



universität  
wien

# DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

Titel der Diplomarbeit / Title of the Diploma Thesis

„Aspekte der Massenmobilisierung in den 1950er Jahren.  
Bedeutung und Wahrnehmung des Automobils im Alltag“

verfasst von / submitted by

Rebecca-Elisabeth Kaineder

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of  
Magistra der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2021 / Vienna, 2021

Studienkennzahl lt. Studienblatt /  
degree programme code as it appears on  
the student record sheet:

A 190 333 313

Studienrichtung lt. Studienblatt /  
degree programme as it appears on  
the student record sheet:

Lehramtsstudium UF Deutsch UF Geschichte, Sozialkunde,  
Politische Bildung

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Mag. Dr. Margareth Lanzinger, Privatdoz.

## Danksagung

An dieser Stelle bedanke ich mich bei all jenen, die mich im Laufe meines Studiums und während der Zeit, in der die Diplomarbeit verfasst wurde, unterstützt haben.

Ein Dankeschön geht an Herrn Mag. Günter Müller für seine großzügige Hilfe und Kooperation hinsichtlich der verwendeten autobiographischen Quellen.

Herzlichst bedanke ich mich bei meiner Betreuerin, Univ. Prof. Dr. Margareth Lanzinger, die mir stets mit wertvollen Hilfestellungen zur Seite stand und mich in jeder Hinsicht und Situation ermutigte.

Ebenso geht ein großes Dankeschön an meine Tante Brigitte und meine engste Vertraute und Freundin Sabrina, die mich im Alltag geduldig bestärkten und mir immer wieder Ratschläge, Zuversicht und Kraft gaben, den Forschungsprozess ans Ziel zu führen.

Ein besonderer Dank gebührt meinen Eltern Franziska und Gerhard, die mich seit meiner Kindheit außergewöhnlich fördern, motivieren und an mich glauben!

Ich wünsche viel Freude beim Lesen dieser Diplomarbeit.

# Inhaltsverzeichnis

Danksagung .....	2
Abbildungsverzeichnis .....	5
Tabellenverzeichnis.....	5
1. Einleitung .....	6
1.1. Motivation .....	6
1.2. Ausgangslage und Ziel der Untersuchung .....	6
1.3. Forschungsfragen .....	7
1.4. Forschungsmethode.....	9
1.5. Aufbau der Diplomarbeit.....	11
2. Quellen und Methodik.....	13
2.1. Quellenauswahl und -gattung .....	13
2.2. Ganzheitliche Textbetrachtung .....	16
2.3. Quellencharakterisierung und biographische Skizzen .....	21
Karl Oppolzer: „Ich möchte zuerst Frontbewährung haben“ .....	21
Ludwig Piller: „Die 500er litt unter Kühlungsschwierigkeiten“ .....	22
Renate Lind: „Was für ein Hochgefühl, das Auto setzt sich tatsächlich in Bewegung ...“ ..	24
Luise Hanny: „Schaut’s euch das Weibsbild an!“ .....	25
Erna Wollner: „Oh Gott, sah <i>der</i> gut aus!“ .....	26
Robert Schediwy: „Sein Traum wäre eigentlich ein Mercedes gewesen“ .....	27
Hans Waldhauser: „Die Tölzer Straße war unser Spielplatz“ .....	28
Zusammenfassung der biographischen Skizzen.....	30
3. Theoretische Grundlagen .....	32
3.1. Das Automobil im zeitlichen Kontext.....	32
3.1.1. Begriffsklärung Mobilität.....	32
3.1.2. Die Entwicklung der Mobilität vom Ende des 19. Jahrhunderts bis 1949.....	35

