sukzessive Umstieg auf Motorräder und dann Automobile; 1925 Fusion mit dem Škoda-Konzern aus Pilsen, was das Ende der Marke Laurin & Klement zur Folge hatte. Während der deutschen Annexion (1938–1945) wurde Škoda Teil der Reichswerke Hermann Göring und in die deutsche Rüstungsindustrie einbezogen. 1946 Verstaatlichung als AZNP Škoda (Volkseigener Betrieb); das Unternehmen wurde im Rahmen der damaligen volkswirtschaftlichen und politisch bestimmten Arbeitsteilung mit der Produktion von Pkws beauftragt. Bekannte und auch im Westen durchaus erfolgreiche Modelle waren u. a. Popular, Favorit, Octavia, Felicia. Heute ist Škoda Teil des VW-Konzerns.

Solomaschine. Motorrad ohne Beiwagen.

Sozius. Beifahrersitz auf dem Motorrad, Moped oder Motorroller. Es tobt ein Grundsatzstreit unter den Autorinnen und Autoren des Schreibaufwurfs, ob der Sozius oder der *Beiwagen* (siehe dort) einst als *Pupperlhutschn* (siehe dort) bezeichnet wurde.

Spitzkehren. Sepp Prokesch über seine Österreich-Radtour mit Freunden Anfang der dreißiger Jahre: „Die Passstraßen waren damals noch nicht entschärft, die Steigungen und umgekehrt das Gefälle waren in ‚Spitzkehren‘ untergebracht. Dies hatte zur Folge, die Kehren waren ausgehöhlt, und davor lag ein Kegel von kleinen Steinen und Sand. Wer da unwissend hineinfuhr ... Unser Übermütiger vollbrachte das Kunststück (hätte uns aber auch passieren können): blutige Kniewunde, Impfung, das Rad leicht beschädigt – also aus!“

Spritzwagen. Helmut Wegscheider erinnert sich an die 1920er und 1930er Jahre in Graz: „An warmen und heißen Tagen fuhren ständig ‚Spritzwagen‘ (offiziell Sprengwagen genannt), die aus großen Kesselaufbauten nach den Seiten und nach hinten Wasser versprühten. Die

Wirkung hielt meist nur kurz an. Es waren nicht viele Autos unterwegs, aber die Staubwolken wallten 100 Meter und auch weiter.“ Vgl. *Staub* und *Straßenzustand*.

Spruch. Geräusch eines Motors beim Losfahren und Gasgeben. Ein „ordentlicher Spruch“ ist für jugendlich-sportliche Motorrad- und Autofahrer fast so wichtig wie die zu erreichende Geschwindigkeit. Für Anrainer alles andere als angenehm; aber auch Motorradfahrer konnte der „Spruch“ ihrer eigenen „Maschin“ im Schlaf stören, wie den Erinnerungen von Hans Kreiner an eine längere Motorradtour zu entnehmen ist: „Dann geht es über Kitzbühel und den Pass Thum ins Salzburgische, weiter durchs Enns- und Liesingtal. In Kalwang wird übernachtet. Der harte Spruch der Maschine liegt mir noch im Schlaf in den Ohren.“ Wie ein „ordentlicher Spruch“ zu erreichen und zu vertuschen war, geht aus den Erinnerungen von Adolf Katzenbeisser hervor: „Die ordnungswidrige Geräuschentwicklung, verursacht durch das Ausfeilen der Auspuffinnereien, fiel bei einer Runde mit ‚vollem Rohr‘ um eine Parkanlage einem Polizisten auf, und ich wurde angehalten. Er leuchtete mir mit seiner Taschenlampe ins Gesicht und sagte: ‚Fahrzeug auf den Ständer stellen und Vollgas geben!‘ Dagegen hatte ich vorgesorgt. Ein kleiner Handgriff, und der Bowdenzug der Dekomprimiereinrichtung war aus der Öse herausen, die Drehzahl erreichte dadurch nicht die volle Höhe, und somit blieb auch der Lärmpegel niedrig. ‚Vollgas geben! Ist das alles?‘ Der Polizist werkelte selbst am Gasdrehgriff und fragte, warum das ‚Moperl‘ beim Fahren so laut gewesen sei und ob ich ihm das erklären könne. Ich sagte, dass dies nur das Echo von den Hauswänden gewesen sein könne. ‚Schaun S‘, dass weiterkommen, aber g’schwind, sonst werd’ ich krawutisch!“ – Siehe auch *Frisieren*.

Spuckerl. Abschätziges Bezeichnung für ein kleines, als minderwertig angesehenes Fahrzeug. Adolf Katzenbeisser: „Meine Frau und ich dachten an einen gebrauchten Puch 500. Die Schwiegermutter erinnerte sich ihrer noblen Herkunft und meinte ernsthaft, in so ein ‚Spuckerl‘ würde sie nicht einsteigen. Ein Onkel fuhr damals einen Citroën 2 CV; auch seine Lebensgefährtin genierte sich, vor ihrem Wohnhaus in die ‚Ente‘ einzusteigen. Er musste um die Ecke parken.“

Stadtbahn. Ende des 19. Jahrhunderts erbaute Wiener Verkehrslinien (Wiental–Donaukanal, Gürtel, Vororte); ursprünglich im Dampfbetrieb; teils Hoch-, teils Tiefbahn. Bemerkenswerte architektonische Gestaltung durch Otto Wagner; die mächtigen Stadtbahnbögen am *Gürtel* (siehe dort), die gut erhaltenen Stationen sowie die Stadtbahnbrücke über das Wiental sind markante Punkte im Stadtbild. In der Zwischenkriegszeit erfolgte die Elektrifizierung; seit den siebziger Jahren wurde die Wiental-Donaukanallinie zur U-Bahn-Linie 4 und die Gürtellinie zur U 6 umgebaut. Die Vorortelinie ist Teil des Wiener Schnellbahnnetzes. Annelies Gorizhan erinnert sich: „Sie war zweifellos schneller als die ‚Elektrische‘, die Linienführung aber ziemlich unübersichtlich, und wir benutzten sie höchstens, um rascher nach Schönbrunn in den Tiergarten oder nach Hütteldorf und Grinzing zu gelangen, das waren die Ausgangspunkte für diverse Nachmittagsausflüge.“

Stange. Ein nicht unwesentlicher Teil des (Herren-)Fahrrades; die Stange zwischen Lenker und Sitz verleiht diesem Stabilität. [1] **Unter der Stange durchtreten:** Für kleingewachsene Radfahrer kann die Stange allerdings ein Hindernis darstellen, das nur durch Verrenkungen zu überwinden ist. Man muss dann eben unter der Stange durchtreten. Die Darstellung dieser häufig verwendeten und beschriebenen Technik bei Alfred Katzenbeisser: „... ich reiche mit den Beinen nicht bis zu den Pedalen, kann also nicht über die Stange, geschweige denn auf dem Sattel sitzen. So mittendurch strecke ich mein rechtes Bein. Wie eine Klette hänge ich seitlich am Rahmen. Der rechte Strumpf ist meist mit schwarzem Öl beschmiert, von der Kette.“ (Vgl. auch *Dreieck* und *Durchihaxeln*).

[2] **Stangelreiten:** Die Stange kann, neben dem Gepäckträger, als – wenngleich etwas unbequeme – Sitzgelegenheit für Mitfahrer/-innen dienen, wie in zahlreichen Erinnerungen zu lesen ist. Sepp Prokesch: „Mein Bruder aber nahm mich manchmal zu einer Runde auf das Rad, ich saß als so genannter ‚Stangelreiter‘ hinter der Lenkstange. Diese Fahrten

erfreuten mich natürlich sehr, in der Luft fast dahinschwebend.“ In manchen Situationen ist der dadurch erzwungenen Nähe ein gewisser Reiz abzugewinnen, wie aus den Erinnerungen von Erich Weinmüller an die Rendezvous seiner Jugend hervorgeht: „Abends gingen wir mehr oder weniger brav spazieren, und das Fahrrad war ein diskreter Begleiter. Sein wahrer Nutzen zeigte sich erst, wenn es dunkel geworden war. Ein Mädchen musste damals spätestens um zehn Uhr zu Hause sein. Und immer wurde uns die Zeit zu kurz. So setzte sich die Dame auf die Rahmenstange, und zu zweit auf einem Rad ging's dahin. Das hieß ‚das Mädchen auf die Stange nehmen‘.“

Stau. In den abschließenden Bewertungen der Autor/-innen des Schreibauftrags häufig genannter Grund, wieso das Autofahren heute kaum noch als Lustgewinn, sondern eher als Stressfaktor und Belastung empfunden wird. Das Fahren scheint – auch sprachlich – mittlerweile dem Stauen gewichen zu sein. Die Tageszeitung „Presse“ formulierte in einer Reportage über ein verlängertes Wochenende im Mai 2002: „Entweder stauten sich die Leute schon Mittwochabend ins verlängerte Wochenende oder sie haben ihre Autos auf den Parkplätzen der Einkaufszentren abgestellt.“ Für den Verkehrsexperten Hermann Knoflacher ist der Stau allerdings kein Verkehrsproblem, sondern ein Symptom: „Wenn man durch die eigene Dummheit, weil man nämlich ständig vier oder fünf gepolsterte Sessel mit sich herumführt, stecken bleibt, wird von den Verkehrsfachleuten sofort eine Verbreiterung des Weges vorgeschlagen, weil diese famosen Experten den Verkehrsbedarf in Pkw-Einheiten und nicht in Personen messen (Knoflacher, S. 122).“ – Vgl. dazu *Parkplatzproblem*.

