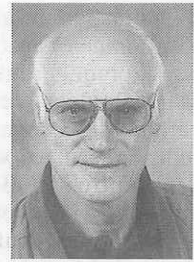


dem Pinzgauer Bezirksarchiv

Salzburger Automobil- und Motorradgeschichte

Ein Beitrag von Cav. Horst Scholz



zürzlich brachte der bekannte Salzburger Verlag Anton Pustet ein neues Buch heraus, mit dem Titel »Salzburger Automobil- und Motorradgeschichte«, herausgegeben vom Salzburger Automobil-, Motorrad- und Touringklub. Wie der Präsident SAMTC, Konsul Othmar Horwarth, richtig meint, gibt es zu vielen Büchern der Salzburger Geschichte eine Reihe von Büchern, doch erstaunlicherweise noch keines über die Entwicklung des motorisierten Verkehrs. Den Autor Helmut Krackowizer, Erich Marx, Müller, Knut Rakus, Volker Mühl und Harald Waitzbauer ist es gelungen, in Text und Bild dem Leser einen guten Überblick zu verschaffen, alle Fahrzeugtypen und Kfz-Betriebe zu zeigen, und trotzdem einen überschaubaren Umfang einzuhalten, wobei auch der Ort nicht zu kurz kommt.

Wahnwitziges Tempo und wilde Rücksichtslosigkeit

Beginnend mit der sogenannten »Urform« des Automobils, Siegfried Körber, Karl Benz, Gottfried Daimler, Mercedes, um nur einige »Automobilpioniere« zu nennen, zeigt eine Aufnahme aus dem Jahre 1900 das erste Automobil in Salzburg. Eine Polizeiverordnung für das Herzogtum Salzburg gab es schon vor mehr als 100 Jahren. Große Aufregung und vielfaches Interesses verursachte das erste in Österreich abgehaltene Straßenrennen auf der Strecke Salzburg - Wien, am 1. und 2. Juni 1900. Es herrschte der allgemeinen Euphorie auch in den neuen, teils kühnen Straßenprojekten, so forderte man schon 1908 eine Verkehrsverbindung zwischen Krimml und Mallnau, Mittersill und Matrei, Fusch und Heiligenblut sowie eine Straße Rauris-

Wörth-Hochtor-Heiligenblut. In der Folge konnten motorisierte Verkehrsteilnehmer auf Salzburger Straßen immer öfter angetroffen werden. Es zeichnete sich auch ein Widerstand gegen die »Automobilplage« ab. Die Zeitungen schrieben von »wahnwitzigem Tempo«, »wilder Rücksichtslosigkeit« und »gewissenlosen Lenkern«. Bereits 1904 erließ die k.k. Landesregierung in Salzburg eine Verordnung bezüglich des Fahrens mit dem Automobilwagen und Motorrade auf den öffentlichen Straßen und Wegen. 1908 trat österreichweit das Automobilhaftpflichtgesetz in Kraft, die Autos erhielten Kennzeichen, und die Reichs-Automobilsteuer wurde eingeführt.

Pinzgau 1930 auf Rechtsfahrordnung umgestellt

Die Salzburger Automobilisten fanden sich im November 1907 im »Salzburger Automobil-Club« zusammen. Als erster Taxiunternehmer - damals »Automobilfiaker« oder »Autodroschke« genannt - scheint 1909 Rudolf Häitzinger auf, und vier Jahre später wurde in Salzburg der erste motorbetriebene Rettungswagen angeschafft. 1912 begann der motorisierte öffentliche Verkehr: Im Pinzgau eröffnete man die Autobusstrecke Saalfelden-Lofer. Die Fahrordnung war keineswegs einheitlich, in vielen Ländern galt die Linksfahrordnung, so auch in Österreich. Eine Umstellung zum Rechtsverkehr für den Pinzgau erfolgte ab April 1930. In Lend mußten die Kraftfahrer die Fahrseiten wechseln. Wie auch berichtet wird, hatte Salzburg 1929 unter allen Städten Österreichs die größte Fahrzeugdichte, auf 44 Personen kam ein Fahrzeug, im selben Jahr installierte man Salzburger erste Verkehrsampel.

