

DIE ST. VEITER „HOLZMÄNNER“ IN AFRIKA

Erwin und Margarethe Holzmann aus St. Veit an der Glan begaben sich mit Motorrädern und Automobilen der Steyr-Daimler-Puch AG in den 1950er und 60er Jahren auf abenteuerliche Fahrten quer durch Afrika und legten dabei etliche tausend Kilometer am „schwarzen Kontinent“ zurück

Aficionados der inländischen Motorrad- und Automobilgeschichte und insbesondere Liebhabern von Nachkriegsfahrzeugen der Marke Puch ist das Ehepaar Erwin und Margarethe Holzmann möglicherweise bereits ein Begriff. Mit seinen Afrikafahrten war es in den 1950er und 1960er Jahren in der heimischen Presse präsent und lieferte der Steyr-Daimler-Puch AG wiederholt hervorragende Gelegenheiten zur Bewerbung ihrer Produkte aus Grazer Fertigung. Den Höhepunkt stellte die Durchquerung Afrikas mit einem Puch 500 im Jahre 1958 dar, womit die „Holzmänner“, wie sie von der Presse liebevoll genannt wurden, dem damals noch recht frisch gebackenen Kleinwagen eine gelungene Bewährungsprobe und eine höchst positive mediale Resonanz bescherten. Dennoch ist es heute, etwa zwanzig Jahre nach dem Tod von Erwin und Margarethe Holzmann, die keine direkten Nachfahren hinterließen, außerordentlich schwierig, sich ein umfassendes Bild von den Leistungen des Ehepaares zu verschaffen. Erwin Holzmann war als begnadeter und begabter Fotograf bekannt, der von seinen Reisen tausende Fotos mit in die Heimat brachte und dort bei Lichtbildvorträgen persönlich zur Schau stellte¹. Auch führten er und seine Frau bei ihren Reisen detaillierte Tagebücher². Zu einer weitreichenden, alle Fahrten umfassenden, schriftlichen Veröffentlichung ihrer Reiseerlebnisse und Bilder kam es jedoch nicht. Ziel dieses Artikels ist es daher, die zahlreichen Reisen des Ehepaares Holzmann und das damit verbundene Stück österreichischer Zweirad- und Automobilgeschichte ausführlich zu dokumentieren und interessierten Leserinnen und Lesern zugänglich zu machen. Im Rahmen detaillierter Recherchen konnten vielfältige Informationen und historische Fotografien aus verschiedensten Quellen erschlossen werden, die Einzug in die vorliegende Publikation hielten. Diese geht zunächst auf den Werdegang von Erwin und Margarethe Holzmann ein und stellt dann die ersten zehn Reisen des Ehepaares in den Vordergrund, die in chronologischer Reihenfolge beschrieben werden. Die zugehörigen Reiserouten illustriert Abbildung 1, einen Überblick über wesentliche Reisedaten gibt Tabelle 1. Erwin Holzmann wird 1916 als Erwin Kaban in St. Veit an der Glan geboren. Seine Mutter Ottilie Kaban heiratet später Herrn Josef Holzmann, der mit ihr 1929 die gleichnamige Konditorei am St. Veiter Hauptplatz gründet. Erwin nimmt ebenfalls den Namen Holzmann an und tritt nach seiner Schulzeit und einer Lehre zum Konditor in das Familienunternehmen ein, an dem er etwa nach Kriegsende auch

Teilhaber wird. Seine spätere Frau Margarethe (geb. Wallner) kommt 1919 in Wiener Neustadt zur Welt. Nach der Schulzeit absolviert sie eine Lehre zur Floristin in St. Veit an der Glan, wo sie Erwin kennen und lieben lernt und die beiden im Jahr 1946 oder 47 heiraten. Gemeinsam übernehmen sie in Folge die Führung der Konditorei. Erwin und Margarethe (genannt „Grete“ oder auch „Gretl“) sind begeistert vom Reisen und dem damit verbundenen Kennenlernen anderer Kulturen. Der Familienbetrieb ermöglicht es ihnen, dieser Beschäftigung oftmals und ergiebig nachzugehen und sich auf ausgedehnte Motorrad- und Automobil-Touren in Europa und insbesondere in Afrika zu begeben.³

Auch wenn bereits in den 1950ern gewisse Sicherheitsmechanismen entlang gefährlicher Wegstrecken existieren⁴, so dürfen die Reisen des Ehepaares, die völlig ohne heutzutage gängige Hilfsmittel wie GPS-Navigation, Mobilfunk und Satellitentelefonie auskommen und auf wenig fahrzeugtechnischen Komfort setzen, durchaus als gewagt und abenteuerlich bezeichnet werden. Im Vergleich zu heute unkritischer ist zu jener Zeit hingegen wohl die Sicherheitslage entlang der gewählten Reiserouten. Insbesondere bevor sich die Dekolonisation in Afrika Ende der 1950er Jahre intensiviert und 1960 im „Afrika-Jahr“ gipfelt, in dem sich nicht weniger als siebzehn neue souveräne Staaten formieren, existiert in vielen afrikanischen Ländern unter der Führung der Kolonialherren noch weitgehend Stabilität und Sicherheit, was dem Ehepaar bei seinen Reisen entgegengekommen sein dürfte⁵.

Bereits vor den gemeinsamen Reisen mit seiner Frau bestreitet Erwin Holzmann als Zwanzigjähriger 1936 zusammen mit Hugo Taubennestler eine Motorraddurchquerung der Vulkaninsel Island, bei der die Herren auf einem Puch Motorrad in zweieinhalb Monaten eine Wegstrecke von etwa 5000 km zurücklegen⁶ (Abbildung 2). Auch eine Fahrradtour durch Italien, Frankreich und Spanien beschert ihm eine Vielzahl an Reiseeindrücken⁷. Die Idee, über das Mittelmeer nach Afrika überzusetzen um den „seltsam geheimnisvollen dunklen Erdteil“⁸ zu erkunden, entwickeln Erwin und Grete Holzmann während ihrer ersten größeren gemeinsamen Motorradreise nach Süditalien und Sizilien im Jahr 1950⁹ (Abbildungen 3 bis 6). Bei dieser Fahrt kommt bereits jene elfenbeinfarbene Puch 250 TF des Baujahres 1949 mit dem Spitznamen „Mucki“ (bzw. „Muck“) zum Einsatz, die dem St. Veiter Ehepaar in Folge auch bei seinen ersten drei Reisen nach Afrika als treue Begleiterin dient¹⁰.

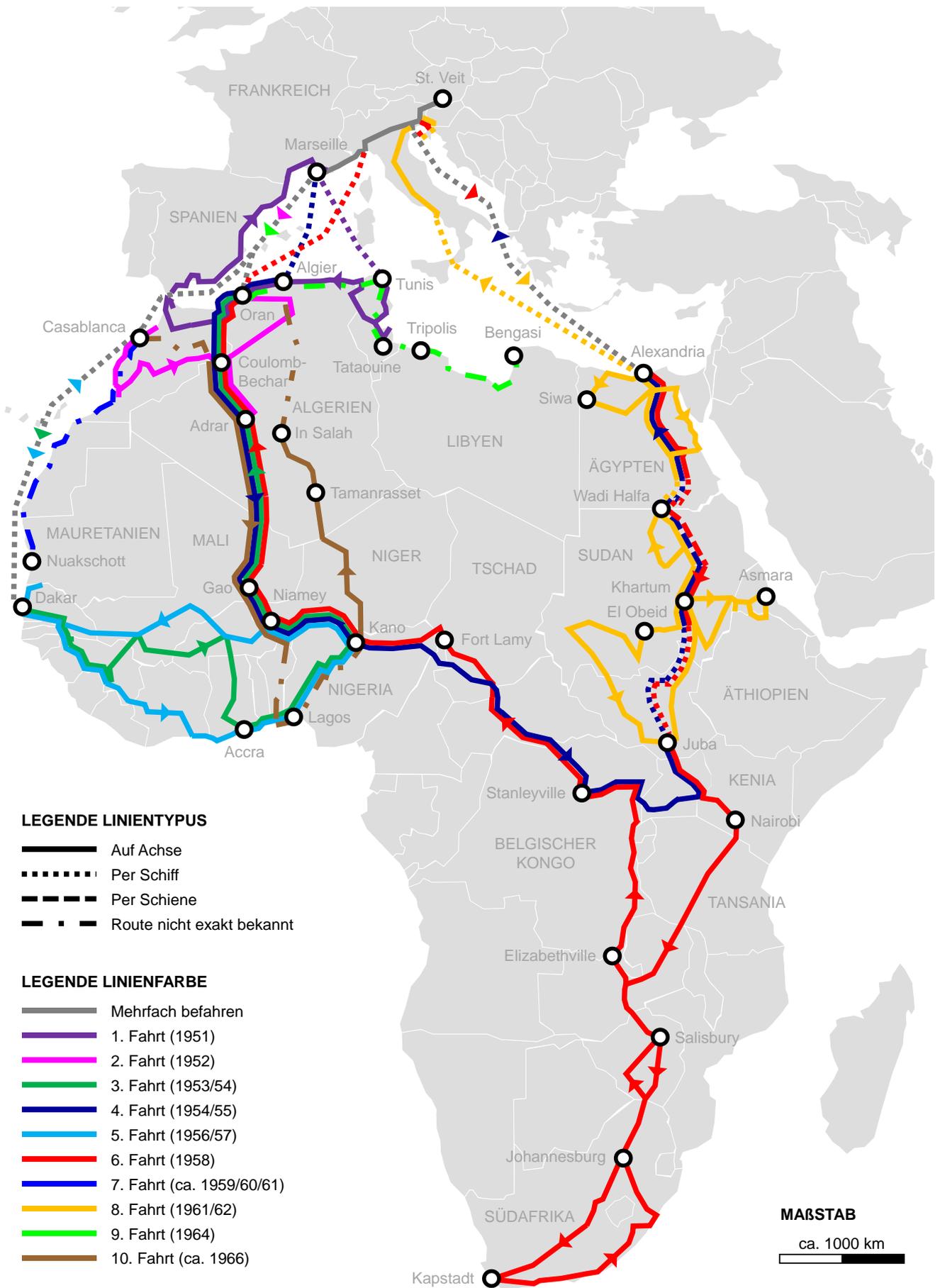


Abbildung 1: Reiserouten der ersten zehn Afrikafahrten von Erwin und Grete Holzmann.¹¹



Abbildung 2: Erwin Holzmann (rechts im Beiwagen) und Hugo Taubennestler (auf dem Motorrad) bei der Rückkehr von ihrer Island-Motorraddurchquerung im September 1936.¹²



Abbildung 3: Bei der Miniera di Grottafalsa im Zentrum Siziliens, einige Kilometer südlich von Enna.



Abbildung 5: Blick auf die Ortschaft Modica in der Nähe von Ragusa.



Abbildung 4: Im Gebiet zwischen Sciacca und Menfi. Im Hintergrund in Bildmitte der Berg „Rocca Nadore“.



Abbildung 6: Rast an einem erloschenen Lavastrom nördlich des Ätna.

Erste Afrikafahrt: Nordafrika von Tunesien bis Marokko auf Puch 250 TF

Im August 1951 brechen Erwin und Grete Holzmann schließlich zu ihrer ersten Afrikafahrt auf (Abbildungen 7 bis 12). Nur mit „*Mut, Zelt und Koche*“¹³ ausgerüstet, fährt das Ehepaar zunächst über Genua und Nizza nach Marseille, wo es sich einschiffet, um einen Tag später in Tunis erstmals afrikanischen Boden zu betreten. Nach der Besichtigung der Altstadt mit ihren Basaren führt die Reise nach Hammamet, wo Erwin und Grete Holzmann zufällig auf einen Wiener treffen, der der französischen Fremdenlegion angehört und sie zu einer Führung in das dortige Fort einlädt. Durch die steppenartige Landschaft fahren sie dann zur heiligen Stadt Kairuan, dem religiösen Zentrum Tunesiens und von dort über El Djem (Abbildung 7) weiter nach Gabes und zur Insel Djerba, welche das Ehepaar aufgrund ihrer landschaftlichen Schönheit besonders fasziniert und wo es einige Tage verbringt. Den südlichsten Ort der Reise markiert Tataouine, der Jahre später als Namensgeber für einen fiktiven Wüstenplaneten im Film „Krieg der Sterne“ Bekanntheit erlangt¹⁴. Die dort beginnende Saharazone, die unter reiner Militärverwaltung steht, macht eine Weiterfahrt in Richtung Süden unmöglich. Das Ehepaar reist daher wieder nach Norden und in Folge über Gafsa und Tebessa entlang der tunesisch-algerischen Grenze bis zum Mittelmeer. Entlang der Küste geht die Fahrt weiter nach Algier, wo der Besuch einer Puch-Vertretung am Programm steht und fabriksneue Puch 250 TF Maschinen in schwarzer Lackierung in der Ausstellung bestaunt werden können. Mit der Verständigung in Afrika haben Erwin und Grete Holzmann im Großen und Ganzen übrigens keine Probleme: Erwin Holzmann verfügt über gute Französischkenntnisse, Grete Holzmann spricht Englisch. Über Oran führt die Reise weiter nach Fes, wo die Holzmanns von einem Marokkaner in dessen Heim eingeladen werden und viele neue Eindrücke gewinnen können. Während Margarethe von der „Lieblingsfrau“, der Dame des Hauses, empfangen wird und sich in den Harem begibt, raucht Erwin mit dem Hausherrn die Wasserpfeife und bekommt Pfefferminztee serviert. In Folge möchten Erwin und Grete Holzmann eigentlich noch in den Süden Marokkos fahren. Da ihr Geld zur Neige geht, entschließen sie sich allerdings, die Reise nach Westen und dann in den nördlichen Spitz Marokkos fortzusetzen, wo sie noch das Rif-Gebiet und die Maurenstadt Xauen erkunden. Von Ceuta aus übersetzt das Ehepaar wieder nach Europa und tritt die Heimreise durch Spanien, Frankreich und Italien an, um Ende Jänner 1954 wieder in St. Veit an der Glan anzukommen.¹⁵

In Bezug auf die Puch 250 TF zeichnet das persönliche Tagebuch Erwin Holzmanns ein äußerst positives Bild: Die Maschine absolviert die Reise sang- und klanglos, obwohl Nordafrika sie mit Hitze, Ondulationen (welligen Pisten) und Gebirgsstraßen herausfordert. Die Liste der entlang des Weges durchgeführten Servicearbeiten umfasst lediglich die

wiederholte Einstellung der Zündung, das Entrüben des Motors (wobei sich dieser als noch kaum verrußt entpuppte), die Befüllung der Auspufftöpfe mit frischer Glaswolle, einen Reifentausch und den Ersatz des Unterbrechers. Trotz der hohen Qualität des Zweirads macht sich Erwin Holzmann im Verlauf der Reise aber auch bereits Gedanken zu einem Auto als Reisefahrzeug. Während er die Autofahrer in der Hitze Afrikas bemitleidet und ihm die Maschine in dieser Situation tausendmal lieber ist, kommen ihm während der Rückreise durch Italien, wo Regennässe und Kälte vorherrschen, manchmal Sehnsüchte nach einem kleinen Automobil – es werden allerdings noch einige Jahre vergehen, bis sich das Ehepaar tatsächlich auf vier Rädern auf Reisen begibt. In Summe blickt Erwin Holzmann zwiegespalten auf Afrika zurück: Einerseits ist er begeistert von den landschaftlichen Höhepunkten wie der Insel Djerba und dem Rif-Gebirge, andererseits bleiben ihm die Begegnungen mit den Arabern in Summe wenig positiv in Erinnerung und er hat zum Zeitpunkt der Niederschrift „*keine Lust, wieder in diese Länder zu reisen*“¹⁶ – eine Stimmung, die sich jedoch spätestens nach einigen Monaten wieder geändert zu haben scheint, zieht es das Ehepaar doch schon ein Jahr später wieder in Richtung Afrika.¹⁷



Abbildung 7: Beim Amphitheater der tunesischen Stadt El Djem.



Abbildung 8: Besuch einer „Esso“-Service-Station.



Abbildung 10: Bei einem „Ksar“, einer im Maghreb typischen Speicherburg.

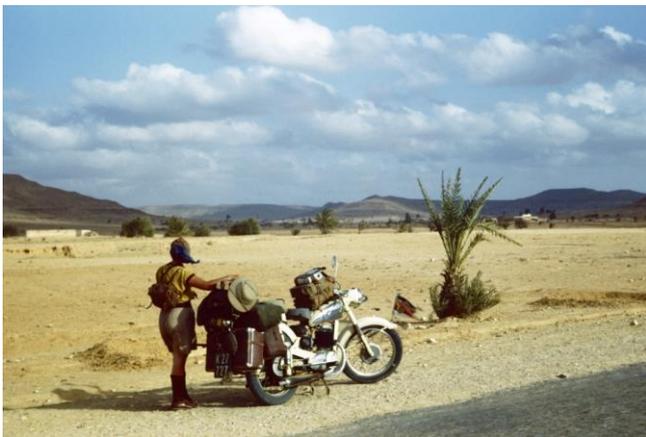


Abbildung 9: Mit der Puch 250 TF in der Hitze Nordafrikas.