Staub. Untrennbar mit Straße und Verkehr verbunden. Helmut Wegscheider erinnert sich an wallende Staubwolken und die dagegen eingesetzten *Spritzwagen* (siehe dort); Franz Ginner erzählt von langen Staubwolken. Adolf Katzenbeisser berichtet über den ständigen Kampf gegen Staub und Schmutz: „In Höhe unseres Hauses fegten wir selbst Unrat, Rossknödel und Kuhfladen von der Fahrbahn. Nach längerer Trockenheit verspritzten wir mit der Gießkanne Wasser, damit es nicht gar so staubte ...“ Und Sepp Prokesch erzählt aus seiner Zeit als Radfahrer in der Zwischenkriegszeit: „Kam einst ein Auto, so sah man es bereits sehr früh durch die tatsächlich große Staubfahne, war man dann auf gleicher Höhe, holte man schnell noch kräftig Atem, der sollte herhalten, bis die Wolke verschwand – ging sich aber nie aus.“ Fast tägliche Reinigung des Rades war notwendig.

Steifnabe; steifes Rad. Siehe *Ewigtreter*.

Steirerwagerl. Im bäuerlichen Bereich verwendete Kutsche. Hedwig Duscher: „Wie immer hatten es die Bauern ein wenig besser, mit zwei Rössern und Steirerwagen konnten Sie zur Kirche fahren. Die Steirerwagerl waren nur für sonntags und zum Hochzeitfahren gedacht.“

Stern; einen Stern reißen. Beim Schi-, Rad-, Motorradfahren etc. stürzen. Helmut Qualtinger singt in seinem legendären Lied „Der Halbwilde“ (Text und Musik: Gerhard Bronner, 1956): „Ich bin nämlich immer fürs Moderne, / der Mensch muss sich heut motorisieren. / Zwar andere reißen immer wieder Sterne, / aber mir kann das nicht passieren.“ Trotz Widerstand der Mutter wollte der Hauptschüler Adolf Katzenbeisser bei Glatteis mit dem Rad zur Schule fahren: „Als sich die Zeiger der Uhr auf acht näherten, gab sie dann doch nach, und ich fuhr los. In einer Kurve riss ich dann einen ‚Stern‘. Das Rad, die Schultasche und ich schlitterten meterweit auf dem vereisten Pflaster dahin. Obwohl ich mir an Knien und Ellbogen wehgetan hatte, setzte ich die Fahrt fort, nachdem ich den verdrehten Lenker gerade gerichtet hatte.“ Siehe auch *Brez'n; eine Brez'n reißen*.

Steyr-Daimler-Puch AG. Im Eisen verarbeitenden und Fahrzeugsektor tätiges österreichisches Industrieunternehmen. 1830 begann Leopold Werndl in Steyr mit der Waffenproduktion; 1864 nahm dessen Sohn Josef Werndl die Waffenfabrik in Steyr in Betrieb; 1894 Umstieg auf die Fahrrad- und 1918 die Automobilproduktion; 1934 Fusion mit der

Austro-Daimler-Puchwerke AG zur Steyr-Daimler-Puch AG. Während des Krieges dominierte noch einmal die Rüstungsproduktion im Rahmen der Reichswerke Hermann Göring (32.000 Beschäftigte). Nach dem Krieg Erzeugung von Pkws, Lkws, Geländewagen, Traktoren, Landmaschinen, Wälzlager, Jagdwaffen, Motorrädern und -rollern, Mopeds, Fahrrädern, Werkzeugen und Stabilmotoren. Um 1980 drittgrößtes österreichisches Industrieunternehmen (17.000 Beschäftigte). In der Folge kontinuierlicher Verkauf von Produktionssegmenten und zahlreiche Umstrukturierungsmaßnahmen; schließlich Eingliederung in den Konzern der Magna Holding AG.

Steyr 15. Legendärer 15 PS starker Traktor; 1949 erstmals produziert. 1915 hatte Steyr die ersten Traktoren erzeugt, und 1947 war die serienmäßige Steyr-Traktorenproduktion mit dem Typ 180 angelaufen.

Steyr-Baby. Mit dem Steyr 50 (später auch noch Steyr 55), im Volksmund „Steyr-Baby“ genannt, versuchte Steyr-Daimler-Puch in den dreißiger Jahren den ersten Schritt in Richtung Massenmotorisierung zu gehen – weg von den elitären Nobellimousinen, die man bis dahin produziert hatte. Einem kleinen, billigen, zweckmäßigen „Volkswagen“ würde die Zukunft gehören, so glaubte man. Unter Chefkonstrukteur Ing. Karl Jenschke (1899–1969), dem Nachfolger Ferdinand Porsches, wurde der Steyr 50 entwickelt. Das Vorhaben fand Unterstützung beim autoritären Ständestaat-Regime, dem es vor allem um die Schaffung und Sicherung von möglichst vielen Arbeitsplätzen ging. Um den Absatz zu fördern, entfiel die Kfz-Steuer, und die Prämien der Haftpflichtversicherung wurden gesenkt. Im Frühjahr 1936 wurde der Steyr 50 der Öffentlichkeit vorgestellt und erregte große Aufmerksamkeit. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 90 km/h. Diverse Tests (Bezwingung der Katschbergstraße mit ihrer 32-prozentigen Steigung; Tour durch Nordafrika etc.) wurden marketinggerecht mit Bravour absolviert; verkaufsunterstützend wirkte auch ein Radiohit mit dem Refrain: „Ich schenk Dir ein Baby, ein Steyr-Baby ...“. Ende Dezember 1937 lief bereits das 5000. Exemplar vom Band. Ernst Rivin erinnert sich an einen Spaziergang mit seinem Vater. Die beiden sahen beim Steyr-Haus in der Auslage den 50er Steyr: „Vati, ein Buchhalter bei einer Textilfirma am Salzgries und in seiner Freizeit für die Buchhaltung von zwei Bäckerfirmen im 10. Bezirk tätig, war nicht imstande, sich ein Auto zu leisten. Trotzdem blieb er vor der Auslage stehen und schaute sehnsüchtig durch die Glasscheibe auf das Gefährt und meinte, es wäre sehr schön, so ein Auto zu besitzen. Ich würde sagen, gerade dieser sehnsüchtige Blick hat in mir das Verlangen erweckt, alles zu tun, damit Vati ein Auto bekommt, obwohl ich mir Vati nicht am Volant vorstellen konnte. Hitlers Einmarsch vereitelte die Durchführung dieses Planes.“ Der Preis der Serienausführung betrug immerhin 4500 Schilling, mit Extras noch 500 Schilling mehr. In Deutschland musste man für das Baby 2950 Reichsmark bezahlen (zum Vergleich: Opel Kadett 1800 Reichsmark). Nicht zuletzt, weil man in Deutschland bereits den groß angekündigten KdF-Wagen um 1000 Reichsmark erwartete – der nie kam –, war der Steyr 50 hier kaum zu verkaufen. Nach dem „Anschluss“ wurde die private Pkw-Produktion in Oberösterreich eingestellt. Zwischen 1936 und 1940 hatte man rund 13.000 Stück verkauft, die auch im Nachkriegsösterreich noch häufig auf den Straßen zu sehen waren. Erika Mitscha-Märheim beispielsweise erlernte nach dem Krieg mit einem Steyr-Baby das Autofahren. In Österreich gilt das Steyr-Baby als Vorläufer des VW Käfers – rein optisch und von der Idee her, mag dies durchaus zutreffen.

Steyr-Puch 500. Siehe *Puch 500*.

Steyr-Waffenrad. Siehe *Waffenrad*.

Straßenbahn. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurden in mehreren österreichischen Städten Pferdestraßenbahnen betrieben; ab 1880 langsam Umstellung auf den Dampf- und später auf den elektrischen Betrieb; 1898 Inbetriebnahme der *Stadtbahn* (siehe dort) in Wien; 1902 unter Bürgermeister Karl Lueger Übernahme der Wiener Straßenbahn in die

kommunale Verwaltung; in den folgenden Jahrzehnten sukzessive Erweiterung und Ausbau. Die Entwicklung seit den 1960er Jahren in Wien ist durch den Bau der U-Bahn und den verstärkten Einsatz von Autobussen gekennzeichnet. 1997 waren in folgenden österreichischen Städten Straßenbahnen in Betrieb: Wien (Gesamt-Streckenlänge 239 km), Graz (30 km), Linz (18 km), Innsbruck (19 km), Gmunden (2 km). Siehe auch *Auf- und Abspringen; Bim; Elektrische; Remise; Schwarzkappler; Tram; Trittbrettfahren*.