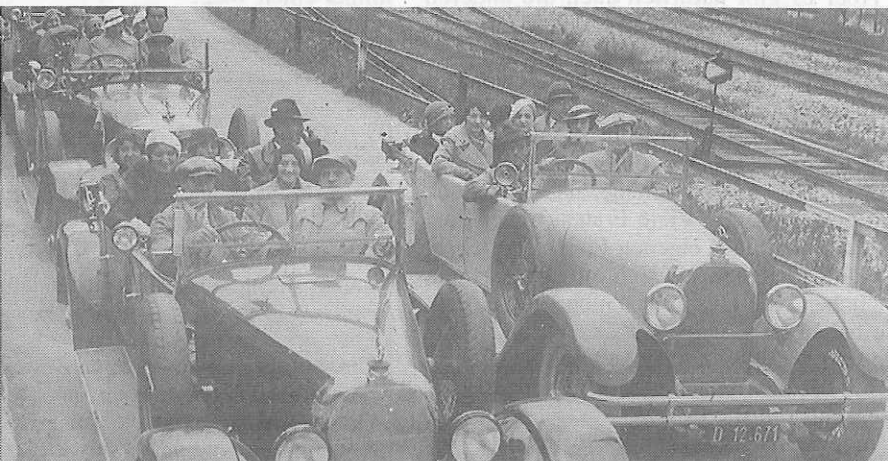
Juden mußten Führerschein und Kfz-Scheine abgeben

Es wird über das Ärgernis Straßenlärm und dem »Unfug des Hupens« genauso berichtet, wie über das Autofahren auf dem Lande - vorbei bei die »gute alte Landstraßenherrlichkeit«, die von der »hektischen Zeit« überrollt wurde. Unzählige Straßenbaumaßnahmen folgten, wobei das größte Bauvorhaben in den Jahren 1930 - 1935 die Großglockner Hochalpenstraße war. Hier fanden 3.200 Menschen in der Notzeit Arbeit. Viele interessante Aufnahmen von Autos und Motorrädern geben einen tollen Einblick in die damalige Fülle von Fahrzeugen. Viele Seiten und einmalige Bilder sind auch dem Motorsport gewidmet, hier steht auch, daß auf Anordnung des Reichsführers SS vom 3. Dezember 1938 Juden der Führerschein und Kfz-Schein abgenommen wurde. Nach dem Kriegsausbruch herrschte für die meisten Autos Ablieferungspflicht, sogenannte »Herrenfahrer« gab es nur noch in Uniform. Mit Fortschreiten des Krieges verschärfte sich das Problem der Treibstoff- und Reifenversorgung. 1944 verkehrten die Post- und Bahnbusse nur noch zu Arbeitsbeginn und Arbeitsende.

Kultgegenstand und Statussymbol

Von der Benzinkanne zum Tankservice, automobiler Fremdenverkehr, Zweirad-Impressionen, die Porsche-Erfolgsstory, Halleiner Motorenwerke, Kraftfahrzeugbranche und der Salzburger Motorsport, dabei auch das Eisrennen auf dem Zellersee, um nur einige Kapitel zu streifen, geben einen umfassenden Einblick in die Salzburger Automobilgeschichte nach dem Krieg bis in die heutige Zeit, begleitet von einer Fülle an Informationen und Bildmaterial. Im letzten Beitrag über »Auto - Landschaft - Mensch« finden wir auch kritische Worte über das Auto als Kultgegenstand, Statussymbol, als Instrument zum Entkommen aus sozialer Verpflichtung und als Mittel zur Befriedigung des Bewegungsdranges. Im Schlußsatz meint Guido Müller: Hat uns die Motorisierung nicht doch auch lebenswertere Zukunft aufgetan? Das Auto sollte eine von uns verantwortbare Überlebenschance haben und nicht am Erfolg zugrunde gehen. Die wahrscheinlich deutlichste Signatur hat dieses Jahrhundert durch die Erfindung des Automobils erfahren.

»Salzburger Automobil- und Motorradgeschichte«, herausgegeben vom Salzburger Automobil-, Motorrad- und Touring-Club, Verlag Anton Pustet, Herbst 1997, ISBN 3-7025-03636-3, erhältlich im Buchhandel, Preis 398,- Schilling.



...xler im Jahre 1938.

Foto: Pinzgauer Bezirksarchiv