Abbildung 11: Durchquerung einer Hügellandschaft, vermutlich in Algerien oder in Marokko.



Abbildung 12: Die Puch 250 TF, aufgenommen vermutlich während der Rückreise durch Spanien und Frankreich.

Zweite Afrikafahrt: Nordafrika mit Marokko und Algerien

Im August 1952 brechen Erwin und Grete Holzmann zu ihrer zweiten Afrikafahrt auf (Abbildungen 13 bis 18), diesmal mit dem Ziel, die Zentralsahara zu bereisen. Die bereits bewährte Puch 250 TF wird zur Erhöhung der Reichweite vor der Reise mit einem Zusatztank ausgestattet. Wiederum fährt das Ehepaar bis Marseille und schiffet sich ein, diesmal jedoch nach Casablanca an der Westküste Marokkos. Dort wird es von der lokalen Puch-Vertretung herzlich in Empfang genommen und nach einem Presseempfang erscheinen in den marokkanischen Zeitungen ausführliche Berichte über das Zweirad und die Reiseabsichten der Kärntner. Einen ähnlichen Termin nehmen die Holzmanns auch weiter nördlich bei der Puch-Vertretung in Rabat wahr. Auch wenn es basierend auf den heute verfügbaren Informationen nicht mehr nachvollzogen werden kann, liegt anhand dieser Empfänge in Marokko die Vermutung nahe, dass die Steyr-Daimler-Puch AG dem Ehepaar bereits ab seiner zweiten Afrikafahrt Unterstützung bietet und im Gegenzug die mit der Puch Maschine erbrachten Leistungen medial nutzt. Der weitere Verlauf der Reise führt Erwin und Grete Holzmann nach Süden, wo sie zunächst in einsamer Fahrt den Antiatlas durchqueren, um zur Oasenstadt Tindouf zu gelangen. Von dort geht es nach Taroudant, das als Ausgangspunkt für die strapaziöse Überschreitung des Hohen Atlas dient. Via Tizi n'Test erreicht das Ehepaar Marrakesch, dessen Altstadt damals noch als wenig europäisiert gilt: „Schlangenbeschwörer, Märchenerzähler, Blutschröpfer, Negertänzer und Wasserträger bevölkern die Plätze“¹⁸, berichtet die „Neue Zeit“ vom 1.11.1952 über den dortigen Aufenthalt der Holzmanns. Weiter im Osten beginnt ab Boudenib die „Unsicherheitszone“, die nur auf eigene Gefahr befahren werden darf. Eine etwa hundert Meter breite Piste, ohne klar vorgegebene Spur, führt das Ehepaar nach Colomb-Bechar in Algerien. Dort beginnt der schwierigste Teil der Reise: Zur Weiterfahrt nach Süden in die Sahara ist eine Bewilligung des örtlichen Militäroffiziers notwendig, wobei Einzelreisenden nur kurze Strecken mit einer Länge von bis zu 90 Kilometern genehmigt werden. Da jedoch zufällig auch ein italienischer Journalist auf einem Motorrad die gleiche Strecke befahren will, erhalten die Reisenden eine Erlaubnis für eine längere Fahrstrecke. Entlang der Fahrbahn aus Sand und Geröll (Abbildung 15) werden sie von Fort zu Fort vorsegnalisiert. Würden sie nach bestimmten Zeitabständen nicht an ihren Bestimmungsorten eintreffen, begäben sich Suchkolonnen an die Arbeit. Entlang des Weges befinden sich Militärsiedlungen, die hauptsächlich von französischen Legionären bewohnt werden, sowie Eingeborenendörfer der Beduinen, die dort mit ihren Viehherden leben. In Sebaa, nördlich von Adrar, kommt der italienische Journalist mit seinem Motorrad nicht mehr weiter und zwingt daher auch die Holzmanns zur Umkehr, die eigentlich noch weiter nach Süden bis Reggan und



Abbildung 13: Auf der Tizi n'Tichka Passhöhe im Hohen Atlas in Marokko.



Abbildung 14: Bei einer historischen Befestigungsanlage, vermutlich in Marokko.



Abbildung 15: Einfahrt in die Sahara südlich von Colomb-Bechar in Algerien.



Abbildung 16: Vor der Oasenstadt Taghit in Algerien.



Abbildung 17: Grete Holzmann und die Puch 250 TF inmitten der lokalen Bevölkerung.



Abbildung 18: Ein Einheimischer bestaunt die Maschine des Ehepaars Holzmann.

von dort aus in das Hoggar-Massiv vorstoßen möchten. Ihr Ziel, die Zentralsahara zu bereisen, haben sie aber dennoch erreicht. Auf der bereits befahrenen Wegstrecke geht es zurück nach Colomb-Bechar und weiter nach Ain Sefra, Geryville und Djelfa. Von dort aus überqueren die Holzmänner den Tellatlas und erreichen mit Oran die Endstation auf afrikanischem Boden. Nach der Mittelmeerüberfahrt nach Marseille und der Rückreise nach Österreich sind sie nach etwa zwei Monaten wieder heil zu Hause.¹⁹

Dritte Afrikafahrt: Westafrika und Saharadurchquerung

Wiederum vergeht nur ein gutes Jahr, bis sich Erwin und Grete Holzmann im Oktober 1953 abermals in Richtung Afrika aufmachen. Während sich die vorangegangenen Reiserouten hauptsächlich auf Nordafrika beschränkten, nimmt sich das Ehepaar diesmal von vornherein eine umfassendere Tour durch Westafrika inklusive der Durchquerung der Sahara vor (Abbildungen 19 bis 25). Die Puch 250 TF wird zu diesem Zweck umgerüstet: Der vergrößerte Tank wird wieder entfernt, hinzu kommt dafür ein „Boy“-Einachsanhänger, mit dem das Ehepaar Gepäck und zusätzliche Betriebsmittel transportieren kann. Vor dem Einschiffen in Marseille scheitert die Reise fast an bürokratischen Auflagen: Für das Visum für das damalige „Französisch-Westafrika“ wird eine Kautions von 120.000 Francs verlangt. Mit Hilfe kurzfristiger Empfehlungen französischer Stellen in Österreich können die Holzmanns die Depotzahlung aber umgehen, die ihre verfügbaren Mittel bei weitem überstiegen hätte. Die Schiffsreise führt sie über mehrere Tage via Casablanca und Las Palmas (Kanarische Inseln) nach Dakar. Über schlechte Pisten und durch Graslandschaften fährt das Ehepaar dann Richtung Osten nach Tambacounda und weiter in südlicher Richtung nach Guinea. Dort kommen sie zum ersten Mal in den Urwald und mit sehr ursprünglich anmutenden Eingeborenen („nackten Wilden“²⁰) in Berührung. Ebenfalls in dieser Gegend macht der Motorenlärm eine aggressive Schimpansenherde auf die Holzmanns aufmerksam, die jedoch mit Vollgas den zähnefletschenden Affen entkommen können. Andernorts rumpeln die Holzmänner über eine Art Feuerwehrschauch, der quer über die Piste liegt, nur um einen Augenblick später zu erkennen, dass es sich dabei um eine Riesenschlange handelte.²¹

Nach der Weiterfahrt durch die heutigen Länder Mali und Burkina Faso durchqueren die Holzmanns die Goldküste (heute Ghana) von Norden nach Süden und erreichen in Accra den Atlantik. Über Togo und Dahomey (heute Benin) reisen sie der Küste entlang nach Nigeria. Vor Kano bricht das Lager des Einachsanhängers, es findet sich jedoch glücklicherweise ein Lastwagen, der den Anhänger aufnimmt, um ihn zur Reparatur in die Stadt zu transportieren. Beim Verladen tritt Erwin Holzmann einem helfenden Schwarzen versehentlich mit seinem Stiefel auf die große Zehe. Er verarztet die entstandene Fleischwunde, aber andere Anwesende raten

ihm, den Schwarzen auch mit einem Schmerzensgeld zu entschädigen. Er händigt dem Verletzten daher einen englischen Schilling aus (damals etwa vier österreichische Schilling), woraufhin dieser ihm sofort auch seinen zweiten Fuß opfern möchte – Holzmann winkt jedoch ab und die Reise geht weiter nach Kano, wo das Ehepaar mehrere Tage Station macht und ein passendes Ersatzlager für den Anhänger aufgetrieben werden kann. Nach diesem Aufenthalt möchte das Ehepaar nach Osten zum Tschadsee fahren, aufgrund der einsetzenden Regenzeit verwirft es diesen Plan jedoch wieder und reist Richtung Nordwesten weiter, wo es in Niamey auf den Fluss Niger stößt. Diesem entlang führt die Reise nach Gao im heutigen Mali, das als „Eintrittstor“ in die Sahara gilt. In Gao müssen sich die Holzmanns eine Bewilligung zum Befahren der berühmten Tanesruftpiste in der Sahara einholen. Diese wird zwar erteilt, man vermittelt dem Ehepaar jedoch, dass es mit dem Motorrad niemals durch die Tanesruft käme – eine Fehleinschätzung, wie sich später herausstellen wird. Jene Route, die Erwin und Grete Holzmann bei ihrer letzten Afrikafahrt von Norden her versucht hatten, nimmt das Ehepaar nun aus der umgekehrten Richtung in Angriff. Wiederum werden die Holzmanns von Station zu Station weitergemeldet. Trifft man nach drei Tagen nicht beim vorgesehenen Kontrollpunkt ein, startet eine Suchstreife, um den Verlorenen zu finden, sofern sich dieser auf der Piste befindet. Oberstes Gebot ist es daher, die Spur einzuhalten, die durch weiß gestrichene Benzinfässer gekennzeichnet ist. Die Gefahr des Verdurstens wird dadurch gemindert, dass pro Kopf mindestens acht Liter Wasser mitzuführen sind.²² Die Tanesruft, eine riesige, vollkommen ebene Fläche, präsentiert sich den Holzmanns als „endloses Blatt Schmirgelpapier“²³. Kleinste Erhebungen sind auf die Entfernung mehrerer Fahrtstunden deutlich zu erkennen und kleine Gegenstände von einem halben Meter Höhe sehen aus größerer Distanz wie Häuser aus. Luftspiegelungen, die Wasserflächen vortäuschen, begleiten die Reisenden Kilometer um Kilometer. Die Wüste zeigt sich dem Ehepaar überdies von ihrer eisigen Seite: Im Gegensatz zu Nigeria, wo das Thermometer noch bis zu 57 Grad Celsius anzeigte, herrscht in der Sahara einer der kältesten „Winter“ seit Jahren. Bei etwa null Grad am Morgen und höchstens drei bis vier Grad untertags frieren Erwin und Grete Holzmann teils erbärmlich und müssen sich mit allem Vorhandenen bekleiden. Eine der einsamsten Stationen in der Wüste ist „Bidon V“ (übersetzt „Benzinfass fünf“, vgl. Abbildung 29), die nur aus einem Wasserturm und einigen wenigen Baracken besteht, jedoch für Reisende von unschätzbbarer Bedeutung ist, da sie die Versorgung mit Benzin und Wasser sichert. Während diese Station von Militärs besetzt ist, treffen Erwin und Grete Holzmann in der Wüste auch wiederholt auf Eingeborene, die das Ehepaar zu Stammesfeiern einladen und den St. Veitern somit einmalige Einblicke in die lokale Kultur bieten. Kurios ist auch das Aufeinandertreffen mit einem Hirten, der bewaffnet über 2000 Rinder wacht und den Holzmanns eine



Abbildung 19: Bei Einheimischen in tropischem Gebiet.



Abbildung 20: Die Puch 250 TF und der Boy-Einachsanhänger bei einer Fährüberfahrt.



Abbildung 21: Aufeinandertreffen mit der lokalen Polizei, vermutlich in Nigeria.



Abbildung 22: Zeltplatz inmitten einer Savannenlandschaft, vermutlich im Norden Nigerias.



Abbildung 23: Erwin Holzmann beim Kartenstudium an der Grenze zwischen Nigeria und dem Niger.



Abbildung 24: Am Fluss Niger, aufgenommen vermutlich entlang der Strecke zwischen Niamey und Gao.



Abbildung 25: Werbeplakat für Shell Motoröl, basierend auf einer Fotografie des Ehepaars Holzmann, aufgenommen entlang der Tanesrupfiste.²⁴

Kalebasse voll frischer Rindermilch aufwartet, die jedoch auch mit einigem Unrat vermischt ist. Um nicht zu riskieren, den Zorn des Mannes auf sich zu ziehen, beschließt das Ehepaar, sich das warme Getränk unter dem Motto „Augen zu und durch!“ einzuverleiben. Von Oran aus übersetzen Erwin und Grete Holzmann schließlich nach Marseille und erreichen in Folge nach etwa dreieinhalb Monaten wieder ihren Heimatort.²⁵

Vierte Afrikafahrt: Sahara, Zentral- und Ostafrika auf Puch 250 SG

Bereits im Dezember 1954 zieht es die Holzmänner wieder in Richtung des „dunklen Kontinents“ (Abbildungen 26 bis 34). Zum Reisefahrzeug wird diesmal eine schwarze Puch 250 SG auserkoren, was die Vermutung nahelegt, dass die Steyr-Daimler-Puch AG für diese vierte Afrikafahrt zumindest die Maschine selbst zur Verfügung stellt, um die noch junge Motorradtype mit Hilfe der abenteuerlichen Reise medial in Szene setzen zu können. Im Unterschied zur Puch 250 TF verfügt die 250 SG, die sich erst seit 1953 in Serienproduktion befindet, über einen modernen, von den Puch-Konstrukteuren Ing. Erwin Musger und Dipl.-Ing. Alfred Oswald entwickelten Blech-Schalenrahmen und zeichnet sich im Vergleich zur Vorgängermaschine überdies durch eine gesteigerte Motorleistung und kleinere Reifen mit einem Felgendurchmesser von 16 Zoll aus²⁶. Erwin und Grete Holzmann bauen auch wieder auf einen Einachsanhänger, diesmal ein Spezialanhänger der Firma Rekord, der den Großteil des Reisegepäcks aufnimmt und an dessen Außenseiten zwei Benzinkanister montiert werden²⁷.

Auf ihrer vierten Fahrt möchten Erwin und Grete Holzmann nach Zentral- und Ostafrika vorstoßen. Das erste Teilstück der Reise führt sie aber durch bereits bekanntes Gebiet: Von

Marseille aus übersetzt das Ehepaar nach Algier und fährt über Oran, Oujda und Colomb-Bechar in die in die Wüste ein. Die Tanesruftpiste, auf der die Holzmänner erst zu Beginn des Jahres die Sahara durchquerten, steht nun in umgekehrter Richtung bevor. Die Verhältnisse sind diesmal jedoch andere: Es herrschen Temperaturen von 30 Grad Celsius im Schatten vor und es liegt deutlich mehr Sand auf der Piste als bei der letzten Befahrung. In einem Teilabschnitt kämpft sich das Ehepaar durch ein 40 km langes „Fesch-Fesch“-Gebiet, in dem pulvriger, feinkörniger Sand an der Oberfläche dafür sorgt, dass das Motorrad teilweise bis auf Kniehöhe einsinkt und das Vorankommen einem „Durchfurchen“ der Wüste gleicht (vgl. Abbildung 26). Erwin Holzmann hat dabei zunächst Bedenken, dass die vergleichsweise kleinen Reifen der Puch 250 SG dem Fahren im tiefen Sand hinderlich sind, wird aber von den Fahrleistungen der Maschine angenehm überrascht. Am Stützpunkt Reggan inmitten der Wüste verbringt das Ehepaar den Heiligabend bei einem kleinen Kerzenlicht unter freiem Sternenhimmel. In Gao erreicht es schließlich den Fluss Niger und trifft wieder auf Menschen, Tiere und Vegetation. Entlang des Flusses geht es bis nach Niamey, der Hauptstadt Nigers, und von dort aus weiter nach Kano in Nigeria, wo Erwin und Grete Holzmann einige Tage beim Ehepaar Helmut und Helga Scheffka verbringen, welches sie bei der vorangegangenen Afrikafahrt kennengelernt haben dürften. Für den angenehmen Aufenthalt und die „Auszeit“ von den Reisestrapazen zeigt sich Erwin Holzmann als Konditormeister bei den Gastgebern mit einer Geburtstagstorte für Herrn Scheffka erkenntlich. Nach Kano beginnt für Erwin und Grete Holzmann Neuland. Auf östlichem Kurs reisen sie bis Maiduguri und entschließen sich dort aufgrund der schlechten Pistenverhältnisse gegen einen Besuch Fort Lamys und des Tschadsees. Stattdessen setzen sie die Fahrt Richtung Südosten nach Kamerun fort, wo sie im Gebiet der Berge von Mandara verschiedene Stämme kennenlernen und die Gelegenheit bekommen, eindrucksvollen Toten- und Liebestänzen beizuwohnen. Wiederholt sind Erwin und Grete Holzmann als „Medizinmänner“ tätig, da sich herumspricht, dass das Ehepaar generös seinen Medikamentenkasten bemüht, wenn Einheimische verschiedenste „Wehwehchen“ zu beklagen haben. Von Fort Archambault aus durchqueren die Holzmänner die heutige Zentralafrikanische Republik. Es gibt zahlreiche Begegnungen mit Wildtieren aller Art und die Savannenlandschaft geht mehr und mehr in Wald über, je weiter das Ehepaar nach Süden vordringt. Gehaust und gegessen wird bei Eingeborenen in kleinen Hütten oder in primitiven Rasthäusern. Abends bereitet Grete Holzmann üblicherweise einen reichhaltigen Tisch aus mitgeführten Konserven, darunter etwa Suppe, Spagetti, Reisfleisch oder Corned Beef mit Bohnen. Untertags essen die Holzmänner wenig und begnügen sich meist mit einer Scheibe Brot und Sardinen oder mit unterwegs erworbenen Früchten.²⁸



Abbildung 26: Die Puch 250 SG und der Rekord-Einachsanhänger beim „Durchfurchen der Wüste“ im tiefen Sand der Sahara.