Straßenzustand. Der schlechte Zustand der Straßen vor dem Einsetzen der Vollmotorisierung ist in vielen Beiträgen gegenwärtig. Adolf Katzenbeisser: „Durch die vielen verlorenen Hufnägel und sonstigen herumliegenden Eisenteile musste man jederzeit mit einem Patschen rechnen. Dazu kamen noch die vielen Schlaglöcher und spitzen Steine. Von Zeit zu Zeit füllte der Wegeinräumer von der Straßenmeisterei Litschau die Löcher mit grobem Schotter auf.“ Alois Enigl beschreibt die Arbeit des Straßenwärters: „Die Sandstraßen wurden vom Wegeinräumer notdürftig instand gehalten. Er zerschlug am Straßenrand ein paar Steine und planierte damit und mit einigen Schaufeln Sand von der Böschung die ärgsten Schlaglöcher. Rossknödel und Ochsenfladen verteilte er sorgfältig am Straßenrand, das Heu von dort war ja Futtergrundlage für seine Kühe und Ziegen.“ Ausführlich erinnert sich Lorenz Möstl in seinen Lebenserinnerungen an den Straßenzustand in den 1920er/30er Jahren: „Modernisiert und staubfrei gemacht wurden zuerst Straßen 1. Ordnung (Bundesstraßen) und in den Städten wichtige Straßenzüge. Alle anderen Straßen waren mit Granitwürfeln, anderswo mit Kieselsteinen (Murnockerl) oder auch nur mit Schotter befestigt. Wir Radfahrer benützten hier in der Gegend die Gehsteige, was aber verboten und von der Gendarmerie mit Strafe belegt wurde. Unsere Fahrradreifen wollten wir Radfahrer möglichst schonen, auf den Fahrbahnen lag grobkörniger, spitzer Schotter, und dem wichen wir aus. Kleinere Schäden verursachten die anderen Fremdkörper wie Schuhnägel – so genannte Mauskapperl – und was so herumlag.“

Tandem. Fahrrad für zwei Personen mit zwei hintereinander angeordneten Sitzen sowie zwei Trekkurbelpaaren. Herta Rohringer erinnert sich, dass Tandems früher viel häufiger im Ausflugsverkehr zu sehen waren als heutzutage.

Tangente. Eigentlich Südosttangente. Wiener Stadtautobahn (A 23); Verbindung zwischen Südautobahn (A 2) und Flughafenautobahn (A 4). Als meistfrequentierte Straße Österreichs absolutes Highlight in den Verkehrsnachrichten (regelmäßige Staus).

T-Modell. Siehe *Ford*.

Torpedo-Freilauf. Auf Basis jahrelanger Entwicklungsarbeit brachte Ernst Wilhelm Sachs (Fichtel & Sachs) im Jahr 1903 die bis heute millionenfach bewährte Torpedo-Freilaufnabe heraus, in der die drei Funktionen Antrieb, Freilauf und Bremse auf kleinstem Raum vereint waren. Dadurch wurden die bislang gebräuchlichen Fahrräder mit Steifnabe, auch *Ewigtreter* (siehe dort) genannt, abgelöst – seither kann man bergab Rad fahren, ohne treten zu müssen. Wie der Erzählung von Karl Schovanez zu entnehmen ist, waren die Freilauf-Torpedos um 1904 der letzte Schrei. Der 1913 geborene Sepp Prokesch war vom Freilauf begeistert und spielte sich als Kleinkind beim Reinigen des Rades seines Bruders gerne mit dem Rücktritt. Der Vater hingegen benützte noch einen alten Ewigtreter.

Tram. Kurzform von Tramway (engl. für Straßenbahn). Wird in Wien nach wie vor manchmal verwendet (obwohl Wehle den Begriff schon 1980 für langsam aussterbend hielt). In den Erinnerungstexten werden die offenen Plattformen häufig genannt, die es gestatteten, bei fahrender Bahn auf- und abzuspringen. Vgl. die Stichwörter *Auf- und Abspringen; Bim; Elektrische; Remise; Trittbrettfahren*.

Tretauto. Seit 1902 werden Tretautos für Kinder angeboten; zuerst in England und Frankreich, bald auch im deutschsprachigen Raum. Vorerst handelte es sich um teure, für Durchschnittsfamilien unerschwingliche Einzelanfertigungen, seit den 1920er Jahren aber

ermöglichten neue Produktionsverfahren immer mehr Kindern die Erfüllung ihrer Träume. Vermehrt wurde Wert auf Detailtreue in der Nachbildung „erwachsener“ Vorbilder gelegt und die Fahrzeuge mit allen erdenklichen technischen Raffinessen ausgestattet. Seit den 1950er Jahren ersetzte Kunststoff das bislang dominierende Blech. Übrigens halten Historiker fest, dass Kinderautomobile – im Unterschied zu Puppenwagen (Mädchen) oder Modelleisenbahnen (Jungen) – „immer ein geschlechtsunspezifisches Spielzeug“ gewesen sei (Deutsches Technikmuseum Berlin). – Vgl. *Kistenwagerl* und *Seifenkistrennen*.

Treterstehen. Erste Bekanntschaft von Kindern mit dem Fahrrad, noch vor dem *Durchihaxln* (siehe dort). Adolf Katzenbeisser beschreibt diese Technik als „ein Fahren ähnlich wie mit dem Trittroller“ – man steht mit einem Fuß auf dem Pedal des Rades und taucht mit dem anderen Fuß an.

Tretroller. Siehe auch *Triton* und *Radlrutsch*. Helga Schön beschreibt ihren „Roller“, den sie in der Vorschulzeit bekam, folgendermaßen: „Er war aus Holz und hatte sogar einen ‚Winker‘ (Blinker). Dieser war aus lackiertem Blech und befand sich vorne in der Mitte der Lenkstange. Auf deren Rückseite war eine Drehschraube, die man nach rechts oder nach links bewegen konnte.“

Triester Straße. Wiener Ausfallstraße Richtung Süden; war bereits im Mittelalter eine Fernhandelsstraße über den Wienerberg, den Semmering und durch die Steiermark bis Triest. Heute weitgehend durch die Südautobahn (A 2) entlastet.

Triton. Laut Fremdwörterduden ist „das Triton“ ein in Österreich gebräuchliches Kunstwort für Kindertrittroller. Engelbert Rohringer erinnert sich, dass in seiner Jugend niemand „Trittroller“ gesagt habe, sondern immer nur „Triton“. Franz Ginner erhielt zu Weihnachten ein Triton geschenkt: „Es war aus Buchenholz gefertigt. Die rot gestrichenen Holzräder hatten Hartgummireifen. Wichtig war die am Griffholz angeschraubte Klingel. Vorne war ein drehbarer Zeiger befestigt, mit dem man die Fahrtrichtung anzeigen konnte [Anm. K. B.: ein Winker].“ Als etwas ganz Besonderes an ihrem Triton sah Elfriede Kern eine Bremse an („hinten am Trittbrett ein Knopf“). Erich Weinmüllers Triton war „ganz aus Metall, hatte einen Winker, Vollgummireifen und eine Fußbremse“. Bis zum 14. Lebensjahr blieb es sein bevorzugtes Fahrzeug; als Lehrling kam er sich aber schließlich „zu erwachsen“ für ein Triton vor.

Trittbrettfahren. Gemeint ist, sich außen an die Straßenbahn hängen, weil drinnen bereits alle Plätze voll sind. Annelies Gorizhan erinnert sich an ihre Zeit in der Handelsschule Rauhensteingasse: „Oft und oft mussten wir Trittbrettfahren, was tagsüber die russischen Besatzer als Sport betrieben. Mitunter war das Gedränge so arg, dass wir bei der Station Weihburggasse einfach nicht rauskamen. ... In diesem Gedränge kam es immer wieder vor, dass wir nicht nur sehr ungunstigen Gerüchen (Erbsen, Bohnen!) ausgesetzt waren, sondern überdies noch sexuell belästigt wurden.“ Franz Ginner definiert den Begriff „Trittbrettfahrer“ folgendermaßen: „Der Ausdruck galt für Leute, die unerlaubt und unentgeltlich ein Transportmittel mitbenützten.“ – Siehe dazu auch *Auf- und Abspringen* und *Schwarzfahren*.

Tschesn; Tschäsn. Ostösterreichische Bezeichnung für ein altes, kaum noch fahrtaugliches Gefährt (von franz. „chaise“). „Was bringst denn da für eine Tschäsn daher?“, fragte Adolf Katzenbeissers Frau, als er mit dem neuen gebrauchten Simca 1000 zu Hause ankam.

U-Bahn. Der Beschluss zum Bau einer U-Bahn erfolgte in Wien erst 1968. 1982 war das aus den Linien U 1, U 2 und U 4 bestehende Grundnetz fertig; später kamen noch die U 3 und die U 6 dazu. Mittlerweile umfasst das Streckennetz rund 60 km.

Überfuhr. Österreichisch für Fähre. Eine Erinnerung von Annelies Gorizhan: „Bis 1967 gab es an der Alten Donau die Überfuhr Dragan, die in ausladenden Ruderbooten bis zu 20 Personen von Kaisermühlen an das Stadlauer Ufer übersetzte. Eigentlich war es eine

unzeitgemäße Galeeren-Schuferei für die Ruderer, doch in der Zeit der Arbeitslosigkeit in den Dreißigern immerhin Broterwerb. Während und nach dem Krieg bedeutete es Benzinersparnis, und später war es einfach Tradition, die sich nicht mehr lohnte, als immer mehr Gartenbesitzer über eigene Autos verfügten.“

Van. Aus dem Englischen; Kurzform von *caravan* (= Wohnwagen). Ins Deutsche übernommene Bezeichnung für eine Großraumlimousine bzw. für ein Kfz mit acht bis zwölf Sitzplätzen; ein sowohl für Transporte von Personen und Sachen als auch (entsprechend adaptiert) als Wohnmobil verwendetes Fahrzeug.