3.1.3. Mobilität in den 1950er Jahren.....	41
3.2. Entwicklung des Individualverkehrs zur Massenmobilisierung .....	47
3.2.1. Individualverkehr .....	47
3.2.2. Massenmobilisierung .....	50
3.2.3. Individualverkehr und Massenmobilisierung – Bedingung oder Widerspruch?.....	52
4. Das Auto – persönliche Sichtweisen und Wahrnehmungen .....	54
4.1. Bedeutung des Automobils aus individueller Sicht .....	56
4.2. Einfluss des Automobils auf das Alltagsleben .....	63
4.3. Nutzungsverhalten aus geschlechterspezifischer Sicht .....	72
5. Zusammenfassung .....	74
6. Conclusio und Forscherischer Ausblick.....	76
6.1. Conclusio.....	76
6.2. Forscherischer Ausblick.....	77
7. Quellen- und Literaturverzeichnis.....	79
7.1. Quellenverzeichnis .....	79
7.2. Literaturverzeichnis.....	79
Abstract .....	83

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Struktur der Diplomarbeit – Eigene Darstellung .....	11
---	----

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Quellenauswahl mittels Auswahlkriterien .....	14
Tabelle 2: Strukturelle Betrachtung der Quellen.....	20
Tabelle 3: Unterstützende Fragen und Zuordnung zu den dazugehörigen Abschnitten .....	55

# 1. Einleitung

## 1.1. Motivation

Im Mittelpunkt dieser Diplomarbeit steht das *Automobil in den 1950er Jahren* sowie die Bedeutung der *Mobilität* im historischen und gesellschaftlichen Kontext. Die Triebfeder zur Auseinandersetzung mit den Themen ist meine eigene Begeisterung für das Reisen und für Technologien. Ebenso beeinflusst die Entscheidung, mich den Themen *Automobil in den 1950er Jahren* sowie die Bedeutung der *Mobilität* zu widmen, das Interesse an der Entwicklungsgeschichte Österreichs – vor, während und nach dem 2. Weltkrieg – und das Studium des Nationalsozialismus, besonders im Hinblick auf Mobilität. Diese beiden Aspekte, sowie die Bedeutung des Automobils als Transportmittel einerseits und als Freiheitssymbol andererseits sind Teil der vorliegenden Arbeit. Ebenso entscheidend für die Themenfindung ist die gesellschaftliche Relevanz von Mobilität.

## 1.2. Ausgangslage und Ziel der Untersuchung

Bereits bei der Recherche zum Thema *Automobil in den 1950er Jahren* und die Bedeutung der *Mobilität* fällt auf, dass die Fülle von Zeitschriftenaufsätzen und bedeutsamen Büchern im Zeitraum zwischen den 1960er Jahren und 1990er Jahren veröffentlicht wurden. Die Automobilentwicklung wurde in diesem Zeitraum ausführlicher erforscht und fand in den Jahrzehnten danach weniger Beachtung. Will man das Thema *Automobil in den 1950er Jahren* verstehen, muss man in die Geschichte der Mobilität und in die Entwicklungsgeschichte des „Modernen Automobils“ eintauchen. Wie die Forschung beschreibt, wurde die Automobilität zur neuen Möglichkeit der Fortbewegung und zur neuen Interaktion zwischen den Menschen und den Objekten, wie Straßen, Häusern, Kulturen. Das Auto an sich wurde zum Zeichen sozialer Interaktion: „People dwell and socially interact via movement in and through their cars“<sup>1</sup> und ist laut dem britischen Soziologen John Urry nicht einfach nur eine Erweiterung jedes Einzelnen und die Automobilität nicht einfach ein Konsumakt des neuen sozialen Verhaltens.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> John Urry, *Sociology beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First Century* (London/New York 2000), 190.

<sup>2</sup> Urry, *Sociology beyond Societies*, 190.