Abbildung 27: Benzinfässer als Markierungen entlang der Tanesruftpiste.



Abbildung 28: Erwin Holzmann und das Motorradgespann am nördlichen Wendekreis (Wendekreis des Krebses) in Algerien.



Abbildung 29: Die einsame Station „Bidon V“ an der Tanesruftpiste im Süden Algeriens.



Abbildung 30: Nachtquartier in einer Hütte der Einheimischen, vermutlich in Nigeria.



Abbildung 31: Einheimische Jäger entlang der Reiseroute des Ehepaars Holzmann, vermutlich im Süden des Tschad.

Via Fort Crampel erreichen Erwin und Grete Holzmann in Bangassou den Belgischen Kongo. Im heißfeuchten Klima reisen sie im dichten, regennassen Urwald durch „*dunkle, grüne Tunnel*“²⁹ (vgl. Abbildung 32). Die lehmigen Pisten sind aufgeweicht, schlammig und glitschig und machen das Fahren zur Qual. Über Bondo und Buta gelangt das Ehepaar schließlich erschöpft nach Stanleyville am Kongo-Fluss. Die Holzmänner erleben die Einheimischen im Kongo als wenig ertümlich: „*Selbst die Azande, die vor Jahren noch mit Menschenfleisch liebäugelten, haben sich dem Ansturm der Zivilisierung ergeben*“³⁰. Beeindruckt sind sie dennoch von den mutigen Fischern vom Stamm der Wagenia an den Stanleyfällen, die von langen, im Wasser stehenden Staken geflochtene, trichterförmige Körbe in den Fluss absenken, die sich dann mit Fischen füllen. Die Aufenthalte in Französisch-Äquatorialafrika und im Belgischen Kongo sind teuer, weshalb Erwin und Grete Holzmann sich zur raschen Weiterreise Richtung Uganda entscheiden. Im Osten des Kongos treffen sie allerdings noch auf sehr ursprüngliche Pygmäen (Abbildung 33). Sie verweilen zwei Tage bei den zutraulichen, klein gewachsenen Jägern im Urwald und nutzen die Gelegenheit, deren Lebensweise näher kennen zu lernen. Zigaretten sind bei diesen leidenschaftlichen Rauchern sehr begehrt, in Ermangelung derselben werden aber durchaus auch glühende Holzkohlen in Pfeifen konsumiert. Über den Albert-Nationalpark am Fuße des Ruwenzori-Gebirges reist das Ehepaar dann an den Eduardsee, wo es zahlreiche Flusspferde, Elefanten und Büffel bestaunt. Die Holzmanns befinden sich nun bereits jenseits des Äquators und erreichen in der Nähe des Viktoriasees in Uganda den südlichsten Punkt ihrer Reiseroute. Weiter führt die Reise über Kampala in die Nähe des Mount Elgon, von wo aus Erwin und Grete Holzmann sich endgültig auf Kurs Richtung Norden begeben, um wieder der Heimat zuzustreben. Bei Gulu in Uganda treffen sie auf eine Vielzahl von Eingeborenen, die gerade mit Speeren einen riesigen Büffel jagen. Grete wird zur Sicherheit



Abbildung 32: Lehmige Pisten im regennassen Urwald, vermutlich aufgenommen im Belgischen Kongo.



Abbildung 33: Zu Besuch bei den Pygmäen im Osten des Belgischen Kongo.

von einigen Männern auf das Dach einer Hütte gesetzt, während das Tier wild umherrennt. Zwei Schwarze erlegen den Büffel schlussendlich mit Gewehrschüssen, woraufhin sich die Eingeborenen sofort an die Zerlegung des Tiers machen und ein Gerangel um das kostbare Fleisch entbrennt.³¹

In Juba im Sudan erhalten die Holzmänner nach umständlichen Formalitäten ein Transitvisum nach Khartum, allerdings unter der Voraussetzung, dass die Reise bis Kusti per Schiff am Weißen Nil fortgesetzt wird. Für den schwierigen Landweg, auf dem nur mit einer sehr mangelhaften Versorgung mit Wasser und Kraftstoff zu rechnen ist, wird keine Genehmigung erteilt. Bei Begegnungen mit Mitgliedern der Stämme der Nuer und Dinkas in Juba wird Erwin Holzmann wiederholt von Polizisten abgemahnt: Das Fotografieren von Nackten ist im Sudan nämlich untersagt, um zu vermeiden, dass das Land nach außen hin als „rückschrittlich“ dargestellt wird. Nach der siebentägigen Schiffsreise führt die Fahrt die Holzmanns über Khartum weiter entlang des Nils Richtung Norden. Bei Atbara verliert die Puch 250 SG aufgrund eines Bruchs an der rechten Seite des Getriebegehäuses plötzlich Öl. Erwin Holzmann kann das Leck notdürftig stopfen, das Ehepaar beschließt allerdings, die Maschine zu schonen und die Nubische Wüste von Barbar aus per Eisenbahn zu durchqueren. Die Endstation der Bahnlinie in Wadi Halfa ist zugleich der Ausgangspunkt für die Weiterfahrt mit dem Nilschiff bis Shellal bei Assuan, da die Strecke von Halfa bis Assuan nicht am Landweg befahren wird. Im Rahmen der Weiterfahrt auf eigener Achse Richtung Norden besuchen die Holzmanns imposante Bauwerke des Ägyptischen Altertums in Luxor, Karnak und Thebes. In Kairo wird das Ehepaar noch von einer Zufallsbekanntschaft zu einer Hochzeit eingeladen und genießt die herzliche Gastfreundschaft bei reichlich Cous Cous und Tee. Außerdem muss Erwin Holzmann, dem örtlichen Brauch entsprechend, dem Brautpaar mit einer Schärpe einen Bauchtanz vorführen.



Abbildung 34: Am Äquator in Uganda, aufgenommen vermutlich in der Ortschaft Kayabwe am Viktoriasee.

Von Alexandria aus übersetzt das Ehepaar über das Mittelmeer nach Venedig. Während der Schifffahrt erkrankt Erwin Holzmann an Malaria, wird aber dafür von der Deckpassage in die Klasse überstellt und dort vorzüglich verköstigt. Die Infektion gleicht einer Ironie des Schicksals: Erwin Holzmann, der als Raucher oftmals versucht, die Stechmücken mit Hilfe seines „Qualmens“ auf Distanz zu halten, steckt sich mit dem Tropenfieber an. Seine Frau Grete, die er zur Abwehr der Insekten ebenfalls zum Zigarettenkonsum anstiftet, besteht auf dem Nichtrauchen und entkommt der Malaria dennoch. Nach der abschließenden Fahrt durch Italien ist das Ehepaar nach etwa dreieinhalb Monaten wieder wohlbehalten zu Hause.³²

Zwei Tage nach ihrer Rückkunft nach St. Veit finden sich die Holzmänner am 26. März 1955 zur „Ankunft im Werk“ in Graz ein, wo Werksdirektor Dr. Wilhelm Rösche und Verkaufsdirektor Karl Hladik einen Presseempfang arrangieren und dem *„unternehmungslustigen Ehepaar für seine hervorragende sportliche Leistung, die auch die Leistungsfähigkeit der Pucherzeugnisse erneut überzeugend bewiesen hat,“* danken³³. Erwin Holzmann bezeichnet Karl Hladik später als seinen „Gönner“ bei den Puchwerken, es ist daher davon auszugehen, dass dieser dem Ehepaar als wichtigster Verbindungsmann zur Steyr-Daimler-Puch AG nach Graz diente³⁴. Die Puch 250 SG lieferte während dieser bisher längsten Afrikafahrt über eine Distanz von 14.000 km eine bemerkenswerte Bewährungsprobe ab, sodass nicht etwa nur der „Puch Kurier“, sondern auch Erwin Holzmann in seinem Tagebuch der Maschine ein großes Lob für die erbrachte Leistung aussprechen³⁵. Neben allfälligen kleineren Arbeiten wie der Reparatur einer steckenden Düsennadel, verbrannter Unterbrecherkontakte und durchgeschauerter Kabel, dem Austauschen verschlissener Antriebsketten und eines gerissenen Kupplungsseils, dem Entrüßen des Zylinders, der Neubefüllung der Stoßdämpfer mit frischem Öl und der bereits beschriebenen, notdürftigen Reparatur des Getriebegehäuses berichtet Holzmann (und nur dieser in seinen persönlichen Aufzeichnungen) jedoch auch von Problemen mit dem Schalenrahmen des Motorrads: Die Anlenkung des Anhängers am rückwärtigen, integrierten Kotflügel führt offenbar zu starken Vibrationen und in Folge zu Rissen im hinteren Bereich des Rahmens. Auch beim Führungsträger vor dem Motor kommt es zu einem Bruch. Durch Schweißungen und durch das Anbringen von zusätzlichen Versteifungen bei Werkstattbesuchen entlang der Route können die Schäden jedoch im Zaum gehalten werden. Wiederkehrende Sorgen bereitet den Holzmännern auch die Radaufhängung des Anhängers. Die rauen Pistenverhältnisse führen zu wiederholten Brüchen der Fahrwerksfeder, sodass die mitgeführten Ersatzteile bald aufgebraucht sind und Erwin Holzmann modifizierte Ventildedern als Ersatz verbauen muss. In Summe ist das Fazit jedoch positiv: Zu keiner Zeit war die Weiterreise aufgrund von Schäden in Gefahr und insbesondere das „Herz“ der SG, der Motor, hielt den Strapazen mit Bravour stand.³⁶

Fünfte Afrikafahrt: Westafrika auf Puch 250 SGA

Die fünfte und letzte „Zweirad-Afrikafahrt“ treten der Konditormeister und seine Gattin auf einer Puch 250 SGA, lackiert im Farbton *„Siena-métallisé“*³⁷ an (Abbildungen 35 bis 41). Im Gegensatz zur Puch 250 SG verfügt das Modell SGA über einen elektrischen Anlasser, der entlang der Reiseroute durch Afrika *„Verblüffung und Überraschung zugleich“* erregt³⁸. Ähnlich wie bei der vorangegangenen Reise komplettiert auch wieder ein „torpedoförmiger“ Rekord-Einachsanhänger das Gespann, der farblich auf das Motorrad abgestimmt ist und in bewährter Weise „Zimmer, Kuchl, Kabinett“ sowie zwei zusätzliche Benzinkanister der Holzmanns aufnimmt³⁹.

Auf Nordafrika und die Sahara müssen Erwin und Grete Holzmann aufgrund der Wirrnisse in Algerien diesmal von vornherein verzichten. Im Dezember 1956 reisen sie daher zunächst nach Marseille und von dort per Schiff weiter nach Dakar. Auf afrikanischem Boden angekommen, ist die ursprüngliche Routenplanung des Ehepaars offenbar nur von kurzer Bedeutung: Auf Kurs Richtung Norden stoßen die Holzmänner auf den hochwasserführenden Grenzfluss Senegal und können somit nicht nach Mauretania vorstoßen. Sie entschließen sich daher, nach Dakar zurück zu fahren und dann Richtung Südosten nach Guinea zu reisen. Dort besuchen sie das Gebirgsvolk der Tomas, von dem sie herzlich in Empfang und für die Dauer ihres Besuches aufgenommen werden. Anders als bei der dritten Afrikafahrt touren Erwin und Grete Holzmann in Folge durch die Elfenbeinküste, bis sie in Abidjan wieder auf den Atlantik stoßen. In Accra wohnen sie den Vorbereitungen für die Unabhängigkeitsfeier des neu gegründeten Staates Ghana bei, im Rahmen derer die Stadtbewohner in optimistischer Aufbruchsstimmung gerade eine Paradedstraße und einen Triumphbogen errichten. Über Togo und Dahomey (heute Benin) reist das Ehepaar auf bereits bekannter Strecke nach Nigeria, um dort ab der „Hausstadt“ Kano wieder einen Kurs in westlicher Richtung einzuschlagen. Es fährt meist in der heißesten Zeit über die Mittagsstunden, bei Temperaturen von etwa 50 Grad Celsius im Schatten, um die Morgen- und Abendstunden zum Fotografieren zur Verfügung zu haben. Um das ursprüngliche Afrika mit all seinem exotischen Reiz erleben zu können, meidet das Ehepaar außerdem – wenn möglich – große Straßen und Pisten. Entlang der Reiseroute staunt es nicht schlecht, als es erfährt, dass die unbefestigten Straßenverbindungen jährlich vor der Erntezeit im „Eiltempo“ von etwa zwölf Kilometern pro Tag neu erbaut werden müssen (vgl. Abbildung 41), um die Zerstörungen der Regenzeit wieder wett zu machen.⁴⁰

In Dahomey besuchen Erwin und Grete Holzmann das Volk der Takena. Groß und muskulös gebaut, gehen bei den Takenas sowohl Frauen als auch Männer splitternackt. Die Frauen tragen lediglich Schmuckstücke, während die Männer mit Speeren, Pfeil und Bogen, Wurfmessern und Wurf-



Abbildung 35: Grete Holzmann befüllt die Maschine mit Shell X-100 Motoröl.



Abbildung 36: Grete Holzmann und das Motorradgespann bei einer Rast im Busch.



Abbildung 37: Die Puch 250 SGA und der Rekord-Einachsanhänger in der westafrikanischen Savanne.

keulen durch das Stammesgebiet ziehen und sich bei Sport- und Waffenübungen tummeln. Empfangen wird das Ehepaar von einem an die 70 Jahre alten Häuptling, der ihm bei Musik und Gesang voll Stolz seine zehn Frauen vorstellt – ein Zeichen seiner Macht und seines Reichtums, musste er doch für jede Frau mehrere Rinder, Kaurimuscheln und Geld bezahlen. Auch beim Stamm der Sombas bekommen die Holzmänner einmalige Einblicke in das Leben der Eingeborenen. Die Familien leben dort in festungsähnlichen, aus Lehm errichteten Burgen, aus deren Maueröffnungen Dutzende von Augen misstrauisch die fremden Neukömmlinge betrachten. Der Häuptling nimmt das Ehepaar völlig nackt vor seiner Burg in Empfang, umgeben von seinen besten Kriegeren. Zur Demonstration seiner Macht ist vor seinem Heim eine Pyramide aus Totenschädeln aufgebaut, was bei Erwin und Grete Holzmann für leichtes Unbehagen sorgt. Sie ziehen es daher vor, recht bald wieder abzureisen. Im französischen Sudan (heute Mali) besucht das Ehepaar schließlich noch die Stadt Bandiagara, wo ein Felsengebirge 300 Meter hoch steil aus der Ebene aufsteigt, und zeigt sich beeindruckt von den Dörfern der Eingeborenen vom Stamm der Dogon, die sich in und auf den Felstürmen angesiedelt haben. Von Dakar aus treten der Konditormeister und seine Gattin per Schiff die Rückreise nach Europa an, sodass sie Mitte März 1956 ihren Heimatort in Kärnten erreichen. Bereits wenige Tage später finden sie sich wieder im Puchwerk in Graz ein, um der Presse Rede und Antwort zu stehen.⁴¹

In Ermangelung eines Reisetagebuchs zur fünften Afrika-fahrt ist nicht exakt nachvollziehbar, wie performant sich die Puch 250 SGA entlang der Tour der Holzmänner durch Westafrika präsentierte. Basierend auf dem verfügbaren Bildmaterial wurden an der Heckpartie der Maschine im Vergleich zur 250 SG von den Puchwerken allerdings offensichtlich einige Verbesserungsmaßnahmen vollzogen. So wurde zumindest die Anhängervorrichtung stabiler ausgeführt und der Anlenkpunkt des Anhängers verändert. Beim Anhänger selbst wurde die Deichsel dementsprechend angepasst und die Radaufhängung mit einem Schwingungsdämpfer ausgestattet.⁴²



Abbildung 38: Im Grenzgebiet zwischen Französisch-Guinea und der Elfenbeinküste bei Nzerecore.



Abbildung 39: Einheimische Damen bestaunen das österreichische Motorradspann.



Abbildung 40: Einfache Hütte („Campement“) als Nachtquartier der „Holzmänner“ in der Savanne.