Vespa. Legendärer Motorroller aus Italien, von wo in der Nachkriegszeit der Motorrollerboom auf Österreich und Deutschland (und das übrige Europa) überschwappte (vgl. *Goggo-Roller* und *Lohnerroller*). Die erste Vespa (ital. „Wespe“), eine 98-cm³-Maschine, wurde 1946 von der Firma Piaggio herausgebracht und sogleich zum Verkaufsschlager. Als musterhaft galt das Design und die gänzlich untechnische Ausstrahlung – im Gegensatz zu den „männlichen“ Motorrädern wurden technische Teile, der Motor etc. hinter gut geformtem Blech versteckt. Die Vespa war einfach zu bedienen und erforderte keine technischen Spezialkenntnisse; Menschen, die sich nie auf ein Motorrad gesetzt hätten, legten sich nun eine Vespa zu. Weitere Modelle (z. B. 125 cm³) folgten; 1951 wurde die Zahl von 100.000 verkauften Vespas erreicht; 1965 die 3,5-Millionen-, 1988 die 10-Millionen- und 1996 die 15-Millionen-Grenze durchstoßen. Innovativ an der Vespa war nicht zuletzt das Marketing: Es gelang, den Motorroller zu einem Kultobjekt werden zu lassen. Für Jugendliche ist der Motorroller (neben Mofa und Moped) die erste Möglichkeit zur flexiblen Freizeitgestaltung und mobilen Unabhängigkeit. – Mit der Vespa kann man ganz einfach Mami und Papi und jüngere Geschwister zu Hause zurücklassen und davonbrausen ...

Vollgummireifen. Übliche Bereifung von Fahrrädern vor der Erfindung des *Luftreifens* (siehe dort) 1888 durch Dunlop. Wurden auf Fahrrädern während und nach dem Zweiten Weltkrieg anstatt der nicht erhältlichen Luftreifen verwendet. Eine gefährliche Besonderheit daran war, dass sich diese Reifen in Kurven von den Felgen zogen. Adolf Katzenbeissers Vater band deshalb die Vollgummireifen mit einem dünnen Draht an der Felge fest. Franz Halmer über die Nachkriegszeit: „Die ersten Jahre gab es keine Reifen, fast kein Pickzeug. Eine Zeit lang hat es Vollgummireifen gegeben – das war auch nicht ideal: etwas zu schnell in die Kurve – und der Reifen war draußen. Mit Manschetten bin ich auch gefahren, das hat fürchterlich gestoßen.“ Auch die Erinnerungen von Karl Winkler sind nicht die besten: „Sie können sich vorstellen, wie das rumpelte, da die Stöße nicht abgefangen wurden.“ – Im Ersten Weltkrieg wurde in Deutschland die gesamte Gummibereifung als Kriegsmaterial beschlagnahmt, fand allerdings kaum Verwendung und verdarb deshalb in den Lagern.

Vorortelinie. Durch die Wiener Außenbezirke verlaufende Linie der *Stadtbahn* (siehe dort); heute Teil des Netzes der Wiener *Schnellbahn* (siehe dort).

VW Käfer. Dass der VW Käfer die mit Abstand am häufigsten genannte Automarke in den Beiträgen des Schreibauftrages ist, ist beileibe kein Zufall. Bis vor kurzem war der Käfer das bestverkaufte Modell in der Geschichte des Automobils, noch vor dem T-Modell von *Ford* (siehe dort). Mittlerweile hat allerdings der VW Golf dem VW Käfer in dieser Hinsicht den Rang abgelaufen. – Die Idee eines „Volkswagens“, also eines Automobils, das für breitere Schichten der Bevölkerung erschwinglich sein sollte, lag Ende der zwanziger, Anfang der dreißiger Jahre in der Luft. Ferdinand Porsche skizzierte 1931 erstmals ein solches Auto. 1933 trat ein Mann auf den Plan, der – traurige Ironie der Geschichte – mehr für die Propagierung der Volkswagenidee tat als jeder andere: Adolf Hitler. Dieser wollte die Motorisierung des deutschen Volkes entscheidend vorantreiben und die in Bau befindlichen *Reichsautobahnen* (siehe dort) füllen. Das von Porsche zu

konzipierende Auto sollte nicht mehr als 1000 Reichsmark kosten. Ab 1934 arbeitete Porsche an dem Projekt, unterschiedliche Prototypen wurden gebaut, 1937 die „Gesellschaft zur Vorbereitung des deutschen Volkswagens“ gegründet, aus der die spätere VW AG hervorgehen sollte. 1938 legte Hitler den Grundstein zum Volkswagenwerk; das Auto wurde von Hitler „KdF-Wagen“ genannt (KdF = NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“, eine Unterorganisation der Deutschen Arbeitsfront mit massenwirksamen kulturellen und touristischen Aktivitäten). Die Resonanz in der deutschen Öffentlichkeit war euphorisch. 270.000 Deutsche bestellten den Volkswagen und zahlten dafür den monatlichen Sparbetrag. Am 1. September 1939 begann der Zweite Weltkrieg, und damit war es für den Volkswagen vorläufig vorbei. Das Geld der Sparer wurde für die Rüstungsproduktion verwendet und aus dem KdF-Wagen der speziell für die Wehrmacht gefertigte Kübelwagen. Nach dem Krieg lief die Produktion im zerstörten Volkswagenwerk mit viel Improvisationsvermögen an. 1947 wurden die ersten Käfer für Privatpersonen zum Verkauf angeboten, 1948 waren bereits 1500 Stück verkauft. Aus der weiteren (technischen) Geschichte des Käfers seien hier nur zwei für jeden erkennbare Änderungen erwähnt: Die Radkappen erhielten in den vierziger Jahren das signifikante Aussehen mit dem eingepprägten VW-Zeichen; und 1953 wurde das rückwärtige „Brezelfenster“ durch ein ovales Fenster ohne senkrechten Steg ersetzt. Jedenfalls prägte die signifikante Form des Käfers den öffentlichen Raum wie kein anderes Automobil vorher oder nachher. Der Volkswagen wurde gleichsam zum Symbol des deutschen „Wirtschaftswunders“; er verkörperte das Blech gewordene „Wir sind wieder wer!“. 1972 wurde mit mehr als 15 Millionen Exemplaren der bisherige Produktionsrekord der „Tin Lizzy“ (siehe *Ford*) übertroffen. 1978 lief der letzte in Deutschland gefertigte Käfer vom Band; die Produktion wurde nach Mexiko verlagert, wo am 15. Mai 1981 Käfer Nr. 20 Millionen entstand. 1986 kamen die letzten Käfer-Exporte aus Mexiko nach Deutschland.

Waffenrad. In Österreich gilt ganz allgemein ein altes, stabiles, schwarzes, schweres Fahrrad als „Waffenrad“. Rudolf Stanzel beschreibt das Steyr-Waffenrad seines Vaters als „schwer, stabil und ziemlich robust. Als Herrenrad hatte es einen dreieckigen Rahmen, war schwarz lackiert, und auf dem nach vorn aufsteigenden Holm prangte in Grün das markante, einem Zahnrad nachempfundene Markenzeichen der damals berühmten Steyr-Werke.“ Gertrude Erlacher bezeichnet das Waffenrad, das ihre Mutter ihrem Vater im Jahr 1927 schenkte, als „wunderschön, stark und glänzend schwarz-grün lackiert“. – 1894 beschlossen die Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft in Steyr (siehe *Steyr-Daimler-Puch AG*), neben der Waffenproduktion ein ziviles Standbein aufzubauen. Wie andere europäische Waffenhersteller auch, verfielen die Steyr-Werke dabei auf das Fahrrad. Das Know-how wurde von dem englischen Fahrraderzeuger Swift erworben; aber bereits seit 1896 wurden Waffenräder hergestellt, die aufgrund der hohen Produktqualität bald einen ausgezeichneten Ruf erlangten. 1987 verkaufte Steyr-Daimler-Puch die Zweiradproduktion schließlich an die Fiat-Tochter Piaggio. Die italienischen Designer verstanden es, die Fahrqualität zu verbessern, ohne den Nimbus des Waffenrades anzutasten. Für den Waffenradsammler „Wasi“ (<http://mcwasi.net>) sind Waffenräder „in ihrer Schlichtheit ungemein schön“. Man könne mit einem 50 Jahre alten Waffenrad nach dem Renovieren gut und gern noch einmal zehn Jahre fahren. Waffenräder gibt es übrigens nicht nur aus der Produktion von Steyr. „Wasi“ besitzt Räder von Steyr, Puch, Junior, Hollandrad und Brennabor.