Abbildung 41: Einheimische auf einem Caterpillar D7 beim Straßenbau in Westafrika.

Sechste Afrikafahrt: Durchquerung Afrikas „von Kairo nach Kapstadt“ und retour mit dem Kleinwagen Steyr-Puch 500 „Modell Fiat“

Nach mehrjähriger Entwicklungszeit wird im September 1957 der Kleinwagen Steyr-Puch 500 „Modell Fiat“ durch Richard Ryznar, Generaldirektor der Steyr-Daimler-Puch AG, und Werksdirektor Dr. Wilhelm Rösche bei einer Pressekonferenz in Graz vorgestellt⁴³. Mit der Einführung dieses neuen Produkts der Grazer Werke eröffnet sich für Erwin und Grete Holzmann sehr rasch die Möglichkeit einer weiteren Afrikafahrt bisher ungeahnten Ausmaßes. Nur gut drei Monate nach der offiziellen Präsentation des Kleinwagens begibt sich das Ehepaar im Jänner 1958 mit einem weitgehend serienmäßigen, vom Puchwerk zur Verfügung gestellten und in „bambusgelb“ gehaltenen Puch 500 auf seine wohl berühmteste Reise (Abbildungen 42 bis 62), die für das „jüngste Kind“ der Steyr-Daimler-Puch AG eine abenteuerliche und strapaziöse Bewährungsprobe darstellt und ihm eine rege mediale Präsenz beschert.⁴⁴

Mit der gewählten Routenführung soll augenscheinlich ein starkes Ausrufzeichen gesetzt werden: Nicht weniger als eine vollständige Durchquerung des afrikanischen Kontinents von Norden nach Süden und retour wird mit dem Kleinwagen angestrebt. Eine erste Planung sieht vor, dass Erwin und Grete Holzmann ihre „Afrika Safari“ von Casablanca aus antreten, um diese später in Ägypten zu beenden. Kurz vor der Reise kommt es jedoch zu einer Routenänderung, sodass die Fahrt Richtung Süden den Konditormeister und seine Gattin zunächst „von Kairo nach Kapstadt“⁴⁵ führt. Von Anfang an bleiben die Holzmann in regelmäßigem postalischen Kontakt mit dem Werk in Graz, welches die Presse mit „Puch Pressedienst“ und „Puch Nachrichtendienst“-Mitteilungen (Abbildung 42) über die Reiseschritte des Ehepaares informiert und somit zu laufender Berichterstattung anregt.⁴⁶

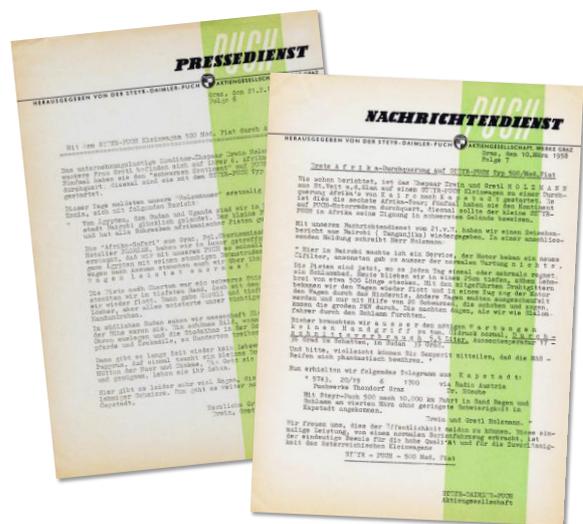


Abbildung 42: Puch „Presse-“ und „Nachrichtendienst“ Mitteilungen zur Reise des Ehepaares Holzmann.⁴⁷

Das Ehepaar überquert das Mittelmeer per Schiff von Triest nach Alexandria, wo der neue österreichische Kleinwagen erstmals afrikanischen Boden befährt. Die Holzmanns nennen ihn auch liebevoll „Sputnik“, wohl in Anlehnung an den zu dieser Zeit weltbekannten sowjetischen Erdsatelliten. Von Kairo aus führt die Reise zunächst flussaufwärts dem Nil entlang Richtung Assuan. In Luxor treffen Erwin und Grete Holzmann dabei auf eine weitere „Afrika-Safari“, eine Grazer Gruppe bestehend aus dem Polizeirat Dr. Rudolf Merten, dem Hotelier Herbert Florian sowie deren Gattinnen (Abbildung 44). Die Steirer hatten ihre Fahrt mit zwei VW Bussen bereits eine Woche vor den Kärntnern gestartet und staunen nicht schlecht, als Erwin und Grete Holzmann sie mit ihrem kleinen Puch 500 im Niltal mühelos einholen.⁴⁸

Ähnlich wie bei der vierten Afrikafahrt, diesmal jedoch in entgegengesetzter Richtung, kommt es in Folge zu einigen frustrierenden Kontakten mit den Behörden: Zunächst erhalten Erwin und Grete Holzmann kein Permit für die Fahrt durch die Nubische Wüste. Von Assuan bis Wadi Halfa reist das Ehepaar daher per Schiff. Dort wird es angewiesen, die Reise bis Khartum per Bahn fortzusetzen (Abbildungen 45 und 46). Einige hundert Kilometer vor der sudanesischen Hauptstadt, wieder entlang des Nils, verlassen die Holzmanns jedoch auf eigene Faust den Zug und setzen die Fahrt mit dem Puch 500 Richtung Süden fort. Auf den schlechten, von Geröll und tiefen Löchern geprägten Pisten bleibt der Wagen mehrmals im tiefen Sand stecken, das Ehepaar kann sich aber mit Hilfe von mitgeführten Sandgittern wiederholt selbst befreien. In Khartum angelangt, können Erwin und Grete Holzmann trotz starker Bemühungen wiederum keine Weiterreise per Automobil erreichen. Für die Fahrt durch Äthiopien würde an der Grenze ein enormer Betrag als Kaution gefordert, den die Holzmanns nicht aufbringen können. Als einziger Ausweg bleibt die Weiterreise in den südlichen Sudan, die ihnen jedoch nur per Schiff genehmigt wird. Wie bereits 1955, müssen Erwin und Grete Holzmann daher die Flussfahrt am Weißen Nil antreten, die stromaufwärts von Kusti bis Juba zehn Tage dauert.⁴⁹

Wieder frei in seiner Routenwahl und auf eigener Achse unterwegs, schlägt das Ehepaar in Folge einen Kurs Richtung Südosten ein. Im Südsudan genießt es die afrikanische Landschaft, in der sich massenhaft Elefanten, Flusspferde und Krokodile tummeln. Inmitten riesiger Papyrusfelder stoßen Erwin und Grete Holzmann auch auf kleine Dörfer mit verstreuten Hütten der bereits von der vierten Afrikafahrt bekannten Stämme der Nuer und Dinkas. Nach der Durchquerung Ugandas führt die Reise sie in das kenianische Hochland, wo die Regenzeit einsetzt und „die Straßen schuhhoch mit lehmiger Schmiere“⁵⁰ belegt sind – für Fahrzeug und Fahrer eine enorme Herausforderung. In Nairobi angekommen führt Erwin Holzmann kleinere Wartungsarbeiten durch, der Wagen hat die bisherigen Strapazen jedoch ohne Beeinträchtigungen überstanden und zeigt sich allgemein in bester Ordnung. Begeistert ist Erwin Holzmann auch über

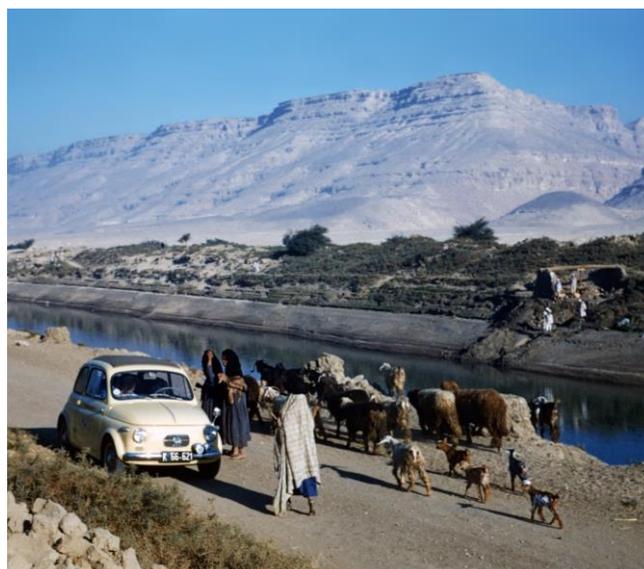


Abbildung 43: An einem Kanal am Ostufer des Nils, nördlich von Awlad El-Shaikh in Ägypten.



Abbildung 44: Treffen mit Grazer Afrikareisenden in Luxor (v.l.n.r.: Liesl Florian, unbekannt, Dr. Rudolf Merten, Fritz Merten).



Abbildung 45: Verladung des Puch 500 in Wadi Halfa vom Nilschiff auf die Bahn Richtung Khartum.



Abbildung 46: Der Puch 500 Kleinwagen bereit für die Weiterreise per Schiene Richtung Khartum.



Abbildung 47: Regen und lehmig-schmierige Straßen, hier möglicherweise im kenianischen Hochland.



Abbildung 48: Auf dem Weg Richtung Süden, aufgenommen vermutlich in Tansania oder in Nordrhodesien.

die gewählte „M&S“ Bereifung von Semperit, die sich bisher bei schwierigen Straßenverhältnissen verschiedenster Art gut bewährte. Die Regenzeit begleitet die Holzmänner auch auf ihrer weiteren Fahrt nach Süden. Die Pisten verwandeln sich zum Teil in „Schlammfelder“, die ein Weiterkommen schier unmöglich machen. Beispielsweise bleiben Erwin und Grete Holzmann in einem zähen Lehmteufel von etwa 500 m Länge und 25 cm Tiefe stecken, können den Kleinwagen aber mit Hilfe der mitgeführten Drahtgitter wieder befreien und das restliche Hindernis in einem Zug durchfahren. Andere PKW müssen ausgeschauflert und von zu Hilfe eilenden Schwarzen aus dem Morast gezogen werden, während die Holzmanns mit dem Puch 500 wie Slalomfahrer durch den Schlamm furchen.⁵¹

Durch Tansania und Nordrhodesien (heute Sambia) führt die Fahrt durch endlose Buschlandschaften mit einer Vielzahl an Wildtieren nach Salisbury in Südrhodesien (heute Simbabwe), wo das Ehepaar bei der ihm bekannten Familie Knapp einkehrt. Auf der weiteren Strecke Richtung Süden bleiben bewölckter Himmel und wiederholte Regenschauer dem Konditormeister und seiner Gattin abermals treu, sodass Kilometer um Kilometer hart erkämpft und bei Zwischenstopps etliche Kilo Lehm vom Fahrzeug „abgetragen“ werden müssen. In Johannesburg sind Erwin und Grete Holzmann für drei Tage Gäste der lokalen Puch-Vertretung. Bei einem Auto- und Motorradrennen führen sie mit ihrem „Sputnik“ vor tausenden Zuschauern und unter frenetischem Beifall eine dem Rennen vorausgehende Parade auf dem Rundkurs an. Auch die lokale Presse berichtet über die Reise des Ehepaares und der österreichische Kleinwagen findet allseits freundliche Beurteilung. Wenige Tage später treffen Erwin und Grete Holzmann am 4. März 1958 in Kapstadt ein. Nach knapp zwei Monaten und etwa 10.000 km Fahrtstrecke ist der südlichste Punkt der Reise erreicht, an dem das Ehepaar auch dem Kap der Guten Hoffnung einen Besuch abstattet.



Abbildung 49: Blick auf Kapstadt und den Tafelberg, vom FuÙe des Tygerbergs aus aufgenommen.



Abbildung 52: StraÙenwarterhaus im Osten des Belgischen Kongo am Weg zum Kivusee.



Abbildung 50: Ausstellung des Kleinwagens auf der Messe in Kapstadt.



Abbildung 53: Auf kongolesischer StraÙe nördlich von Goma mit Blick auf den Mont Mikeno im Virungamassiv.



Abbildung 51: In der Nahе des Kaps der Guten Hoffnung mit Blick auf die Steilküste der Kap-Halbinsel.



Abbildung 54: Querung des Flusses Uele im Belgischen Kongo mittels Fahruberfahrt.



Abbildung 55: Sichtung einer Giraffe in der Savanne südlich der Sahara.



Abbildung 56: Entlang der Tanesruftpiste setzt ein Sandsturm dem Puch 500 merklich zu, Benzin fässer markieren den Weg.



Abbildung 57: Begegnung des „Sputnik“ mit einem Willem LD4x2T LKW der „Compagnie de Transport Algérois“ (CTA) in der Wüste.

tet (Abbildung 51). Auf einer Messe wird der Puch 500 ausgestellt und findet bei den Besuchern reges Interesse (Abbildung 50). Vermutlich in Kapstadt ist es auch, dass der Kleinwagen auf seinem Kofferraumdeckel als Verzierung die Routenführung durch Afrika sowie den markanten Schriftzug „Austria via Cairo to Cape Town to Austria“ aufgemalt bekommt (vgl. Abbildungen 55 und 58).⁵²

Nach den regen Aktivitäten in Südafrika gilt es für Erwin und Grete Holzmann, die Rückreise Richtung Norden anzutreten. Zunächst entlang der Süd- und der Ostküste Südafrikas unterwegs, schwenkt das Ehepaar ab Johannesburg wieder auf die bereits von der Hinfahrt bekannte Route ein. In Südrhodesien fährt es teilweise auf bisher unbekanntem Straßen nach Salisbury und setzt von dort die Reise über Nordrhodesien nach Elizabethville im Belgischen Kongo fort. Von der Durchquerung des Kongo sind Erwin und Grete Holzmann begeistert: Mit seiner „herrlichen Landschaft, seinen hohen Bergen, den richtig tropischen Wäldern, Vulkanen und eisgekrönten Gipfeln des Ruwenzori“⁵³ sowie mit seiner lebendigen Fauna zählt der Abschnitt für sie zu den schönsten Teilen der Tour. Im Gebiet der großen Seen bewährt sich der Kleinwagen auf zahlreichen kurvigen Bergstraßen, auf denen es etliche Höhenmeter zu bewältigen gilt. Ab dem nördlichen Teil des Kongos schlägt das Ehepaar eine ähnliche Route wie bei der 4. Afrikafahrt ein und reist von Stanleyville Richtung Norden nach Französisch-Äquatorialafrika und von dort aus weiter in den Tschad. Erstmals gelingt Erwin und Grete Holzmann auch der Besuch Fort Lamys und des Tschadsees. Da es zu schwierig und riskant ist, die von Schlamm, tiefen Fahrgräben, Ondulationen und Schlaglöchern geprägten Pisten bei Nacht zu befahren, sammeln der Konditormeister und seine Gattin die Reisekilometer untertags bei Temperaturen von bis zu 50°C im Schatten, was der luftgekühlte Zweizylinder-Boxermotor des Kleinwagens ohne Probleme mitmacht.⁵⁴

Auf bekannter Strecke passieren die Holzmanns die nordnigerianische Metropole Kano sowie Niamey, die Hauptstadt Nigers, um ab Gao in Mali die letzte große Etappe durch die Sahara anzutreten. Auch bei dieser ersten Afrikareise mit einem Automobil werden Erwin und Grete Holzmann von der Wüste Tanesruft gehörig herausgefordert: Ähnlich wie bei den vorangegangenen Motorradfahrten kämpfen sie auch diesmal wieder mit Passagen mit bis zu 40 cm tiefem, lockerem Sand. Überdies muss das Ehepaar etwa 300 km während eines wütenden Sandsturms zurücklegen. Nur notdürftig kann es sich bei langsamer Fahrt entlang der etwa alle fünf Kilometer als Markierung aufgestellten Benzin fässer orientieren. Die Scheiben, der Lack und sogar verchromte Teile des Kleinwagens werden durch den Flugsand beträchtlich in Mitleidenschaft gezogen (Abbildung 56). An der Grenze zwischen Mali und Algerien finden sich die Holzmanns in einen Konvoi ein – aufgrund der Unabhängigkeitsbestrebungen in Algerien und damit verbundener Überfälle durch „Aufständische“ wäre eine individuelle Weiterfahrt zu

gefährlich. Zerschossene Fahrzeuge am Pistenrand und gefangene Aufständische an einem Militärstützpunkt legen Zeugnis von vorangegangenen Kampfhandlungen ab. Die Volkszeitung vom 7.5.1958 berichtet sogar davon, dass Erwin und Grete Holzmann es vorziehen „das ‚dickste‘ Aufstandsgebiet samt ‚Sputnik‘ lieber mit einem Transporter zu überfliegen“⁵⁵, nähere Details zu dieser Überführung des Kleinwagens innerhalb Algeriens sind jedoch nicht bekannt. Über Colomb-Bechar, in dessen Umgebung es „von Militär nur so ‚wimmelt“⁵⁶ erreicht das Ehepaar die Mittelmeerküste in Oran und nimmt dort Abschied von Afrika. Nach der Überfahrt per Schiff nach Genua kehrt es Anfang Mai 1958 wohlbehalten nach St. Veit an der Glan zurück, wobei es den letzten Teil der Strecke unter der Ehrengarde des Kärntner Automobil- und Touringclubs zurücklegt.⁵⁷

In Summe waren Erwin und Grete Holzmann 107 Tage unterwegs, davon 73 Tage am afrikanischen Kontinent, wo sie eine Wegstrecke von rund 25.000 km zurücklegten – davon nicht weniger als 15.400 km schlechteste Pisten. Die Herausforderungen der Reise haben für sie „den eindeutigen Beweis erbracht, dass der kleine STEYR-PUCH Wagen weit mehr hält als er verspricht und viel mehr leistet, als man ihm auf Grund seiner Abmessungen zutrauen möchte. Er ist ein richtiges Automobil, einfach in seiner Bauart, robust und wie unsere Fahrt beweist, fast unverwundlich und dabei doch so unerhört sparsam.“⁵⁸ Bei einer Belastung von rund 300 kg (zwei Personen und 150 kg Gepäck) ergab sich für die gesamte Reise ein Durchschnittsverbrauch von 5,8 Liter auf 100 km. Auf Straßen und straßenähnlichen Wegen lag der Verbrauch bei 5 Liter oder sogar darunter, die vielen miserablen Pisten und Bergstraßen trieben den Reisemittelwert aber entsprechend in die Höhe. Abgesehen vom Verlust eines Auspufftopfes, eines Risses des Kupplungsseilzuges, eines durch Steinschlag hervorgerufenen Defektes an der Karosserieaufhängung und einer zerschlagenen Windschutzscheibe konnte der Kleinwagen die Strapazen der Afrikafahrt reibungslos meistern.⁵⁹

Bereits am 14. Mai 1958 machen sich Erwin und Grete Holzmann mit dem Puch 500 auf nach Wien, wo sie zunächst am Wienerberg in der Nähe der Spinnerin am Kreuz von Verkaufsdirektor Karl Hladik herzlich begrüßt werden (Abbildung 58) und der Österreichische Rundfunk die Ankunft der Afrikafahrer filmt. Danach geht es weiter in die Zentrale der Steyr-Daimler-Puch AG am Kärntner Ring (Abbildung 59), wo die Generaldirektion dem Kärntner Ehepaar einen gebührenden Empfang bereitet und mit ihm gemeinsam den Erfolg der Reise zelebriert.⁶⁰

Neben der umfassenden Berichterstattung durch die Presse und das Fernsehen nutzt die Steyr-Daimler-Puch AG die Afrikafahrt der Holzmanns auch zur eigenen Bewerbung des Puch 500. In einem zwölfseitigen Prospekt mit dem Titel „Afrika hat es bewiesen...“⁶¹ (Abbildung 60), das sich inhaltlich an den Reisebericht von Erwin und Grete Holzmann⁶² anlehnt, werden Reise und Fahrzeug reich illustriert präsen-



Abbildung 58: Ankunft von Erwin und Grete Holzmann in Wien und Begrüßung durch Verkaufsdirektor Karl Hladik (links, im dunklen Anzug) am Wienerberg.



Abbildung 59: Empfang in der Zentrale der Steyr-Daimler-Puch AG am Kärntner Ring in Wien.



Abbildung 60: Prospekt „Afrika hat es bewiesen...“ mit einem Reisebericht von Erwin und Grete Holzmann.⁶³

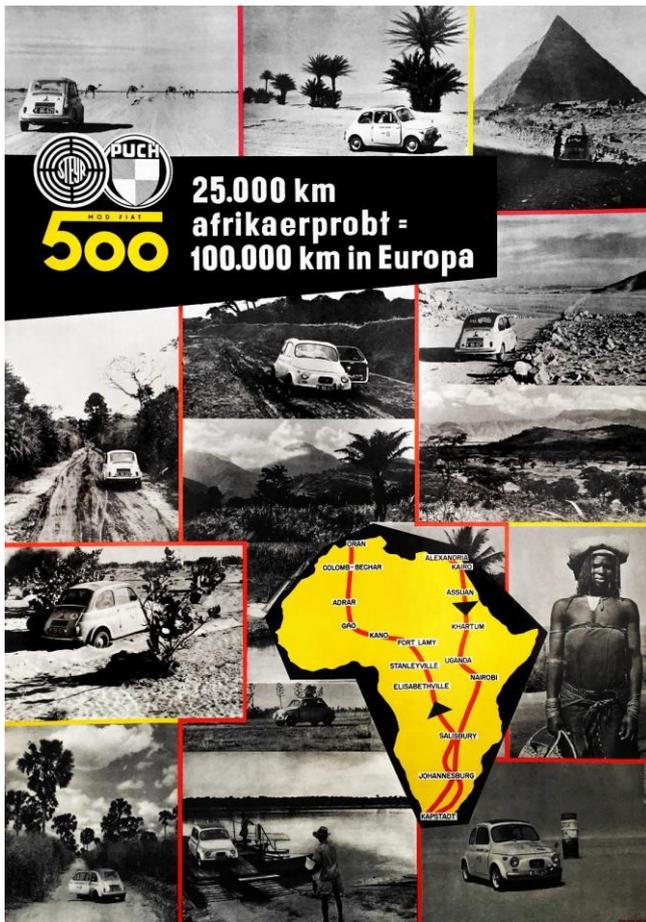


Abbildung 61: Plakat „25.000 km afrikaerprobt = 100.000 km in Europa“ mit Bildern und Reiseroute der Fahrt.⁶⁴



Abbildung 62: Aufkleber „Steyr-Puch 500 Modell Fiat – Afrikaerprobt“ mit dem Verlauf der Reiseroute.

tiert und der Puch 500 als „*der Wagen für alle*“ angepriesen. Ein Werbeplakat mit dem Titel „25.000 km afrikaerprobt = 100.000 km in Europa“⁶⁵ zeigt ebenfalls Bilder der Fahrt sowie eine Skizze der Reiseroute (Abbildung 61). Und auch ein Aufkleber, der offenbar eine Zeit lang ab Werk an den Heckscheiben von frisch erzeugten Kleinwagen angebracht wird⁶⁶, weist prominent auf die bestandene Bewährungsprobe des Puch 500 in Afrika hin (Abbildung 62).

Siebente Afrikafahrt: Vermutlich Marokko und Mauretanien mit dem Puch Kleinwagen

Nach der fast viermonatigen Fahrt durch Afrika beschaffen sich Erwin und Grete Holzmann 1958 offensichtlich einen Puch 500 für ihren persönlichen, alltäglichen Gebrauch⁶⁷. Im Frühjahr 1959 macht Erwin Holzmann mit diesem Wagen erstmals von sich hören, als er im Rahmen einer Reise nach Nizza die Rückfahrt nach St. Veit an der Glan binnen eines Tages quasi nonstop bewältigt. Die Wegstrecke von 902 km legt er dabei in 14 Stunden mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,2 Liter auf 100 km zurück⁶⁸. Vermutlich 1959 ist es auch, dass die Holzmanns mit ihrem Kleinwagen eine Urlaubsreise nach Korsika bestreiten (Abbildungen 63 und 64). Der „Bilderdienst“ der Steyr-Daimler-Puch AG, der darüber berichtet, verkündet überdies, dass sich Erwin und Grete Holzmann bereits auf ihre 7. Afrika-Safari vorbereiten, die sie ebenfalls mit dem Puch 500 bewältigen möchten⁶⁹.



Abbildung 63: Im Hafen von Ajaccio, wo gerade die „Commandant Quéré“ liegt.



Abbildung 64: Grete und Erwin Holzmann mit ihrem Puch 500 beim Campieren auf Korsika.



Abbildung 65: Der Kleinwagen des Ehepaars vor dem Hotel Marhaba in Casablanca.



Abbildung 66: Unterwegs auf unbefestigten Pisten, vermutlich in Marokko.



Abbildung 67: Kranverladung des Kleinwagens in Mauretanien.

Wann genau das Ehepaar sich auf seine 7. Afrikafahrt begibt ist nicht dokumentiert, vermutlich findet die Reise jedoch rund um den Jahreswechsel 1959/60 oder 1960/61 statt. Das Bildmaterial von Erwin Holzmann (Abbildungen 65 bis 67) lässt den Schluss zu, dass die Route zumindest Marokko und Mauretanien umfasst und sich daher möglicherweise etwa von Casablanca nach Nuakschott erstreckt. Nähere Details zu dieser Reise sind nicht bekannt.⁷⁰

Achte Afrikafahrt: Ostafrika mit dem Steyr-Puch Haflinger

Nach zweijähriger Entwicklungszeit geht 1959 in den Grazer Puchwerken ein weiteres Automobil in Serienproduktion: Der Steyr-Puch „Haflinger“, ein allradgetriebener, leichter Geländewagen. Mit seinem Zentralrohrfahrge­stell mit Pendelachsen und Portalantrieben verfügt der Haflinger über eine außerordentlich hohe Geländegängigkeit⁷¹. Neben der Standard-Aufbauvariante mit Blechfront und Planenverdeck, die beispielsweise vom Österreichischen Bundesheer beschafft wird, bietet die Steyr-Daimler-Puch AG etwa ab Ende des Jahres 1960 auch ein festes Fahrerhaus aus glasfaserverstärktem Polyesterharz an, das sich über Fahrer- und Beifahrersitz erstreckt⁷².

Ein solcher, mit dem „Polyester-Fahrerhaus“ ausgestatteter Haflinger wird von der Steyr-Daimler-Puch AG Anfang des Jahres 1961 für die „Atacama-Expedition“ unter der Leitung von Matthias Rebitsch zur Verfügung gestellt, die es sich zum Ziel gesetzt hat, Ruinen am Gipfel des 6725 m hohen Cerro Lullaillaco in der Atacama-Hochwüste im chilenisch-argentinischen Grenzgebiet zu untersuchen. Um den Anforderungen der Expeditionsfahrt gerecht zu werden, erhält das Fahrzeug werksseitig eine spezielle Ausstattung, die unter anderem einen festen Aufbau über der Ladefläche sowie ein Klappdach über den Vordersitzen umfasst. Der Haflinger leistet der Expedition im Frühjahr 1961 in Südamerika unter widrigsten Bedingungen wertvolle Dienste und stellt überdies einen Höhen-Weltrekord für Radfahrzeuge auf, als man mit ihm im Geröll an der Ostflanke des Lullaillaco eine Seehöhe von 5680 m erreicht.⁷³

Nach der Rückkehr nach Österreich wird das Fahrzeug in Graz einer gründlichen Überholung unterzogen und für eine weitere Fernreise vorbereitet: Die achte Afrikafahrt von Erwin Holzmann (Abbildungen 68 bis 76), die er Ende Dezember 1961, diesmal ohne seine Frau Grete, antritt. Im Vergleich zur Expedition von Matthias Rebitsch verfügt der Haflinger nun über einige technische Neuerungen die unter dem Terminus „Tropenausrüstung“ zusammengefasst werden können: Die Ansaugung der Verbrennungsluft erfolgt über einen Zyklonluftfilter an der Fahrzeugfront, die Zuleitung der Kühlluft über eine hochgezogene Schürze am Fahrzeugheck – beides, um die Zufuhr von Staub, der durch die Räder unweigerlich aufgewirbelt wird, zum Motor am Heck des Haflingers zu mindern.⁷⁴

Erwin Holzmann reist bei winterlichen Verhältnissen zunächst nach Triest, um von dort aus mit einem Mittelmeer-schiff nach Ägypten zu übersetzen. In Alexandria startet er seine „Afrika Safari“ in westlicher Richtung mit dem Ziel der Oasen von Siwa. Er fährt einige hundert Kilometer entlang des Mittelmeeres, dann zweigt die Piste landeinwärts ab und geht bald in eine weglose Wüste über, in der nur eine Telegrafenerleitung die einzuhaltende Richtung vorgibt. Nach langer Fahrt durch Wüstensand und Gelände, die dem Haf-linger seine „Feuertaufe“ auf afrikanischem Boden beschert, taucht unvermittelt die Senke von Siwa mit Wasser, Palmen, Dörfern und ihren Bewohnern auf. Im Süden wird die Oase von hohen Sanddünen abgeschlossen. Dort testet Erwin Holzmann den Haflinger auf Herz und Nieren: Mit seinem Kriechgang, dem Allradantrieb und den Differenzialsperren sowie mit speziellen Sandreifen von Semperit ist er in der Lage, fast jegliche Herausforderung im Wüstensand zu bewältigen. Mit den gewonnenen Erfahrungen steuert Erwin Holzmann den Haflinger nach Kairo und weiter nach Sues, von wo aus er der weitgehend unberührten Uferlandschaft des Roten Meeres nach Süden folgt. Nur ab und zu stößt Holzmann auf Militärs, meist Zweiertrupps mit Kamelen, die in der Einöde ihren Dienst verrichten müssen. An einsamen Stränden vollzieht er sein abendliches Ritual: Wasser Abkochen, Abwaschen, Wagenpflege, Führung des Tage- und Bordbuchs und Übernachtung im Freien am Felddbett unter dem ägyptischen Sternenhimmel.⁷⁵

Von Al-Qusair aus stößt Holzmann wieder ins Landesinnere vor. Im wilden, wüstenhaften Bergland zwischen dem Roten Meer und dem Niltal begegnet er Kameltreibern vom Stamm der Bischarin, die mit ihren wildzerzausten Haarbüschchen und zerlumpte Kleidern zunächst wie verwegene Räuber wirken. Es stellt sich aber heraus, dass es sich um gastfreundliche Hirten handelt, die Erwin Holzmann in ihren Lagern willkommen heißen. Dem grünen Niltal folgt der Konditor-meister bis Assuan, wo er in der italienischen Mission Unterkunft findet und auf einige Briten und ein Schweizer Ehepaar trifft, die mit zwei Land Rovern, einem Morris Wohnwagen und einem DKW ebenfalls in den Sudan reisen möchten. Sie schließen sich zusammen und fahren am Folgetag gemeinsam mit dem Nilboot von Shellal nach Wadi Halfa. Beim Distriktskommissar erhält Holzmann erstmals die Fahrbewilligung für die Nubische Wüste und weiter bis Khartum. Auch die zwei Land Rover bestreiten die Strecke auf eigener Achse, während der Morris Wohnwagen und der DKW per Bahn bis Abu Hamed weiterreisen. Entlang der Bahnlinie als Wegweiser durch die Einöde müssen sich Erwin Holzmann und seine Mitreisenden das beste Gelände selbst aussuchen, Piste existiert keine. Immer wieder kämpfen die Fahrzeuge mit tiefem Sand und müssen umkehren um neue, bessere Pfade zu finden. Die Fahrer der Land Rover sind erstaunt über die Leistungen des vergleichsweise kleinen Haflingers, der zu keiner Gelegenheit fremde Hilfe zum Weiterkommen benötigt. Nach drei Tagen stößt die Gruppe



Abbildung 68: Der Steyr-Puch Haflinger in der Oase Siwa in der Libyschen Wüste im Westen Ägyptens.



Abbildung 69: Am südlichen Rand von Siwa, im Hintergrund die Ruinen von „Alt-Siwa“.



Abbildung 70: Am Rande der Nubischen Wüste am Weg Richtung Süden.



Abbildung 71: In der Nubischen Wüste in der Nähe von Station Nr. 5 der Bahnlinie Wadi Halfa-Khartum.



Abbildung 72: In der Nähe von Kassala im Sudan, im Hintergrund die Taka-Berge.



Abbildung 73: Auf einer Piste im Westen Eritreas bei Tessenei.



Abbildung 74: Rastplatz in der Umgebung von Kusti am Weißen Nil im Sudan.