Westautobahn (A 1). Die wichtigste Straße und mit 292 km zweitlängste Autobahn Österreichs (länger ist nur die A 2, die Südbahn). Verläuft von Auhof im Westen Wiens bis zum Grenzübergang Walserberg bei Salzburg entlang dem Nordrand der Alpen auf einer uralten Verkehrsachse, die vorher bereits von der Reichsstraße Nr. 1, der heutigen *Bundesstraße 1* (siehe dort), und ab Mitte des 19. Jahrhunderts von der Westbahn erschlossen worden ist. Der Spatenstich zur Reichsautobahnstrecke Salzburg–Wien erfolgte durch Adolf Hitler am 7. April 1938, wenige Wochen nach dem „Anschluss“. Als Touristen

getarnte deutsche Techniker hatten bereits ein Jahr vorher die Trassenführung weitgehend ausgekundschaftet. Der Bau wurde im Sommer 1938 mit rund 4000 Arbeitern begonnen und sollte 1941 abgeschlossen sein. Durch den Krieg wurden sukzessive Arbeitskräfte abgezogen; 1942 stellte man die Bauarbeiten ein. Nur zwei kurze Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von 13 km waren bei Salzburg tatsächlich fertig gestellt worden. Zahlreiche Autobahnbrücken standen jahrelang verloren in der Landschaft. Im Juli 1954 wurden die Arbeiten wieder aufgenommen, vorerst im Abschnitt Salzburg–Mondsee; die ersten Teilstücke gingen 1958 in Betrieb. Jahrelang wurde dann über den Autobahn-„Fleckerlteppich“ lamentiert, weil immer noch große Lücken zwischen den einzelnen Teilstücken bestanden; schließlich konnte im Mai 1967 das letzte Teilstück dem Verkehr übergeben werden. In jüngster Zeit gibt es heftige Klagen über den schlechten Zustand der Autobahn, die zudem mit ihren zwei Spuren pro Fahrtrichtung an die Kapazitätsgrenzen stößt. Im Jahr 2000 betrug der tägliche Gesamtverkehr auf der Westautobahn bei St. Pölten 56.588, bei Linz 77.577 und bei Salzburg 64.518 Fahrzeuge; der Schwerverkehr war ebenfalls bei Linz mit 16.448 Fahrzeugen am stärksten.

Wilder; der Wilde; „da Wüde“. Siehe *Maschin; Maschine*.

Winker. Mechanische Richtungsanzeige in Autos; Vorläufer des Blinkers. Alois Enigl: „Der IFA hatte noch keine Blinker, sondern Winker. Neben der Tür war auf beiden Seiten ein Schlitz, da klappte eine Art Pfeil heraus. In Wien hielt mich einmal ein Wachmann auf: ‚Sie sind abgebogen und haben kein Zeichen gegeben.‘ Beim Nachschauen stellte sich heraus, dass die Sicherung zum Winker durchgebrannt war.“

Wunderbaum. Manchmal am Rückspiegel angebrachter, anscheinend mit Chemikalien getränkter, baumförmiger Gegenstand, der guten Geruch im Wageninneren verbreiten soll. Adolf Katzenbeisser erinnert sich an seinen gebrauchten Simca 1000: „Drinne war noch ein so genannter ‚Wunderbaum‘, kein grüner mit Tannenduft, sondern ein roter mit penetrantem Geruch, der aus dem Wagen nicht mehr wegzubekommen war. Noch heute haftet der abscheuliche Geruch in meinem Gedächtnis.“

Zeugl, Zeugel. Laut Österreich-Duden eine „leichte Kutsche“. Elfriede Wondrusch schreibt: „Auch der Arzt kam aus Olberndorf nur mit einem Zeugel, einem leichten, offenen Zweisitzer, vor den ein Schimmel gespannt war.“

Zigeunerfahren. Eine durchaus innovative Variante des gemeinsamen Radfahrens, die Wilma Brauneis folgendermaßen beschreibt: „Dabei fuhr eine alleine mit dem Rad voraus, lehnte es dann an einen Baum und ging zu Fuß weiter. Die andere, die währenddessen gegangen war, nahm das Rad, als sie zu diesem kam, und fuhr nun ihrerseits ein Stück des Weges, die Freundin überholend, wieder etwas voraus. So ging jede ‚nur‘ den halben Weg zu Fuß und konnte die andere Hälfte fahrend zurücklegen.“ Ähnlich Karoline Eigl über ihr Fahrrad, das sie sich in den dreißiger Jahren durch die Arbeit als Dienstmädchen in Wien zusammengespart hatte und das sie nun gemeinsam mit ihrer Schwester benützte: „Wollten wir gemeinsam wohin, machten wir es so: Eine fuhr ein Stück vor, lehnte dann das Rad an einen Straßenbaum, ging weiter. Wenn dann die Nächste kam, fuhr sie damit eine Strecke vor. So hatten wir unseren Spaß und kamen doch schneller ans Ziel.“ Laut Wilma Brauneis wendeten auch Erwachsene diese Technik an, die – so vermutet sie – tatsächlich auf die „Zigeuner“ zurückzuführen ist, die sie in ihrer Kindheit oft noch im Wald „in Indianermanier“ beobachten konnte: „Von ihrem Lager am Waldrand schwärmten sie jeweils in die Umgebung aus, um ihre Waren zu verkaufen und Geld sowie Nahrung heimzubringen. Dass sie dabei auch die Gelegenheit nützten, ein Fahrrad zu ‚entleihen‘, wenn sich eine solche bot, war selbstverständlich. Zogen sie weiter, war aber für solch sperriges Gut kaum Platz auf ihrem Karren, und das Rad wurde zurückgelassen, an einen Baum gelehnt. Wurde noch während ihres Aufenthaltes nach ‚Fahrraddieben‘ gefahndet, waren sie nur schwer zu überführen, denn sie benützten das Rad zu zweit oder auch zu dritt oder viert in der

geschilderten Weise. Dahinschlendernde Leute konnte man aber nicht für ein irgendwo stehendes Rad verhaften. Sie achteten schon darauf, nicht mit dem Rad unmittelbar gesehen und gestellt zu werden.“

Kurzbiographien der in den Stichwort-Beiträgen erwähnten Teilnehmer/-innen am Schreibaufwurf

Alois Enigl, Volksschuldirektor i. R., geboren 1914 in Aschelberg im südlichen Waldviertel. Der Vater starb 1919 an den Folgen des Ersten Weltkrieges. Nach der Volksschule in Pöggstall Studium (als einziger Volksschüler) an der Lehrerbildungsanstalt in St. Pölten. 1933 Matura, 1934 österreichisches Bundesheer, 1938 deutsche Wehrmacht, Kriegsteilnahme, amerikanische Gefangenschaft, Verlust des linken Auges durch Granatsplitter. Seit Herbst 1946 in Traunstein Lehrer und Bauer, Bürgermeister, Heimatforscher und, und, und. Verheiratet, vier Kinder. Seine Bücher „Seltsame Geschichten aus dem Waldviertel“, „Vom alten Leben und Arbeiten im Waldviertel“ und „Bilder vom alten Leben und Arbeiten im Waldviertel“ sind noch beschränkt lieferbar.

Susanne Felke wurde 1933 in Trautenau (Trutnov) in Böhmen als erstes Kind eines städtischen Beamten geboren. Ihre Mutter führte den Haushalt. Ihr Bruder wurde zehn Jahre später geboren und starb bald nach der Geburt. 1945 musste sie mit ihrer Familie Böhmen verlassen. Sie ließen sich in Bautzen in Sachsen, damals „sowjetisch besetzte Zone“, nieder. 1951, mit 18 Jahren, schloss sie die Schule ab und wurde wegen des großen Lehrermangels in der damaligen DDR unmittelbar in den Lehrerdienst übernommen, den sie bis zu ihrem 58. Lebensjahr ausübte. 1965 gründete sie eine Familie und hatte später zwei Kinder. Sie lebt heute als Pensionistin in Berlin.

Franz Viktor Ernst Ginner wurde 1930 in Wien geboren; der Vater war Portier im Allgemeinen Krankenhaus, die Mutter, eine gelernte Verkäuferin, führte den Haushalt und war bis zu ihrem Tod 1947 krank. Nach Abschluss des „kleinen Abiturs“ im Jahr 1946 arbeitete Franz Ginner als Rossknecht und Holzknecht und erlernte das Drechslerhandwerk. Schließlich Eintritt in die Bundesgendarmerie; Dienst als Alpingendarm im Pyhrngebiet und im Salzkammergut; danach einige Zeit als „Weiße Maus“. 1959 wurde er Lehrer für Kriminalfotografie an der Gendarmeriezentralschule Mödling und führte dort 18 Jahre lang die Lichtbildstelle, anschließend bis zur Pensionierung Zeichenlehrer und Lehrer für Kriminologie und Kriminalistik. Zahlreiche Artikel in Fachzeitschriften; Autor eines Lehrbuches über „Kriminalistische Fotografie“; weitere Fotobücher. Nach der Pensionierung Befassung mit biblischen und esoterischen Themen (Buchveröffentlichung: „Das Engelbuch“); autobiografische Texte. Seit 1958 verheiratet, ein Sohn.

Agnes Grandjean, geboren 1940. Ihr Vater war Kaufmann und Landwirt; die Mutter arbeitete im Geschäft und in der Landwirtschaft ihres Ehemannes, später machte sie sich als Lebensmittelhändlerin selbständig. Agnes Grandjean lebte mit ihren Eltern und der jüngeren Schwester bis zu ihrem elften Lebensjahr auf dem Bauernhof der Eltern in Kaltenleutgeben. Dann zog die Familie nach Wien. Sie lernte den Beruf der Verkäuferin und arbeitete bis zur Pensionierung der Mutter in deren Lebensmittelgeschäft. Anschließend war sie bei der Wiener Gebietskrankenkasse tätig, zuerst als Sachbearbeiterin, später als Bezirksstellenleiterin. 1995 ging sie in Pension, nahm anschließend ihre pflegebedürftige Mutter zu sich und versorgte diese bis zu deren Tod im August 2001. Agnes Grandjean hat einen Sohn, ist verwitwet und lebt seit 24 Jahren in Baden bei Wien.

Luise Hanny, geboren 1927 in Brünn, Mähren. Der Vater war Schmiedemeister, die Mutter gelernte Weißnäherin und führte den Haushalt; ein drei Jahre jüngerer Bruder. Besuch der Volks-, Haupt- und Handelsschule. Von 1943 bis 1945 als Schreibkraft tätig. Im Frühjahr 1945 Flucht nach Niederbayern; Trennung von den Eltern, die im Mai 1945 aus ihrer Heimat Mödriz bei Brünn (Brünner deutsche Sprachinsel) vertrieben wurden. Ein halbes Jahr lang arbeitete Luise Hanny bei Bauern, bis sie schließlich wieder zu ihrer Familie fand, die es nach Niederösterreich verschlagen hatte. Von 1946 bis 1958 in einem Lebensmittelgeschäft in Wien-Ottakring, von 1958 bis 1971 in einer Strumpffabrik und von 1971 bis 1981 in einer Weinkellerei angestellt. 1956 Heirat, keine Kinder; Hausbau in Wolkersdorf im Weinviertel, Niederösterreich. 1981 Pensionierung.

Wilhelmine Hinner wurde 1923 in Wien geboren. Ihr Vater war Polier im Baugewerbe, die Mutter Hausmeisterin; ein jüngerer Bruder. Besuch der Volks- und Hauptschule; Schneiderlehre; bis zu ihrer Pensionierung in derselben Firma beschäftigt. 1948 Heirat; 1952 Geburt eines Sohnes. Tod des Mannes nach 37-jähriger Ehe; der zweite Mann starb nach sieben Jahren. Seither lebt Wilhelmine Hinner zurückgezogen in Wien.

Adolf Katzenbeisser wurde 1941 in Litschau im oberen Waldviertel in einer Kleinhauslerfamilie als ältestes von drei Kindern geboren. Der Vater war Maurerpolier, die Mutter Heimarbeiterin. Nach der Hauptschule kam er nach Wien und lernte in einer Lehrwerkstätte der ÖBB den Beruf eines Maschinenschlossers, der eine Ausbildung zum Lokführer folgte. Heirat 1967, zwei Kinder. Mit 40 Jahren fand er Freude am Schreiben. Veröffentlichung seiner Biographien in der Reihe „Damit es nicht verlorengeht ...“ („Kleiner Puchermann lauf heim ... – Kindheit im Waldviertel“ und „Zwischen Dampf und Diesel – Meine Ausbildung zum Lokführer“). Intensivierung des autodidaktischen Schreibens nach Absolvierung von Schreibwerkstätten und Volkshochschulkursen. Herausgabe diverser Sachbücher, Erzählungen und Biographien in vereinfachter Form im Selbstverlag. Heute lebt Adolf Katzenbeisser als Pensionist in Wien.

- Johanna Kincl** wurde 1923 in Wien als einzige Tochter eines Goldschmiedegehilfen geboren. Ihre Mutter versorgte den Haushalt. Johanna Kincl absolvierte nach der Pflichtschule eine zweijährige Handelsschule und war 28 Jahre als Handelsangestellte berufstätig. 1942 heiratete sie und zog als Kriegswitwe drei Kinder groß. Heute lebt sie mit ihrem zweiten Mann als Pensionistin in Wien.
- Anton Kriebert** wurde 1926 in Erlauf in Niederösterreich als jüngstes von drei Kindern geboren. Sein Vater war Hilfsarbeiter, seine Mutter versorgte den Haushalt und eine kleine Landwirtschaft. Anton Kriebert absolvierte eine Maurerlehre und war in der Folge auf so genannten „kriegswichtigen“ Baustellen beschäftigt. Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs wurde er noch zum Kriegsdienst eingezogen, konnte aber schon 1945 aus der Gefangenschaft nach Hause zurückkehren. Anschließend arbeitete er bis zu seiner Pensionierung als Maurer. 1955 gründete er eine Familie. Anton Kriebert ist sechsfacher Vater und lebt mit seiner Frau in seinem Geburtsort Erlauf.
- Erika Mitscha-Märheim**, geboren 1928 in Wien. Nach Absolvierung der Volks- und Hauptschule in Mistelbach, Niederösterreich, war sie ab 1942 als landwirtschaftlicher Lehrling am elterlichen Gutsbetrieb beschäftigt (Berufsschule und Abschlussprüfung). Im April 1945 Flucht vor der herannahenden Front; auf Umwegen gelangte sie nach Murau, Steiermark, wo sie am Bergbauernhof von Verwandten Aufnahme und Arbeit fand. 1950 kehrte sie nach Wien zurück und arbeitete als Buchhalterin. 1954 trat sie als Gesellschafterin in die Eckart-Buchhandlung in Wien-Josefstadt ein und führte diese gemeinsam mit ihrer Schwester Lore bis zur Pensionierung im Jahr 1987. – Der Vater von Erika Mitscha-Märheim, Univ.-Prof. Dr. Herbert Mitscha-Märheim, wurde 1900 geboren. Studium der Urgeschichte, 1922 Dr. phil.; Tätigkeit am niederösterreichischen Landesmuseum; 1927 Heirat. Nach dem Tod seines Vaters 1927 liquidierte Herbert Mitscha-Märheim den Dienst und widmete sich voll der Bewirtschaftung des Familiengutes in Ebendorf bei Mistelbach. 1945 Flucht; danach viele Jahre keine Möglichkeit, auf den besetzten Familienbesitz zurückzukehren. 1950 Habilitation an der Universität Wien, 1959 Berufung als a. o. Professor für Frühgeschichte; zahlreiche wissenschaftliche Publikationen, Teilnahme an archäologischen Ausgrabungen. 1976 gestorben.
- Edith Mrázek**, geboren 1927 in Wien. Studium der Germanistik und Philologie an der Universität Wien, 1950 Dr. phil. Zuerst als Dolmetscherin und Bibliotheksleiterin in Innsbruck beschäftigt, ab 1955 Staatsbibliothekarin im Heeresgeschichtlichen Museum Wien und ab 1958 in der Österreichischen Nationalbibliothek. 1966 Austritt aus dem Staatsdienst; Eheschließung, Geburt eines Kindes; von 1967 bis 1989 als Arzthelferin in der Kinderarztpraxis ihres Gatten tätig. Intensive schriftstellerische Tätigkeit (Pseudonym: Edith Sommer), zahlreiche Veröffentlichungen, Mitgliedschaft u. a. im P.E.N.-Club; 1995 Goldenes Verdienstzeichen der Republik Österreich.
- Erika Neuberger** wurde 1925 in Wien geboren. Ihr Vater war Beamter der Wiener Verkehrsbetriebe, ihre Mutter führte den Haushalt mit zwei Kindern. Sie absolvierte eine Handelsschule und war als Beamtin der Wiener E-Werke sowie als technische Zeichnerin berufstätig. Erika Neuberger war zweimal verheiratet und hat zwei Kinder, die sie großteils alleine aufzog. Heute lebt sie verwitwet als Pensionistin in Wien.
- Karl Oppolzer** wurde 1924 als Einzelkind in Wien geboren; der Vater war Kellner, die Mutter bis zu seiner Geburt Schneiderin. Besuch der Volks-, Haupt- und Fachschule; Arbeit im Hotel Krantz-Ambassador in Wien bis zur Einberufung zum Reichsarbeitsdienst und anschließend zur Wehrmacht. Ausbildung zum Panzerfahrer; hauptsächlich am italienischen Kriegsschauplatz im Einsatz. Nach der Kriegsgefangenschaft Fahrer beim britischen Roten Kreuz. 1948 Heirat, 1950 Geburt der Tochter Renate. 35 Jahre lang beim österreichischen Roten Kreuz im Generalsekretariat als Kfz-Referent tätig. Seit 1984 genießt Karl Oppolzer die Pension.
- Erika Payr**, geboren 1921 in Innsbruck; Volksschule und AHS in Innsbruck; Matura im März 1939. Danach sechs Monate „Pflichtjahr“ und anschließend bis 1946 als Versicherungsbuchhalterin tätig; ab dann Hausfrau; drei Kinder.
- Sepp Prokesch** wurde 1913 in Liesing, damals Niederösterreich, als jüngerer von zwei Söhnen eines Brautechnikers geboren. Nach der Matura erlernte der Autor ebenfalls das Brauhandwerk, besuchte eine Fachschule in Prag und erwarb nach langjähriger Praxis in verschiedenen böhmischen und österreichischen Brauereien den Fachtitel Ingenieur. Von 1939 bis 1945 leistete er Kriegsdienst und kam danach in US-amerikanische Kriegsgefangenschaft. 1943 heiratete Sepp Prokesch die Tochter eines Braumeisters, in der Folge wurde er dreifacher Vater. Bis zu seiner Pensionierung im Jahr 1978 war er als Braumeister in Wieselburg und Klagenfurt tätig. Seine Erfahrungen im Brauereigewerbe hat Sepp Prokesch schriftlich festgehalten und der Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen zur Verfügung gestellt. Ein Teil der Kindheitserinnerungen des Autors ist im Band 24 dieser Buchreihe, „Kindheit im Ersten Weltkrieg“, herausgegeben von Christa Hämmerle, publiziert.
- Engelbert Rohringer** wurde 1932 in Korneuburg in Niederösterreich als einziger Sohn eines Gastwirtehepaares geboren. Er wuchs großteils bei seinen Großeltern in Langenzersdorf bei Wien auf. Nachdem er die Pflichtschule und eine Hotelfachschule absolviert hatte, trat er in den Kellnerberuf ein, in dem er bis zu seiner Pensionierung 1993 tätig war. 1957 Heirat; zwei Kinder. Heute lebt er mit seiner Frau Herta in Wien.
- Herta Rohringer** wurde 1935 in Wien als einzige Tochter eines Bäckergehilfen und einer Schneiderin geboren. Nach Abschluss einer entsprechenden Ausbildung war sie als Kindergärtnerin und Horterzieherin tätig. 1957 Heirat; zwei Kinder. Heute lebt sie mit ihrem Mann Engelbert als Pensionistin in Wien.
- Robert Schediwy** wurde 1947 in Wien als einziger Sohn von Johann und Rosa Schediwy geboren. Der Vater (1912–1996) stammte aus kleinsten Verhältnissen und arbeitete sich zum Prokuristen einer Großhandelsfirma hoch. Robert Schediwy studierte Jus und Volkswirtschaft (letzteres auch als Fulbrightstipendiat in den USA) und war von 1976 bis Ende 2002 als Gemeinwirtschaftsreferent der Wirtschaftskammer tätig. Daneben Lehrtätigkeit an der Universität Wien, Webster University Wien und an der Universität Kuopio, Finnland; dort Habilitation (1998). Zwei Ehen, eine Tochter. Zahlreiche Publikationen zu ökonomischen und kulturellen Fragen.