Abbildung 75: Einheimische beobachten Erwin Holzmanns Servicearbeiten am Haflinger.

in Abu Hamed wieder auf das Niltal und die weiteren Weggefährten, mit denen sie sich auf die Route Richtung Khartum begibt. Auf der miserablen Piste müssen der Morris und der DKW wiederholt von den Land Rovern aus tiefem Sand geborgen werden, während Holzmann mit dem Haflinger die geeignetsten Durchfahrten durch die vielen Wadis (Flussläufe) erkundet. Abends lagern die Reisenden im weiten Busch und erfreuen sich am geselligen Zusammensein.⁷⁶ In Khartum trennen sich die Wege der Gruppe. Erwin Holzmann verbleibt noch einige Tage in der Hauptstadt des Sudans und reist dann auf sich allein gestellt nach Osten Richtung Eritrea und Äthiopien weiter. Auf schlechten Pisten geht es zunächst durch das weite Grasland nach Kassala, das am Fuße riesiger Granitfelsen liegt (Abbildung 72). Holzmann schlägt seine Nachtquartiere im weiten Busch auf oder lagert zusammen mit Nomaden, die ihn herzlich aufnehmen und mit Tee, Kaffee, Brot und Kamelmilch überhäufen. Bei geselligen Abenden mit Musik und Gesang erlebt der Kärntner die mitunter schönsten Stunden seiner Reise. In Eritrea, damals eine Provinz Äthiopiens, macht Holzmann einen Abstecher nach Omhajer und fährt dann über Barentu und Keren in die Hauptstadt Asmara. Im Vergleich zum Sudan herrscht statt der enormen Hitze auf über 2000 m Seehöhe eine empfindliche Kälte. Allorts sind Spuren der italienischen Kolonialzeit zu finden und Asmara mit seinem ausgedehnten Dom und mächtigem Campanile wirkt fast wie eine italienische Stadt. In Äthiopien reist Erwin Holzmann zunächst nach Adua, ist aber von dem Land nicht sonderlich begeistert. Ihm fehlt der Kontakt zu den Menschen und Räuberbanden in den Bergen lassen ein Lagern im Freien nicht ratsam erscheinen. Er entschließt sich daher, nicht ins Innere Äthiopiens vorzustoßen, sondern durch das Bergland nach Barentu und dann in den Sudan zurückzukehren. Über Roseires und Sennar gelangt Erwin Holzmann über schlechte Pisten mit tiefem, mehligem Sand in das Ghezira-Becken, ein riesiges Baumwollanbauland zwischen dem Blauen und dem Weißen Nil.⁷⁷

Von Khartum aus schlägt sich Holzmann in Folge nach Süden bis Kusti durch, was sich aufgrund von Überschwemmungen entlang des Weißen Nils als schwierig gestaltet. Er möchte weiter nach El Obeid in der Provinz Kordofan, wovon ihm jedoch von einheimischen LKW-Fahrern abgeraten wird, die dem kleinen Haflinger die Strecke nicht zutrauen. Holzmann versucht es dennoch. Entlang einer schmalen Piste mit bis zu 60 cm tiefem Sand stellt die Fahrt eine enorme „Schinderei“ für Fahrzeug und Fahrer dar, aber der Konditormeister und der Haflinger schaffen es. Die Reise führt weiter Richtung Süden in die Nuba-Berge zu den heidnischen Nubas, die vollkommen nackt ihr Dasein fristen. Auf den vielen steinigen Hügeln der Gegend stehen ihre Wohnhütten und kleinen Dörfer, in denen sie Erwin Holzmann herzlich aufnehmen. Er verbringt mehrere Wochen bei den fidelen Hirten, Sammlern und Ackerbauern und wird von ihnen zu mehreren Tanzfesten als Ehrengast eingeladen. Bei

Umtrinken muss sich Holzmann überwinden, Hirsebieer aus schmutzigen Kalebassen genauso herzhaft zu trinken wie die Eingeborenen selbst, um vollends in ihren Kreis aufgenommen zu werden.⁷⁸

Im Westen des Sudans „durchwandert“ der Kärntner mit dem Haflinger die Marra-Berge und reist auch in den fernen Süden des Landes bis in die Nähe der Grenze zum Belgischen Kongo. Er genießt die herzliche Gastfreundschaft und Ehrlichkeit der verschiedenen Volksgruppen im Sudan, die ihm ihre Quartiere frei zur Verfügung stellen und bei denen er sich wohl und geborgen fühlt. Im Gebiet rund um Mallakal etwa besucht Holzmann die Stämme der Dinkas und Schilluks. Mehrmals wird er als „Medizinmann“ konsultiert, um Kranken oder Verwundeten zu helfen. Nach vielen Reise-wochen muss Erwin Holzmann jedoch auch wieder an die Heimreise denken und mit dem Haflinger endgültig einen Kurs Richtung Norden einschlagen. Anders als bei der Hinreise traversiert er nicht die Nubische Wüste, sondern fährt entlang des Nils bis Wadi Halfa, was dem Grazer Geländewagen noch einmal alles abverlangt. Nach der Bootsfahrt bis Shellal geht es dem Nil entlang bis Alexandria, wo sich Holzmann nach Neapel einschiffet. Nach gut dreieinhalb Monaten erreicht er im April 1962 wieder seinen Heimatort St. Veit. In seinem Reisebericht hebt er das Vertrauen in den Haflinger hervor, welches nicht enttäuscht wurde. Technische Probleme mit dem Haflinger sind nicht dokumentiert, auf Bildmaterial von Erwin Holzmann (Abbildung 75) ist allerdings zu erkennen, dass der Motor bei einem Zwischenstopp teilweise auseinandergenommen wurde – der Grund für dieses „Service im Busch“ ist jedoch nicht mehr nachvollziehbar.⁷⁹



Abbildung 76: Die 8. Afrika-Fahrt von Erwin Holzmann in der Broschüre „auf allen Straßen der Welt“.⁸⁰

Neunte Afrikafahrt: Nordafrika, vermutlich mit Triumph Herald 1200

In Ermangelung von Tagebuchaufzeichnungen oder ähnlichen Dokumenten kann von der neunten Afrikafahrt von Erwin und Grete Holzmann in der vorliegenden Publikation nur ein sehr unscharfes Bild gezeichnet werden. Aus einer Notiz in den Dokumenten aus dem Nachlass des Ehepaars geht hervor, dass die etwa einmonatige Reise im Jänner des Jahres 1964 stattfindet. Sie führt über Marseille nach Algerien, Tunesien und Libyen. Von dort reisen die Holzmann über Italien nach Hause. Basierend auf dem vorhandenen Bildmaterial von Erwin und Grete Holzmann lässt sich die Annahme ableiten, dass das Ehepaar dabei mit einem roten Triumph Herald 1200 Estate unterwegs war (Abbildungen 77 und 78). Ob sich das Automobil im Eigentum der Holzmanns befand oder ob es sich, ähnlich wie bei vorangegangenen Fahrten, um ein einmalig zur Verfügung gestelltes Reisefahrzeug handelte, ist nicht nachvollziehbar.⁸¹



Abbildung 77: Mit dem Triumph Herald 1200 Estate unterwegs im Norden Afrikas.



Abbildung 78: Der Triumph verzurt an Deck, vermutlich bei einer der beiden Überfahrten über das Mittelmeer.



Abbildung 79: Auf der Passhöhe des Col du Zad im Mittleren Atlas in Marokko.

Zehnte Afrikafahrt: Sahara und Westafrika mit dem Steyr-Puch Haflinger

Die zehnte und letzte Afrikafahrt, die in der vorliegenden Publikation im Detail diskutiert wird, bestreitet Erwin Holzmann abermals im Alleingang mit einem Steyr-Puch Haflinger (Abbildungen 79 bis 86). Das Fahrzeug, das mit einem festen Aufbau aus Aluminium ausgestattet ist, wird dafür vermutlich in bewährter Weise vom Grazer Puchwerk zur Verfügung gestellt. Anhand der verfügbaren Dokumentation lässt sich die Reiseroute teilweise nur lückenhaft nachvollziehen, die vorhandenen Informationen ermöglichen aber ein grobes Bild der Tour.⁸²

Erwin Holzmann tritt seine Fahrt auf afrikanischem Boden möglicherweise in Casablanca an. Eine erste belegbare Station findet sich im Mittleren Atlas, wo er mit dem Haflinger den Col du Zad erklimmt (Abbildung 79). Vermutlich via Figuig im Osten Marokkos gelangt der Kärntner dann in bekannte Gefilde: Offensichtlich übt die Sahara eine besondere, beständige Faszination auf Erwin Holzmann aus, sodass er sich nicht weniger als zum fünften Mal auf die berühmte Tanesruftpiste in Algerien begibt, um die Wüste zu bereisen. Entsprechend dem Schild auf der Front des Haflingers, welches die Reise prominent als „Steyr-Daimler-Puch Haflinger Mali-Niger-Erkundung“ betitelt (vgl. Abbildung 79), stößt der Konditormeister nach der Durchquerung der Sahara nach Gao in Mali vor. Die Reise führt ihn weiter Richtung Süden nach Niger, wo er offenbar seine ursprüngliche Reiseplanung ändert: Erwin Holzmann setzt die Fahrt durch Dahomey (heute Benin) fort und erreicht im Süden des Landes den Atlantik. Entsprechend der nunmehr geänderten Beschriftung des Haflingers („Mali-Niger-Dahomey-Nigeria“, vgl. Abbildung 82) fährt er nach Nigeria weiter, um dort



Abbildung 80: Die letzten Palmen vor der Durchquerung der Sahara Richtung Süden auf der Tanesruftpiste.



Abbildung 81: In tropischem Gebiet im Süden Nigerias.



Abbildung 82: Bei Nomaden in der südlichen Sahara im Niger.

seine „Rückreise“ in nördlicher Richtung anzutreten.⁸³ Von Kano aus begibt sich der Kärntner auf neue Pfade. Um zurück nach Nordafrika zu gelangen, durchquert er ein zweites Mal die Sahara, diesmal jedoch via dem Zentral-Niger und Algerien, wo er das Hoggar-Massiv bereist. Vermutlich von Tamanrasset aus besucht er das Assekrem-Bergplateau, das durch seine landschaftliche Schönheit besticht und aufgrund der 1911 von Charles de Foucauld dort errichteten Einsiedelei einen hohen Bekanntheitsgrad aufweist. Weiter auf Kurs Richtung Norden kreuzt Holzmann den Wendekreis des Krebses und gelangt nach In Salah. Von dort aus ist seine weitere Route unbekannt, naheliegend scheint jedoch, dass er Algerien weiter in Richtung Norden durchquert und von Algier aus die Heimreise über das Mittelmeer antritt. Die Steyr-Daimler-Puch AG nutzt die erfolgreiche doppelte Durchquerung der Sahara im Anschluss an die Afrikafahrt zur Bewerbung des Steyr-Puch Haflingers in ihrer „Bilderdienst“-Plakatserie.⁸⁴



Abbildung 83: Viehhirten, vermutlich aufgenommen in der Sahelzone im Niger.



Abbildung 84: Am Assekrem-Bergplateau, im Hintergrund links der Mont Tezouai.



Abbildung 85: Beim Refuge de l'Assekrem, direkt unterhalb der Ermitage Foucauld.



Abbildung 86: Querung des nördlichen Wendekreises während der Durchquerung des Hoggar-Massivs.



Abbildung 87: Ein Volvo 142 als Reisefahrzeug der „Holzmänner“, etwa in den 1970er Jahren.

Weitere Afrikareisen und Ableben der Holzmänner

Nach der zehnten Afrikareise verliert sich die Spur von Erwin und Grete Holzmann am schwarzen Kontinent. Obwohl das Ehepaar vermutlich noch mehrere Male Afrika (sowie auch das südliche Europa und die Türkei) bereist, stehen dazu heute nur noch spärliche Informationen zur Verfügung. Basierend auf dem vorliegenden Bildmaterial setzen die Holzmänner Ende der 1960er für ihre Touren auf einen Volvo 142 (Abbildung 87), danach kommen Fahrzeuge der Marke Peugeot zum Einsatz⁸⁵. Auch mit einem Steyr-Puch Pinzgauer – vermutlich eine weitere Leihgabe des Puchwerks in Graz – dürfte Erwin Holzmann einmal eine Reise bestritten haben⁸⁶. Das jüngste, noch vorhandene Reisetagebuch stammt von Grete Holzmann von einer Fahrt durch Marokko im Jahr 1982, bei der die Kärntner 8300 km zurücklegen⁸⁷. Um die wievielte Afrikareise es sich dabei handelt, ist jedoch nicht nachvollziehbar.

1981 geht das Ehepaar in den Ruhestand. Die Konditorei übernehmen die Herrschaften Haider und Motschiunig, sie wird auch heute noch unter dem Namen Holzmann am Hauptplatz von St. Veit an der Glan geführt. Erwin und Margarethe Holzmann scheiden 2001 respektive 2003 aus dem Leben, ihre Grabstätte befindet sich am St. Veiter Stadtfriedhof⁸⁸. Mit Hilfe des vorliegenden Artikels werden die Fahrleistungen der „Holzmänner“ hoffentlich auch in Zukunft nicht in Vergessenheit geraten.

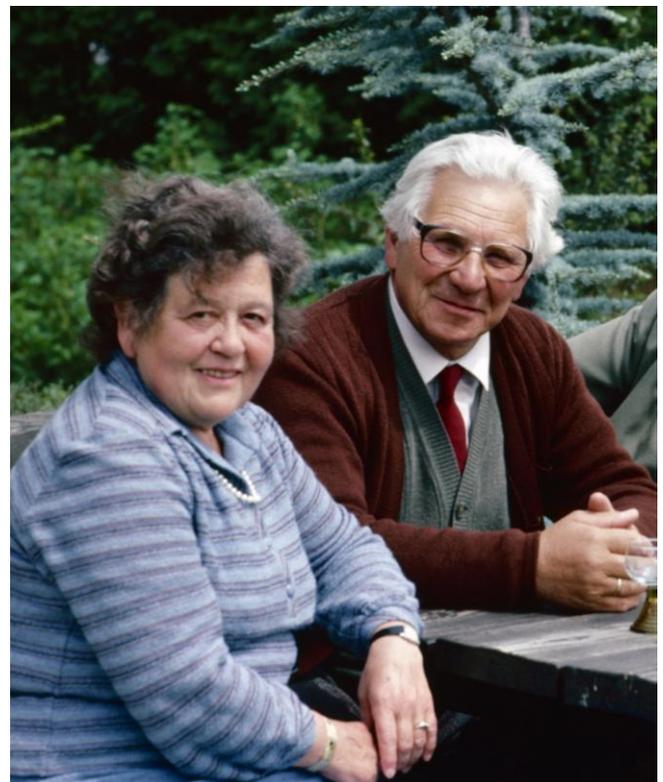


Abbildung 88: Grete Holzmann (10.12.1919-28.08.2003) und Erwin Holzmann (16.12.1916-21.06.2001), aufgenommen etwa Mitte der 1980er Jahre.⁸⁹

Tabelle 1: Reisedaten der ersten zehn Afrikafahrten von Erwin und Grete Holzmann.⁹⁰

Nr.	Startdatum	Enddatum	Reisedistanz	Fahrzeug	Teilnehmer
1	23.08.1951	08.10.1951	**	Puch 250 TF	Erwin, Grete
2	22.08.1952	24.10.1952	ca. 11.000 km	Puch 250 TF	Erwin, Grete
3	09.10.1953	23.01.1954	ca. 13.000 km	Puch 250 TF mit Boy-Anhänger	Erwin, Grete
4	09.12.1954	24.03.1955	ca. 14.000 km	Puch 250 SG mit Rekord-Anhänger	Erwin, Grete
5	09.12.1956	12.03.1957	ca. 13.000 km	Puch 250 SGA mit Rekord-Anhänger	Erwin, Grete
6	09.01.1958	06.05.1958	ca. 25.000 km	Steyr-Puch 500 (Mod. Fiat)	Erwin, Grete
7	**	**	**	Steyr-Puch 500 (Mod. Fiat)*	Erwin, Grete*
8	26.12.1961	12.04.1962	ca. 16.000 km	Steyr-Puch Haflinger 700 AP	Erwin
9	01.01.1964	01.02.1964	**	Triumph Herald 1200*	Erwin, Grete*
10	1966*	1966*	**	Steyr-Puch Haflinger 700 AP	Erwin

*Annahme bzw. nicht eindeutig belegbar.

**Nicht dokumentiert.

Nachwort und Danksagung

Meine Recherchen zu Erwin und Grete Holzmann begannen im Jahr 2012, hauptsächlich motiviert durch mein Interesse am Steyr-Puch Haflinger und angeregt durch die Ausführungen von Friedrich Ehn zu Erwin Holzmanns achter Afrika-fahrt in „Puch Automobile 1900-1990“⁹¹. Über Vermittlung der Konditorei Holzmann in St. Veit an der Glan gelangte ich an Frau Ursula Kaban sowie ihren Gatten Josef Kaban, seines Zeichens Großneffe von Erwin Holzmann. In ihrem Besitz befinden sich einige Andenken und Bilder aus dem Nachlass von Erwin und Grete Holzmann, sie wussten jedoch nichts über den Verbleib des umfassenden Bildarchivs des Ehepaars. Sie gaben den Hinweis auf einen Fotograf Namens Hammerschlag aus Friesach, der zu Lebzeiten mit Erwin Holzmann befreundet war. Ein Telefonat mit dessen Sohn, Herrn Wolfgang Hammerschlag, führte jedoch zu keinen neuen Erkenntnissen. Zu diesem Zeitpunkt schien es, als wäre das Bildarchiv von Erwin und Grete Holzmann möglicherweise nicht mehr existent. Als letzten Versuch, mehr zum Verbleib des Nachlasses herauszufinden, setzte ich mich mit der Kärntner Kleinen Zeitung in Kontakt. Der für den Lokalteil St. Veit zuständige Journalist, Herr Philipp Novak, platzierte daraufhin freundlicherweise einen entsprechenden Aufruf in der lokalen Ausgabe der Tageszeitung⁹², der zu einem Erfolg führte: Es meldete sich Herr Klaus Hammerschlag, der Bruder von Wolfgang Hammerschlag, der nach dem Tod von Grete Holzmann das Bildarchiv des Ehepaars Holzmann (sowie weitere Unterlagen, wie etwa Reisetagebücher) vor der Entsorgung bewahrte und sicher verstaute. Die Sichtung und teilweise Digitalisierung der aus

mehreren Tausend Dias bestehenden Sammlung schuf in Folge die Grundlage für die Bebilderung des vorliegenden Artikels⁹³. Auch aus anderen Archiven, wie etwa dem Stadtarchiv St. Veit, sowie aus diversen privaten Sammlungen entstammt eine Vielzahl an Bildern und Dokumenten, die zur Zusammenstellung dieses Artikels beitrugen und die im Quellenverzeichnis und im Bildnachweis detailliert erfasst sind. Für die Zurverfügungstellung von Informationen und Dokumenten und der damit verbundenen Unterstützung bei der Erstellung der vorliegenden Publikation möchte ich abschließend den folgenden Personen in alphabetischer Reihenfolge meinen herzlichen Dank aussprechen: Frau Christina Bierbaumer (Stadtarchiv St. Veit), Herrn Hannes Bloder (Fa. Service Technologies GmbH & Co OG), Herrn Dr. Peter Florian (Parkhotel Graz), Herrn Klaus Hammerschlag, Herrn Ing. Josef und Frau Ursula Kaban, Herrn Michael Kuhn, Frau Yvonne Lang (Technik-historisches Archiv/Motorrad-Sammlung Prof. Friedrich Ehn, Sigmundsherberg), Herrn Dipl.-Ing. Gottfried Lurf, Herrn Dr. Erich Mayer, Herrn Philipp Novak, Herrn Franz Ratz, Herrn Dr. Egon Rudolf († 2019), Herrn Dipl.-Ing. Markus Rudolf, Herrn Dipl.-Ing. Erik Teichmann, Herrn Ferdinand Thaler und Frau Regina Zödl (Universitätsarchiv der Wirtschaftsuniversität Wien).

Der Autor

Dipl.-Ing. Dr.techn. Constantin Kiesling
Graz, Österreich

Telefon: +43 699 8163 8110

Email: c.kiesling@haflinger-4wd.com

Veröffentlichungsdatum der Publikation: 02.02.2023

Anmerkungen

- ¹ Vgl. Ohne Verfasser 1952a, 1952c, 1953b, 1954a, 1954b, 1954c, 1954f, 1954g, 1954i, 1955d, 1955e, 1955f, 1957d, 1958l, 1958m, 1962b, 1962c.
- ² Die heute noch vorhandenen Tagebücher (Holzmann 1951, 1952, 1954b, 1982) legen die Vermutung nahe, dass ursprünglich zu jeder Afrikareise des Ehepaars ein Tagebuch von Erwin Holzmann (und teilweise auch ein eigenes von seiner Frau Margarethe) existierte.
- ³ Vgl. Zenker 1991, Kaban 2022.
- ⁴ Vgl. Ohne Verfasser 1952b.
- ⁵ Vgl. Kalter 2010.
- ⁶ Vgl. Ohne Verfasser 1936, 1952a und 1952b. Lt. Ohne Verfasser 1952a wurde die Motorraddurchquerung von Island von der Hochschule für Welthandel in Wien veranstaltet. Lt. Zödl 2022 existiert jedoch kein Hinweis darauf, dass dies tatsächlich der Fall war. Ein Bezug zur Hochschule für Welthandel in Wien besteht nur darin, dass der Expeditionsleiter Hugo Taubennestler bis 1936 dort studierte und 1939 dort promovierte.
- ⁷ Vgl. Ohne Verfasser 1952a und 1952b.
- ⁸ Ohne Verfasser 1954i.
- ⁹ Vgl. Ohne Verfasser 1952a und 1954i.
- ¹⁰ Vgl. Holzmann 1951 und 1953, Ohne Verfasser 1952a und 1954f.
- ¹¹ Die Zusammenstellung und Illustration der Reiserouten basieren auf den gleichen Quellen, die auch im Text zitiert werden.
- ¹² Österreichische Motorwoche, Das Motorrad, 25.09.1936, ANNO/Österreichische Nationalbibliothek (darin insbesondere: Ohne Verfasser 1936).
- ¹³ Ohne Verfasser 1952a.
- ¹⁴ Vgl. Kinsella 2002.
- ¹⁵ Vgl. Holzmann 1951, Ohne Verfasser 1951, 1952a, 1952c, 1954i, 1962d.
- ¹⁶ Holzmann 1951.
- ¹⁷ Vgl. Holzmann 1951. Basierend auf der Presseberichterstattung ist anzunehmen, dass die Puch 250 TF Erwin und Grete Holzmann auch bei den zwei folgenden Afrikafahrten gute Dienste leistete, eine genaue Dokumentation liegt jedoch mangels der zugehörigen Reisetagebücher nicht vor.
- ¹⁸ Ohne Verfasser 1952b.
- ¹⁹ Vgl. Holzmann 1952, Ohne Verfasser 1952b, 1953b, 1954i.
- ²⁰ Ohne Verfasser 1954h.
- ²¹ Vgl. Holzmann 1953 und 1954a, Ohne Verfasser 1953a, 1954a, 1954b, 1954d, 1954e, 1954f, 1954g, 1954h, 1954i, 1962a, 1962b.
- ²² Vgl. Holzmann 1953 und 1954a, Ohne Verfasser 1953a, 1954a, 1954b, 1954d, 1954e, 1954f, 1954g, 1954h, 1954i.
- ²³ Ohne Verfasser 1954i.
- ²⁴ Im Bild links unten, in der gegenständlichen Publikation unleserlich: „Nach einem Originalphoto von Erwin Holzmann, St. Veit a/Glan, gelegentlich seiner Saharadurchquerung“.
- ²⁵ Vgl. Holzmann 1953 und 1954a, Ohne Verfasser 1953a, 1954a, 1954b, 1954d, 1954e, 1954f, 1954g, 1954h, 1954i.
- ²⁶ Vgl. Ehn 2018.
- ²⁷ Vgl. Ohne Verfasser 1955d, Steyr-Daimler-Puch AG 1956.
- ²⁸ Vgl. Holzmann 1954b und 1955, Ohne Verfasser 1955a, 1955b, 1955c, 1955d, 1955e, 1955f, 1955g, 1955h, Steyr-Daimler-Puch AG 1956.
- ²⁹ Ohne Verfasser 1955b.
- ³⁰ Ohne Verfasser 1955b.
- ³¹ Vgl. Holzmann 1954b und 1955, Ohne Verfasser 1955a, 1955b, 1955c, 1955d, 1955e, 1955f, 1955g, 1955h, Steyr-Daimler-Puch AG 1956.
- ³² Vgl. Holzmann 1954b und 1955, Ohne Verfasser 1955a, 1955b, 1955c, 1955d, 1955e, 1955f, 1955g, 1955h, Stamminger et al. 1996, Steyr-Daimler-Puch AG 1956.
- ³³ Ohne Verfasser 1955c.
- ³⁴ Vgl. Holzmann 1988.
- ³⁵ Vgl. Steyr-Daimler-Puch AG 1956, Holzmann 1954b.
- ³⁶ Vgl. Holzmann 1954b.
- ³⁷ Ehn 2018.
- ³⁸ Ohne Verfasser 1957e, vgl. Ehn 2018.
- ³⁹ Vgl. Ohne Verfasser 1957b.
- ⁴⁰ Vgl. Ohne Verfasser 1957a, 1957b, 1957c, 1957d, 1957e, 1957f.
- ⁴¹ Vgl. Ohne Verfasser 1957a, 1957b, 1957c, 1957d, 1957e, 1957f.
- ⁴² Vgl. Bildmaterial von Erwin Holzmann zur 4. und zur 5. Afrikafahrt (Archiv Klaus Hammerschlag). Nicht alle relevanten Abbildungen sind in der vorliegenden Publikation enthalten.
- ⁴³ Vgl. Rösche 1957, Ryznar 1957.
- ⁴⁴ Vgl. Holzmann 1958c, Ohne Verfasser 1958a, 1958b, 1958g, 1958k, 1958n, 1959a Steyr-Daimler-Puch AG 1958b.
- ⁴⁵ Steyr-Daimler-Puch AG 1958d.
- ⁴⁶ Vgl. Holzmann 1958c, Ohne Verfasser 1958a, 1958b, 1958g, 1958k, 1958m, 1958n, Steyr-Daimler-Puch AG 1958b, 1958c, 1958d, 1958e.
- ⁴⁷ Steyr-Daimler-Puch AG 1958c, 1958d.
- ⁴⁸ Vgl. Holzmann 1958b, 1958c, Ohne Verfasser 1958a, 1958b, 1958c, 1958e, 1958f, 1958i, 1958k, 1958l, Steyr-Daimler-Puch AG 1958b, 1958c.
- ⁴⁹ Vgl. Holzmann 1958b, 1958c, Ohne Verfasser 1958a, 1958b, 1958i, 1958k, 1958l, Steyr-Daimler-Puch AG 1958b, 1958c. Interessant ist anzumerken, dass in den Presseausendungen und Berichten, die über die Steyr-Daimler-Puch AG erschienen, die Reiseabschnitte, die das Ehepaar per Schiff und per Schiene absolvierte, keine Erwähnung finden (vgl. Steyr-Daimler-Puch AG 1958b, 1958c, 1958d, 1958e, Holzmann 1958c).
- ⁵⁰ Holzmann 1958b, Steyr-Daimler-Puch AG 1958c.
- ⁵¹ Vgl. Holzmann 1958b, 1958c, Ohne Verfasser 1958a, 1958b, 1958d, 1958i, 1958k, Steyr-Daimler-Puch AG 1958b, 1958c, 1958d.
- ⁵² Vgl. Holzmann 1958c, Ohne Verfasser 1958a, 1958b, 1958d, 1958f, 1958i, 1958k, 1958n, Steyr-Daimler-Puch AG 1958b.
- ⁵³ Holzmann 1958c.
- ⁵⁴ Vgl. Holzmann 1958a, 1958c, Ohne Verfasser 1958a, 1958b, 1958c, 1958h, 1958i, 1958j, 1958k, Steyr-Daimler-Puch AG 1958b, 1958e.
- ⁵⁵ Ohne Verfasser 1958a.
- ⁵⁶ Ohne Verfasser 1958k.
- ⁵⁷ Vgl. Holzmann 1958c, Ohne Verfasser 1958a, 1958b, 1958k, Steyr-Daimler-Puch AG 1958b.
- ⁵⁸ Holzmann 1958c.
- ⁵⁹ Vgl. Holzmann 1958c, Ohne Verfasser 1958b, Steyr-Daimler-Puch AG 1958b.
- ⁶⁰ Vgl. Ohne Verfasser 1958b, Ohne Regisseur 1958.
- ⁶¹ Steyr-Daimler-Puch AG 1958b.
- ⁶² Vgl. Holzmann 1958c.
- ⁶³ Steyr-Daimler-Puch AG 1958b.
- ⁶⁴ Steyr-Daimler-Puch AG 1958a.
- ⁶⁵ Steyr-Daimler-Puch AG 1958a.
- ⁶⁶ Vgl. Krusche 2020.
- ⁶⁷ Vgl. Bildmaterial von Erwin Holzmann (Archiv Klaus Hammerschlag).
- ⁶⁸ Vgl. Holzmann 1959, Ohne Verfasser 1959b.
- ⁶⁹ Vgl. Steyr-Daimler-Puch AG 1959.
- ⁷⁰ Vgl. Bildmaterial von Erwin Holzmann (Archiv Klaus Hammerschlag).
- ⁷¹ Vgl. Kiesling 2009, Steyr-Daimler-Puch AG 1962b.
- ⁷² Vgl. Ohne Verfasser 1961, Steyr-Daimler-Puch AG 1961.
- ⁷³ Vgl. Buchinger 1961, Rebitsch 1961, Steyr-Daimler-Puch AG 1962c, 1965.
- ⁷⁴ Vgl. Holzmann 1962, 1963, Kiesling 2009, Steyr-Daimler-Puch AG 1962a, 1964. Das Fahrzeug wurde in Folge auch noch für weitere Expeditionen genutzt, wie etwa die „Österreichische Nord-Ost Afrika Expedition“ 1963 (vgl. Ohne Verfasser 1963, Weinländer 1964) die „Steirische Karakorum-Himalaya-Expedition“ 1964 und die „Steirische Hindukusch-Expedition“ 1964 (vgl., Gruber 1964, Pischinger 1965, Schell 1965, Steyr-Daimler-Puch AG 1965).
- ⁷⁵ Vgl. Holzmann 1962, 1963, Steyr-Daimler-Puch AG 1962a.
- ⁷⁶ Vgl. Holzmann 1962, 1963.
- ⁷⁷ Vgl. Holzmann 1962, 1963.