Helga Schön, geboren 1930. Ihre Eltern betrieben ein kleines Friseurgeschäft in Rotheau, Niederösterreich; so erlernte auch sie diesen Beruf; Friseur-Meisterprüfung. In Wien als selbständige Friseurin tätig. Die Tochter kam 1956 zur Welt. Heute ist Helga Schön Pensionistin.

Karl Schovanez (1894–1987) wurde als Sohn einer tschechischen Zuwandererfamilie in Wien geboren und wuchs in den Bezirken Ottakring und Hernals auf. Nach Volks- und Bürgerschule absolvierte er eine Fotografenlehre und arbeitete bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs in diesem Beruf. 1918 kehrte er schwer verwundet aus dem Krieg zurück, und erlangte in der Folge eine Dauerstellung bei der Eisenbahn. 1917 hatte Karl Schovanez geheiratet, 1919 wurde sein einziger Sohn geboren. Für ihn schrieb er in den 1960er Jahren, nach seiner Pensionierung als ÖBB-Beamter, seine Lebens- und Familiengeschichte unter dem Titel „Im Zwielflicht der Jahrzehnte“ auf. Diesem fast 600 Seiten umfassenden autobiographischen Manuskript sind die hier abgedruckten Textstellen entnommen.

Maria Trettler, geboren 1928 in Kaisersdorf, Bezirk Oberpullendorf, Burgenland, als ältestes von vier Kindern. Der Vater war Zimmerer, die Mutter versorgte den Haushalt, die im Hausverband lebenden betagten Großeltern und eine kleine Landwirtschaft. Der 1901 geborene Vater starb im Alter von 46 Jahren. Vier Klassen Volksschule (zweisprachig: kroatisch und deutsch), vier Klassen Hauptschule, von 1942 bis 1944 Handelsschule in Baden bei Wien. Von 1944 bis zur Pensionierung im Jahr 1987 ohne Unterbrechung als Angestellte bzw. Beamtin (Titel: „Amtsrat“) berufstätig. Heirat 1949; eine Tochter (geboren 1950); seit 1980 verwitwet. Lebt seither allein in ihrem Eigenheim in Kaisersdorf.

Hans Waldhauser wurde 1934 in Grünwald in Bayern als drittes von vier Kindern eines selbständigen Spengler- und Installateurmeisters geboren. Die Mutter führte den Haushalt. Er absolvierte in München eine Lehre als Heizungsbauer, verbrachte dann einige „Wanderjahre“ und machte sich 1959 als Heizungs- und Lüftungsbaumeister in seinem Geburtsort selbständig. 1961 gründete er eine Familie und hat vier Kinder. Hans Waldhauser war lange Jahre Gemeinderat und Vizebürgermeister und ist vielseitig im kulturellen Leben seiner Heimatgemeinde engagiert.

Barbara Waß wurde 1944 in Scheffau an der Lammer in Salzburg als das jüngste von drei Geschwistern geboren. Ihr Vater war Holzknecht und Bergbauer. Nach ihrer Volksschulzeit arbeitete Barbara Waß als Kindergartenhelferin. Sie heiratete 1965, hat drei Kinder und lebt heute in Kuchl, Bezirk Hallein, Salzburg. In der Reihe „Damit es nicht verlorengeht ...“ hat Barbara Waß den Band 6 „Mein Vater, Holzknecht und Bergbauer“, den Band 16 „Für sie gab es immer nur die Alm. Aus dem Leben einer Sennerin“ sowie autobiographische Beiträge für weitere Bände verfasst.

Erich Weinmüller wurde 1931 in Wien geboren, der Vater war Intarsist, die Mutter Holzarbeiterin. Von 1945 bis 1952 Verkäufer bei Julius Meinl, dann bis 1956 in bunter Folge Kaffeekoch, Barmixer und Geschäftsführer eines Cafés am Graben in Wien. Von 1956 bis 1990 bei der ÖGUSSA (Österreichische Gold- und Silberscheideanstalt) in Wien in unterschiedlichen Funktionen tätig. Anfang der sechziger Jahre holte er die Matura im Abendstudium nach. Er war Industrieberater in Fragen der Löttechnologie und des Schweißens und in dieser Funktion für die ÖGUSSA in vielen Ländern Europas unterwegs; Fachautor und Lehrbeauftragter. 1990 Pensionierung. Zwei Kinder und fünf Enkelkinder; seit 1975 in dritter Ehe sehr glücklich und dauerhaft verheiratet. – Leopold Weinmüller, Erich Weinmüllers Vater, wurde 1881 in Wien als Sohn eines Eisenbahnconducteurs geboren; nach einer Lehre als Holzbildhauer und erzwungenen Wanderjahren (stand als Gewerkschaftler in Wien auf einer schwarzen Liste) bildete er sich zum Intarsisten aus und war ein begehrter Kunstgewerbler. Von 1928 bis 1938 arbeitslos, 1939 kriegsdienstverpflichtet in einer Fabrik für Munitionskisten; ab 1946 Rentner; gestorben 1966.

Erna Wollner wurde 1925 in Wien als erstes von zwei Kindern einer Sekretärin unehelich geboren; ihren Bruder lernte sie erst mit 15 Jahren kennen. Väterlicherseits war sie jüdischer Herkunft, was ihr allerdings erst durch Ausgrenzung in der NS-Zeit bewusst und zum Problem wurde. Dennoch konnte sie in dieser Zeit eine kaufmännische Lehre absolvieren und war anschließend durchgehend als Bürokraft berufstätig, zuletzt 17 Jahre lang als Chefsekretärin beim ORF. Heute lebt sie als Pensionistin, verwitwet und ohne Nachkommen, bei Wien. Auf Wunsch der Autorin erscheint ihr Beitrag unter einem Pseudonym.

Verwendete Literatur

Andersen, Arne: Der Traum vom guten Leben. Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute. Frankfurt, New York 1999.

Brilli, Attilio: Das rasende Leben. Die Anfänge des Reisens mit dem Automobil. Italienische Originalausgabe Bologna 1999; deutsche Übersetzung Berlin 1999.

Bruckmüller, Ernst; **Gutkas**, Karl (Hgg.): Verkehrswege und Eisenbahnen. Beiträge zur Verkehrsgeschichte Österreichs. Wien 1989.

Buchta, Wolfgang M.: Lohner-Kutschen. Kutschen und Pferdefuhrwerke der k.u.k. Hofwagenfabrik Jacob Lohner & Co aus Wien. Wien 1995. S. 11 –23 (Kapitel: „Die Geschichte des Hauses Lohner“).

Czeike, Felix: Historisches Lexikon Wien. In 5 Bänden. Wien 1992–1997.

Davis, Mike: Ecology of Fear. Los Angeles and the Imagination of Disaster. New York 1998.

Dinzelbacher, Peter (Hg.): Europäische Mentalitätsgeschichte. Hauptthemen in Einzeldarstellungen. Stuttgart 1993.

- Duden.** Wie sagt man in Österreich? Wörterbuch des österreichischen Deutsch. 3., vollständig überarbeitete Auflage von Jakob Ebner. Mannheim, Leipzig, Wien, Zürich 1998.
- Dülmen, Richard van (Hg.):** Entdeckung des Ich. Geschichte der Individualisierung vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Köln, Weimar, Wien 2001.
- Dylan, Bob:** Writings und Drawings. Texte und Zeichnungen. Deutsch von Carl Weissner. New York 1973; dt. Übersetzung Frankfurt a. M. 1975 (Zweitausendundeins).
- Eckermann, Erik:** Vom Dampfwagen zum Auto. Die Motorisierung des Verkehrs. 3. Aufl., 2002.
- Ehn, Friedrich F:** Das große Puch-Buch. Die Zweiräder von 1890–1987. 3. Aufl., Graz 1993.
- Ehn, Friedrich F:** Die Puch-Automobile. 2. Aufl., Graz 2000.
- Ehn, Friedrich F:** KTM – Weltmeistermarke aus Österreich. Graz 1998.
- Eigner, Peter; Helige, Andrea (Hgg.):** Österreichische Wirtschafts- und Sozialgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert. 175 Jahre Wiener Städtische Versicherung. Wien, München 1999.
- Engl, Hermann; Lämmel, Frank:** Highway Deutschland. Das große Buch der Autobahn. 1997.
- Enigl, Alois:** Bilder vom alten Leben und Arbeiten im Waldviertel. 1994.
- Enigl, Alois:** Das alte Leben und Arbeiten im Waldviertel. 1987.
- Fahrrad – von der Draisine zur Hightech-Maschine. Hg. v. Technischen Museum Wien. Katalog zur Ausstellung vom 8. November 2002 bis zum 13. April 2003. Wien 2002.
- Fahrräder – Motorräder – Automobile. Verkehr. Straßenfahrzeuge aus der Sammlung des Technischen Museums Wien. Wien 2001.
- Glaser, Hermann:** Das Automobil. Eine Kulturgeschichte in Bildern. München 1986.
- Glaser, Hermann:** Deutsche Kultur 1945–2000. München, Wien 1997 (Ausgabe der Büchergilde Gutenberg, Frankfurt a. M. 1999).
- Glaser, Hermann:** Industriekultur und Alltagsleben. Vom Biedermeier zur Postmoderne. Frankfurt a. M. 1994.
- Hägele, Ulrich:** Mopeds, Choppers, Straßenwanzen. Jugendliche Gegenkultur in den sechziger Jahren. 1997.
- Heine, Hartwig u. a.:** Mobilität im Alltag. Warum wir vom Auto nicht lassen. Campus 2001.
- Heining, Duncan:** Cars and Girls – The Car, Masculinity and Pop Music. In: **Thoms, David et. al. (Ed.):** The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century. Aldershot 1998. p. 96–119.
- Hochmuth, Andreas:** Kommt Zeit, kommt Rad. Eine Kulturgeschichte des Radfahrens. Wien 1991.
- Holden, Len:** More than a Marque. The Car as Symbol: Aspects of Culture and Ideology. In: **Thoms, David et. al. (Ed.):** The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century. Aldershot 1998. p. 28–40.
- Kerouac, Jack:** On the Road. Erstveröffentlichung USA 1957; dt. Übersetzung unter dem Titel „Unterwegs“, Reinbek bei Hamburg 1968.
- Knoflacher, Hermann:** Landschaften ohne Autobahnen. Für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung. Wien 1996.
- Knoflacher, Hermann:** Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem. Wien, Köln, Weimar 2001.
- Kremer, Rüdiger; Rumpf, Wolfgang:** Baby, won't you drive my car? Dichter am Steuer. Frankfurt a. M. 1999.
- Kubisch, Ulrich:** Motor-Roller mobil. Vom zivilisierten Zweirad zum Fast-Automobil. Eine Geschichte der Massenmotorisierung. Berlin 1985.
- Kubisch, Ulrich; Janssen, Volker:** Borgward – Ein Blick zurück auf Wirtschaftswunder, Werkalltag und einen Automythos. Berlin 1984.
- Least Heat Moon, William:** Blue Highways. Eine Reise in Amerika. Frankfurt a. M. 1985; engl. Originalausgabe USA 1982.
- Lessing, Hans-Erhard (Hrsg.):** Ich fahr' so gerne Rad ... Geschichten von der Lust, auf dem eisernen Rosse dahinzujagen. München 2002.
- Lockwood, Sebastian:** "Savage Servility: Cars in the Psyche". In: **Thoms, David et. al. (Ed.):** The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century. Aldershot 1998. p. 50–55.
- Loo, Hans van der; Reijen, Willem van:** Modernisierung. Projekt und Paradox. München 1992.
- Lüdtke, Alf; Marbolek, Inge; Saldern, Adelheid von (Hgg.):** Amerikanisierung. Traum und Alptraum im Deutschland des 20. Jahrhunderts. Stuttgart 1996.
- Merki, Christoph Maria:** Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Wein, Köln, Weimar 2002.
- Möser, Kurt:** Die Geschichte des Autos. Frankfurt a. M. 2002.
- Oller, Franz-Josef (Hg.):** Mein erstes Auto. Erinnerungen und Geschichten. Essen 1996; Fischer Taschenbuch, Frankfurt a. M. 1999.
- Österreich Lexikon** in zwei Bänden. Hg. v. Richard und Maria Bamberger, Ernst Bruckmüller, Karl Gutkas. Wien 1995.
- Raeithel, Gert:** Geschichte der nordamerikanischen Kultur. Band 2: Vom Bürgerkrieg bis zum New Deal 1860–1930. 1988, 1992.
- Rauscher, Karl-Heinz; Knogler, Franz:** Das Steyr-Baby und seine Verwandten. PKW aus Steyr. Graz 2002.
- Rauscher, Karl-Heinz; Knogler, Franz:** LKW aus Steyr. Gnas 1999.
- Rigele, Georg:** Die Großglockner-Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments. Wien 1998.

- Rigle**, Georg: Die Wiener Höhenstraße. Autos, Landschaft und Politik in den dreißiger Jahren. Wien 1993.
- Ruppert**, Wolfgang: Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge. Frankfurt a. M. 1993.
- Sachs**, Wolfgang: Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche. Reinbek beim Hamburg 1984.
- Sachslehner**, Johannes: Auf Reisen im alten Österreich. Wien 1997.
- Salzburger Automobil- und Motorradgeschichte. Hg. v. Salzburger Automobil-, Motorrad- und Touring-Club. Salzburg, München 1997.
- Santner**, Rudolf: Österreichische Motorräder und Beiwagen 1918–1960. Graz 1994.
- Schievelbusch**, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München, Wien 1977; Fischer Taschenbuch, Frankfurt a. M. 2002.
- Schmidt**, Georg u. a.: Bewegung und Beharrung. Transport und Transportsysteme in Österreich 1918–1938. Eisenbahn, Automobil, Tramway. Wien, Köln, Weimar 1994.
- Schütz**, Erhard; **Gruber**, Eckhard: Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933–1941. Berlin 1996.
- Seper**, Hans: Die Brüder Gräf. Geschichte der Gräf & Stift-Automobile. Wels 1991.
- Seper**, Hans: Österreichische Automobilgeschichte. 1815 bis heute. Wien 1986.
- Seper**, Hans: Von Austro-Fiat zur Österreichischen Automobilfabrik ÖAF-Gräf & Stift AG. Werdegang – Personen – Kraftfahrzeuge. Wels 1994.
- Steffen**, Katharina: Übergangsrituale einer auto-mobilen Gesellschaft. Eine kulturanthropologische Skizze. Frankfurt a. M. 1990.
- Steinböck**, Erwin: Lohner – zu Land, zu Wasser und in der Luft. Die Geschichte eines industriellen Familienunternehmens von 1823–1970. 3. Aufl., Graz 1996.
- Stommer**, Rainer (Hg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos. 3. Auflage, Marburg 1995.
- Teutschl**, Wolfgang: Wiener Dialektlexikon. Purkersdorf bei Wien 1990.
- Thoms**, David; **Holden**, Len; **Claydon**, Tim (Ed.): The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century. Aldershot 1998.
- Treue**, Wilhelm: Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte. München 1965.
- Ulreich**, Walter (Hg.): Rad – Gestern, Heute, Morgen. Eine internationale Ausstellung zu Geschichte, Entwicklungsstand und Zukunft des Fahrrades. Hinterbrühl 1994.
- Ulreich**, Walter: Das Steyr-Waffenrad. Graz 1995.
- Veigl**, Hans: Die 50er und 60er Jahre. Geplantes Glück zwischen Motorroller und Minirock. Wien 1996.
- Wehle**, Peter: Sprechen Sie Wienerisch? Von Adaxl bis Zwutschkerl. Erweiterte und bearbeitete Neuausgabe. Wien, Heidelberg 1980.