- ⁷⁸ Vgl. Holzmann 1962, 1963.
- ⁷⁹ Vgl. Holzmann 1962, 1963.
- ⁸⁰ Steyr-Daimler-Puch AG 1962a.
- ⁸¹ Vgl. Bildmaterial von Erwin Holzmann (Archiv Klaus Hammerschlag).
- ⁸² Vgl. Holzmann 1988, 1990, Steyr-Daimler-Puch AG 1966.
- ⁸³ Vgl. Holzmann 1988, 1990, Steyr-Daimler-Puch AG 1966.
- ⁸⁴ Vgl. Bazin 1921, Holzmann 1988, 1990, Steyr-Daimler-Puch AG 1966.
- ⁸⁵ Vgl. Bildmaterial von Erwin Holzmann (Archiv Klaus Hammerschlag).
- ⁸⁶ Vgl. Hammerschlag 2022.
- ⁸⁷ Vgl. Holzmann 1982.
- ⁸⁸ Vgl. Kaban 2022.
- ⁸⁹ Vgl. Hammerschlag 2022, Kaban 2022.
- ⁹⁰ Die Zusammenstellung der Reisedaten basiert auf den gleichen Quellen, die auch im Text zitiert werden.
- ⁹¹ Vgl. Ehn 1991.
- ⁹² Vgl. Novak 2013.
- ⁹³ Vgl. Novak 2014. Da zu den Dias so gut wie keine Dokumentation existiert, gestaltete es sich oftmals schwierig bis unmöglich, die Orte der Aufnahmen zu identifizieren, was sich in den zum Teil spärlichen Bildbeschreibungen in diesem Artikel äußert. Bilder ohne Fahrzeuge sind den jeweiligen Afrikareisen nur selten eindeutig zuordenbar.
- Quellenverzeichnis**
- Bazin 1921: Bazin, René: „Charles de Foucauld“, Paris, 1921 (Edition der Gruppe „Ebooks libres et gratuits“, Ausgabe 02.2009), S. 396ff.
- Buchinger 1961: Buchinger, Maria: „Wohnbauten in 6600 Meter Höhe – Ein österreichisches Geländefahrzeug erobert mit 5680 m den Höhenweltrekord“, in: „Neue Illustrierte Wochenschau“, 25.06.1961.
- Ehn 1991: Ehn, Friedrich: „Puch-Automobile 1900-1990“, 1. Auflage, Graz, 1991, S. 217ff.
- Ehn 2018: Ehn, Friedrich: „Das neue PUCH-Buch, Die Zweiräder von 1890-1987“, 1. Auflage, Gnas, 2018, S. 282f, 326ff, 338f.
- Gruber 1964: Gruber, Gerald: „Steirische Hindukusch-Expedition 1964“, in: „Alpinismus“, 12.1964, S. 40-42.
- Hammerschlag 2022: Schriftliche Korrespondenz und persönliche Gespräche mit Klaus Hammerschlag, 2012-2022.
- Holzmann 1951: Holzmann, Erwin: „Tagebuch zur Afrikafahrt“, 23.08.1951 bis ca. 08.10.1951.
- Holzmann 1952: Holzmann, Erwin, Karte mit Reiseroute der 2. Afrikafahrt, 1952.
- Holzmann 1953: Holzmann, Margarethe: Tagebuchaufzeichnungen, 17.10.1953 bis 06.11.1953.
- Holzmann 1954a: Holzmann, Erwin, Karte mit Reiseroute der 3. Afrikafahrt, 1954.
- Holzmann 1954b: Holzmann, Erwin: „Tagebuch der 4. Afrikafahrt 1954/55“, 09.12.1954 bis ca. 22.03.1955.
- Holzmann 1955: Holzmann, Erwin: „Ein Brief aus Afrika“, in: „Südost-Tagespost“, 01.03.1955.
- Holzmann 1958a: Holzmann, Erwin und Margarethe: Brief an die Steyr-Daimler-Puch AG, 01.04.1958.
- Holzmann 1958b: Holzmann, Erwin und Margarethe: „Mit dem ‚Puch 500‘ durch Afrika“, in: „Südost-Tagespost“, 01.03.1958.
- Holzmann 1958c: Holzmann, Erwin und Margarethe: „Mit STEYR-PUCH 500 Mod.Fiat 25.000 km kreuz und quer durch Afrika!“, Reisebericht, ca. 06.1958.
- Holzmann 1959: Holzmann, Erwin: Brief an die Steyr-Daimler-Puch AG, 06.04.1959.
- Holzmann 1962: Holzmann, Erwin: „Mit dem PUCH-HAFLINGER ins Land der NUBA und MORRA“, Reisebericht, 04.1962.
- Holzmann 1963: Holzmann, Erwin: „11.000 Kilometer durch Afrika; Mit dem Haflinger im Land der Nuba und der Morra“, in: „Volkszeitung“, 16.02.1963.
- Holzmann 1982: Holzmann, Margarethe: Tagebuchaufzeichnungen, 25.09.1982 bis 21.10.1982.
- Holzmann 1988: Holzmann, Erwin: Brief an den Steyr-Puch Freundeskreis, Michael Kuhn, 07.02.1988.
- Holzmann 1990: Holzmann, Erwin: Brief an Hon.Prof. Dr.techn. Egon Rudolf, ca. 1990.
- Kaban 2022: Schriftliche Korrespondenz und persönliche Gespräche mit Ing. Josef Kaban und seiner Frau Ursula Kaban, 2012-2022.
- Kalter 2010: Kalter, Christoph: „Aufbruch und Umbruch, ‚Das Afrika-Jahr‘ vor einem halben Jahrhundert“, auf: <https://zeitgeschichte-online.de/>, 2010. Online: <https://zeitgeschichte-online.de/themen/aufbruch-und-umbruch>, Stand: 01.12.2021.
- Kiesling 2009: Kiesling, Constantin: „Der Steyr-Puch Haflinger“, in: „Austro Classic“, Nr. 4/2009.
- Kinsella 2002: Kinsella, Kate: „Prentice Hall Literature: Timeless Voices, Timeless Themes“, Hoboken, New Jersey, 2002, S. 1048.
- Krusche 2020: Krusche, Martin: „Seite #145: Pickerl ‚Afrikaerprobt‘“, auf: <http://www.van.at/>, 2020. Online: <http://www.van.at/flame/puch/set03/puch145.htm>, Stand: 23.03.2022.
- Novak 2013: Novak, Philipp: „Ein Autor sucht Material“, in: „Kleine Zeitung“, 12.12.2013.
- Novak 2014: Novak, Philipp: „Abenteuer auf 6000 Fotos verewigt“, in: „Kleine Zeitung“, 05.03.2014.
- Ohne Regisseur 1958: Ohne Regisseur: „Österreichischer Bilderbogen“, in: „Weltjournal 21/58“, 1958.
- Ohne Verfasser 1936: Ohne Verfasser: „Oesterreichische Motorrad-Expeditionen“, in: „Österreichische Motorwoche, Das Motorrad“, 25.09.1936, S. 2 (ANNO/Österreichische Nationalbibliothek).
- Ohne Verfasser 1951: Ohne Verfasser: „Kärntner auf Puch 250 im Wüstensand!“, in: „Volkszeitung“, 17.10.1951.
- Ohne Verfasser 1952a: Ohne Verfasser: „Kärntner erleben Afrika“, in: „Neue Zeit“, 23.02.1952.
- Ohne Verfasser 1952b: Ohne Verfasser: „Mit der ‚Puch‘ in die Zentralsahara“, in: „Neue Zeit“, 01.11.1952.
- Ohne Verfasser 1952c: Ohne Verfasser: „St. Veit an der Glan. (Kärntner in Afrika.)“, in: „Volkszeitung“, 23.03.1952.
- Ohne Verfasser 1953a: Ohne Verfasser: „Dritte Afrikareise eines St. Weiter Ehepaares“, in: „Volkszeitung“, 10.10.1953.
- Ohne Verfasser 1953b: Ohne Verfasser: „St. Weiter Ehepaar durchquert Nordafrika“, in: „Volkszeitung“, 28.01.1953.
- Ohne Verfasser 1954a: Ohne Verfasser: „13.000 km quer durch Afrika“, in: „St. Weiter Stadtnachrichten“, 31.01.1954.
- Ohne Verfasser 1954b: Ohne Verfasser: „Abenteuerliche Fahrt durch westafrikanisches Land“, in: „Neue Zeit“, 21.04.1954.
- Ohne Verfasser 1954c: Ohne Verfasser: „Aus Graz; Urania“, in: „Kleine Zeitung“, 25.04.1954.
- Ohne Verfasser 1954d: Ohne Verfasser: „Der Konditor unter Löwen und Schlangen“, in: „Kleine Zeitung“, 09.01.1954.
- Ohne Verfasser 1954e: Ohne Verfasser: „Erlebnisse im tropischen Urwald“, in: „Südost-Tagespost“, 09.01.1954.
- Ohne Verfasser 1954f: Ohne Verfasser: „Kärntner Motorrad auf großer Fahrt durch Afrika“, in: „Neue Zeit“, 24.01.1954.
- Ohne Verfasser 1954g: Ohne Verfasser: „Mit Erwin Holzmann durch Afrika“, in: „St. Weiter Stadtnachrichten“, 11.04.1954.
- Ohne Verfasser 1954h: „Mit Puch 250 quer durch die Sahara“, in: „Volkszeitung“, 24.01.1954.
- Ohne Verfasser 1954i: „Vom Schlüsselbrunnbartele zu den Tuaregs“, unbekanntes Zeitungsmedium, ca. 02.1954.
- Ohne Verfasser 1955a: Ohne Verfasser: „‚Puch‘-Zerreißprobe in Afrika“, in: „Südost-Tagespost“, 27.03.1955.
- Ohne Verfasser 1955b: Ohne Verfasser: „Als Gast bei unbekanntem Bergvölkern Afrikas“, in: „Volkszeitung“, 10.02.1955.
- Ohne Verfasser 1955c: Ohne Verfasser: „Auf Puch SG 250 durch Zentralafrika“, in: „Kleine Zeitung“, 27.03.1955.

- Ohne Verfasser 1955d: Ohne Verfasser: „Kärntner als ‚Medizinmann‘ in Afrika“, in: „Volkszeitung“, 16.10.1955.
- Ohne Verfasser 1955e: Ohne Verfasser: „Kärntner Ehepaar auf seiner 4. Afrika-Safari“, in: „Volkszeitung“, 20.01.1955.
- Ohne Verfasser 1955f: Ohne Verfasser: „Mit dem Motorrad durch Steppe, Busch und Urwald“, unbekanntes Zeitungsmedium, ca. 04.1955.
- Ohne Verfasser 1955g: Ohne Verfasser: „St. Veiter Ehepaar durchquert Afrika“, in: „Volkszeitung“, 12.01.1955.
- Ohne Verfasser 1955h: Ohne Verfasser: „St. Veiter Ehepaar im Mau-Mau Gebiet“, in: „Volkszeitung“, 26.03.1955.
- Ohne Verfasser 1957a: Ohne Verfasser: „Motorrad-Safari‘ durch den schwarzen Erdteil“, in: „Volkszeitung“, 13.03.1957.
- Ohne Verfasser 1957b: Ohne Verfasser: „13.000 Kilometer durch Zentralafrika“, in: „Neue Zeit“, 13.03.1957.
- Ohne Verfasser 1957c: Ohne Verfasser: „Der Gastgeber hockte vor Totenschädeln“, in: „Kleine Zeitung“, 23.03.1957.
- Ohne Verfasser 1957d: Ohne Verfasser: „Erlebtes Afrika“, in: „Neue Zeit“, 18.04.1957.
- Ohne Verfasser 1957e: Ohne Verfasser: „Mit dem Motorrad durch Afrika“, in: „Südtagespost“, 23.03.1957.
- Ohne Verfasser 1957f: Ohne Verfasser: „Schwarze Giftschlange auf der Piste“, in: „Volkszeitung“, 25.01.1957.
- Ohne Verfasser 1958a: Ohne Verfasser: „Holzmänner‘ wohlbehalten wieder in der Heimat“, in: „Volkszeitung“, 07.05.1958.
- Ohne Verfasser 1958b: Ohne Verfasser: „Puch 500‘-Triumph in Afrika“, in: „Südtagespost“, 17.05.1958.
- Ohne Verfasser 1958c: Ohne Verfasser: „Die ‚Afrikaner‘ kehren wieder heim“, in: „Südtagespost“, 12.04.1958.
- Ohne Verfasser 1958d: Ohne Verfasser: „Endlose Fahrt durch den afrikanischen Busch“, in: „Volkszeitung“, 07.03.1958.
- Ohne Verfasser 1958e: Ohne Verfasser: „Grazer Afrika-Safari wieder zurückgekehrt“, in: „Kleine Zeitung“, 15.04.1958.
- Ohne Verfasser 1958f: Ohne Verfasser: „Großer Grazer Auto Erfolg; Mit dem ‚Puch 500‘ nach Kapstadt“, in: „Südtagespost“, 07.03.1958.
- Ohne Verfasser 1958g: Ohne Verfasser: „Holzmann mit dem Puch 500 nach Afrika“, in: „Neue Zeit“, 10.01.1958.
- Ohne Verfasser 1958h: Ohne Verfasser: „Im militärischen ‚Geleitschutz‘ durch die Sahara“, in: „Volkszeitung“, 18.04.1958.
- Ohne Verfasser 1958i: Ohne Verfasser: „Mörderische Fahrt über Afrikas Straßen“, in: „Volkszeitung“, 10.04.1958.
- Ohne Verfasser 1958j: Ohne Verfasser: „Puch 500 in Belgisch-Kongo“, in: „Kleine Zeitung“, 03.04.1958.
- Ohne Verfasser 1958k: Ohne Verfasser: „Seltene Abenteuer von Kairo bis zum Kap“, in: „Volkszeitung“, 12.12.1958.
- Ohne Verfasser 1958l: Ohne Verfasser: „St. Veiter Afrikabummler am Äquator“, in: „Volkszeitung“, 18.02.1958.
- Ohne Verfasser 1958m: Ohne Verfasser: „Start zu einer neuen Afrikafahrt“, in: „Volkszeitung“, 10.01.1958.
- Ohne Verfasser 1958n: Ohne Verfasser: „Tausende jubelten den ‚Holzmännern‘ zu“, in: „Volkszeitung“, 12.03.1958.
- Ohne Verfasser 1959a: Ohne Verfasser: „Der neue ‚Steyr-Puch 500 D Mod. Fiat‘ ist da!“, in: „Kleine Zeitung“, 21.02.1959.
- Ohne Verfasser 1959b: Ohne Verfasser: „Endspurt um den Puch 500“, in: „Kleine Zeitung“, 05.12.1959.
- Ohne Verfasser 1961: Ohne Verfasser: „Puch Haflinger mit Fahrerhaus aus Kunstharz“, in: „Austro-Motor“ Nr. 1/1961.
- Ohne Verfasser 1962a: Ohne Verfasser: „Im Banne des dunklen Erdteiles“, in: „Mittelkärntner Anzeiger“, Nr. 2, 1962.
- Ohne Verfasser 1962b: Ohne Verfasser: „Im Banne des dunklen Erdteiles“, 1. Fortsetzung, in: „Mittelkärntner Anzeiger“, Nr. 3, 1962.
- Ohne Verfasser 1962c: Ohne Verfasser: „Im Banne des dunklen Erdteiles“, 2. Fortsetzung, in: „Mittelkärntner Anzeiger“, Nr. 5, 1962.
- Ohne Verfasser 1962d: Ohne Verfasser: „Im Banne des dunklen Erdteiles“, 2. Fortsetzung (sic), in: „Mittelkärntner Anzeiger“, Nr. 8, 1962.
- Ohne Verfasser 1963: Ohne Verfasser: „Graz (Autriche)-Djibouti avec une nouvelle ‚tous-terrains‘“, in: „Le Reveil de Djibouti“, 30.11.1963.
- Pischinger 1965: Pischinger, Rudolf: „Steirische Hindukusch-Expedition 1964“, in: Österreicherischer Alpenklub (Hrsg.): „Österreichische Alpenzeitung“, Folge 1343, 09./10.1965, S. 130-135.
- Rebitsch 1961: Rebtsch, Mathias: „Österreichisch-Argentinische Lullayacu-Expedition 1961“, 1961.
- Rösche 1957: Rösche, Wilhelm: „Vortrag des Herrn Direktor Ing. Dr. h. c. W. Rösche über die technischen Grundlagen des ‚Steyr-Puch 500‘ Kleinwagens in der Presse-Konferenz am 30. Sept. 1957“, Graz, 1957.
- Ryznar 1957: Ryznar, Richard: „Rede des Herrn Generaldirektor RYZNAR anlässlich der Pressekonferenz am 30. 9. 1957 in Graz“, Graz, 1957.
- Schell 1965: Schell, Hanns: „Momhil Sar (7342 m), Steirische Bergsteiger im Karakorum“, in: Österreicherischer Alpenklub (Hrsg.): „Österreichische Alpenzeitung“, Folge 1343, 09./10.1965, S. 136-143.
- Stamminger et al. 1996: Stamminger, Riki (Bericht); Ferstl, Klaus (Kamera); Czaak, Manuela (Schnitt): Bericht über das Ehepaar Erwin und Margarethe Holzmann, in: „Willkommen Österreich“, Jänner 1996.
- Steyr-Daimler-Puch AG 1956: „Neger sind schwarz und die Wüste ist weit“, in: „Puch Kurier“, 1956.
- Steyr-Daimler-Puch AG 1958a: „Steyr-Puch 500 Mod. Fiat – 25.000 km afrikaerprobt = 100.000 km in Europa“, Plakat, 1958.
- Steyr-Daimler-Puch AG 1958b: „Steyr-Puch 500 Mod. Fiat, der Wagen für alle – Afrika hat es bewiesen...“, Prospekt, 1958.
- Steyr-Daimler-Puch AG 1958c: „Mit dem STEYR-PUCH Kleinwagen 500 Mod. Fiat durch Afrika“, in: „Puch Pressedienst“, Folge 6, 21.02.1958.
- Steyr-Daimler-Puch AG 1958d: „Erste Afrika-Durchquerung auf STEYR-PUCH Typ 500/Mod.Fiat“, in: „Puch Nachrichtendienst“, Folge 7, 10.03.1958.
- Steyr-Daimler-Puch AG 1958e: „An die geehrten Herren von Presse und Rundfunk!“, in: „Puch Pressedienst“, Folge 6b, 10.04.1958.
- Steyr-Daimler-Puch AG 1959: „Bilderdienst“, 1959 (vmtl.).
- Steyr-Daimler-Puch AG 1961: „Steyr-Puch ‚Haflinger‘ 700 AP mit festem Fahrerhaus“, Prospekt, 1961.
- Steyr-Daimler-Puch AG 1962a: „auf allen Straßen der Welt“, Prospekt, 1962.
- Steyr-Daimler-Puch AG 1962b: „Steyr-Puch ‚Haflinger‘ allradgetriebener leichter Geländewagen TYP 700 AP“, 1962.
- Steyr-Daimler-Puch AG 1962c: „Steyr-Puch ‚Haflinger‘ stellt in den Anden (Argentinien) mit 5680 m einen Höhen-Weltrekord auf“, in: „Bilderdienst“, Nr. C/62, 1962.
- Steyr-Daimler-Puch AG 1964: „Anleitung zum nachträglichen Einbau einer Tropenausrüstung am Steyr-Puch Haflinger“, in: „Steyr-Puch Haflinger Technische Mitteilung“, Nr. KD/4/64, 12.1964.
- Steyr-Daimler-Puch AG 1965: „man schreibt uns“, 01.1965.
- Steyr-Daimler-Puch AG 1966: „125.000 km in Afrika“, in: „Bilderdienst“, 1966.
- Weinländer 1964: Weinländer, Harald: „Afrika – Kontinent der Gegensätze“, in: „Die Aula, Freie Monatsschrift, Kultur Wirtschaft Politik“, 14. Jahrgang, 5. Folge, 02.1964, S. 5-8.
- Zenker 1991: Zenker, Elli: „Die YMCA St. Veit“, in: Stadtgemeinde St. Veit a.d. Glan (Hrsg.): „Das St. Veiter Stadtbuch“, 1. Auflage, St. Veit a.d. Glan, 1991, S. 182ff.
- Zodl 2022: Schriftliche Korrespondenz mit Frau Regina Zodl, Universitätsarchiv/Provenienzforschung, Wirtschaftsuniversität Wien, 2022.

Bildnachweis

Abbildung 1: Eigenes Werk des Autors.

Abbildung 2: Österreichische Motorwoche, Das Motorrad, 25.09.1936 (ANNO/Österreichische Nationalbibliothek).

Abbildung 25: Vermutlich Royal Dutch Shell plc (Archiv Ing. Josef Kaban).

Abbildung 42: Steyr-Daimler-Puch AG (Technik-historisches Archiv/Motorrad-Sammlung Prof. Friedrich Ehn, Sigmundsherberg).

Abbildungen 50, 54, 56, 57: Erwin Holzmann (Archiv Michael Kuhn).

Abbildung 58: Archiv Steyr-Daimler-Puch AG.

Abbildung 59: Alfred Huttar Foto (Archiv Steyr-Daimler-Puch AG).

Abbildungen 60, 62, 76: Steyr-Daimler-Puch AG (Archiv Michael Kuhn).

Abbildung 61: Steyr-Daimler-Puch AG (Archiv Ing. Josef Kaban).

Alle weiteren Abbildungen: Bildmaterial von Erwin Holzmann (Archiv Klaus Hammerschlag).