Während Urry auf die soziologischen Gesichtspunkte der Mobilität verweist, beschäftigten sich die Disziplinen der *mobility studies*<sup>3</sup> mit folgenden Aspekten: Massenbewegungen von Individuen innerhalb globaler Prozesse wie Migration und Tourismus und deren Veränderungen bis hin zu Obdachlosigkeit und Krieg oder von den komplexen Beziehungen, bei der Ausbreitung von Krankheiten oder bei der Organisation von Hilfe für Menschen über Grenzen hinweg bis zur Unfähigkeit von manchen Menschen, eine Straße zu überqueren.<sup>4</sup>

Das Ziel dieser Untersuchung ist es, einen Einblick in das *Automobil in den 1950er Jahren* sowie der damit verbundenen *Mobilität* zu erhalten. Dafür wird eine empirische Analyse autobiographischer Selbstzeugnisse durchgeführt und die Ergebnisse dargelegt. Angestrebt wird eine historisch-anthropologische Perspektive, welche die Haltungen und Einstellungen gegenüber dem Automobil aufzeigt.

### 1.3. Forschungsfragen

Die vorliegende Diplomarbeit beschäftigt sich mit dem Automobil und der Mobilisierung in den 1950er Jahren. Der Fokus der Arbeit liegt auf einem zeithistorischen Abschnitt, der von einem beginnenden ökonomischen Aufschwung ebenso geprägt war, wie von gesellschaftlichen Ambivalenzen zwischen Veränderungen und Beständigkeit. Auch die Automobilisierung ist in diesem Spannungsfeld zu verorten. Die zeitliche Eingrenzung des Themas resultiert aus der zunehmenden Präsenz des Automobils während dieser Zeit als Mittel zur kurzzeitigen „Flucht aus dem langsam, aber sicher raumgreifenden Norm-Alltag“<sup>5</sup>.

Aufbauend auf den Erkenntnissen der bisherigen relevanten Forschung, die besagt, dass das Aufkommen des Automobils in den 1950er Jahren als Fahrzeug der Massenmobilisierung im deutschsprachigen Raum angesehen werden kann, stellt sich die Frage, auf welche Weise dieses das Alltagsleben der Bevölkerung beeinflusste. Im Besonderen leitet mich deshalb in dieser Diplomarbeit folgende Fragestellung:

---

<sup>3</sup> *Mobility studies* ist ein interdisziplinäres Feld, welches die Beziehungen zwischen der Bewegung von Körpern, Objekten und Ideen erklärt. Dieses Feld bekräftigt verschiedenen Dimensionen von Mobilität und der verbundenen Immobilität. Weitere Informationen zu *mobility studies* sind u.a. zu finden bei: Mimi Sheller, *Mobility* (Philadelphia 2009).

<sup>4</sup> Vgl. Peter Adey, *Mobility* (London 2017).

<sup>5</sup> Kurt Bauer (Hg.), *Faszination des Fahrens. Unterwegs mit Fahrrad, Motorrad und Automobil* (Wien 2003), 214.

*„Auf welche Weise veränderte das Automobil in der Zeit von 1938 bis in die 1950er Jahren als Fahrzeug der Massenmobilisierung in Österreich und Deutschland die Gesellschaft?“*

Die nachstehenden Detailfragen helfen, Teilbereiche zu beleuchten, um in Summe der Ergebnisse eine Antwort auf die Hauptforschungsfrage zu erhalten. Zunächst muss untersucht werden, was der Begriff *Fahrzeug* in den 1950er Jahren bedeutete. Die ersten beiden Detailfragen befassen sich daher mit diesem Themenkomplex und werden wie folgt formuliert:

*„Was bedeutet der Begriff Fahrzeug in den 1950er Jahren?“*

*„Wie entwickelte sich das Automobil in der Zeit von 1938 bis in die 1950er Jahren in Österreich und Deutschland?“*

Nachdem der Begriffsklärung und der Darstellung der Entwicklung des Automobils in Österreich und Deutschland in der Zeit von 1938 bis in die 1950er Jahre, wird der Fokus auf die Phänomene Individualverkehr und Massenmobilisierung gelegt. Daraus leiten sich die folgenden Subforschungsfragen ab:

*„Was bedeutet Individualverkehr und Massenmobilisierung?“*

*„Welcher Zusammenhang besteht zwischen Individualverkehr und Massenmobilisierung in Österreich und Deutschland?“*

Um die Forschung rund um das Diplomarbeitsthema zu komplettieren, soll eine Verbindung der historischen und der gesellschaftlichen Kontextualisierung hergestellt werden. Folgende Subforschungsfragen behandeln diesen Themenkreis:

*„Welche Bedeutung hatte das Automobil in der Zeit von 1938 bis in die 1950er Jahre aus individueller Sicht?“*

*„Welchen Einfluss hatte das Automobil auf das Alltagsleben der Bevölkerung?“*

Für die vorliegende Forschungsfragen wird in Kombination zweier Vorgehensweisen nach Antworten gesucht: erstens in der einschlägigen Fachliteratur, zweitens in einer empirischen Untersuchung von autobiographischen Selbstzeugnissen.



## 1.4. Forschungsmethode

Im folgenden Kapitel wird die Methodologie der empirischen Forschung dieser Diplomarbeit erläutert.

„Unter Methodologie verstehen wir die Vorgehensweise wissenschaftlichen Denkens - unter Forschungsablauf die Umsetzung dieses Denkens in einzelne systematisch ausgerichtete und nachvollziehbare Forschungsschritte.“<sup>6</sup>

Zur Bearbeitung des Themas wurde der Zugang der historischen Anthropologie ausgewählt. Dieser ist stark mit der Alltags- und Mikrogeschichte verknüpft. Die historische Anthropologie hat zunehmendes „Interesse an Menschen, ihren Erfahrungen und Wahrnehmungen im Wandel der Zeit“<sup>7</sup>. Des Weiteren liegt die Aufmerksamkeit der historischen Forschung auf den Individuen und den damit verbundenen Erfahrungen und Wahrnehmungen.<sup>8</sup>

Um das Interesse am Individuum und den damit verbundenen Erfahrungen hervorzuheben, wird autobiographisches Quellenmaterial verwendet. Die Untersuchung der ausgewählten autobiographischen Texte gibt Einblick in die Selbstdarstellung einzelner Lebensabschnitte der AutorInnen. Die Verfasserin dieser Diplomarbeit merkt an, dass die einzelnen individuellen Erfahrungen und sozialen Kategorien hinsichtlich der persönlichen Position der ErzählerInnen hinterfragt werden müssen. Dieser konkreten Bestrebung hinsichtlich der historischen Anthropologieforschung soll in der vorliegenden Diplomarbeit durch die Verwendung von Selbstzeugnissen nachgegangen werden.

Als Quelle dieser Arbeit dienen ausgewählte Ausschnitte aus autobiographischen Selbstzeugnissen, die aus dem von Kurt Bauer herausgegeben Werk *Faszination des Fahrens. Unterwegs mit Fahrrad, Motorrad und Automobil*.<sup>9</sup> veröffentlicht wurden. Das Auswahlverfahren wird in Kapitel 2.2.1. Quellenauswahl und -gattung detaillierter dargelegt. Unter anderem sind die beiden wichtigsten Kriterien hierbei der (erste) Kontakt mit Automobil in den 1950er Jahren und das Geburtsdatum der AutorInnen vor 1950.

---

<sup>6</sup> Peter Atteslander, Methoden der empirischen Sozialforschung (Berlin 2003), 26.

<sup>7</sup> Susanna Burghartz, Historische Anthropologie/Mikrogeschichte. In: Günther Lottes, Joachim Eibach (Hg.), Kompass Geschichtswissenschaft (Göttingen 2006) 206-218, 206.

<sup>8</sup> Vgl. Burghartz, Historische Anthropologie/Mikrogeschichte, 213.

<sup>9</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 289.

Für eine nähere Auseinandersetzung mit den Textausschnitten wurden folgende Untersuchungskategorien aufgestellt:

1. Bedeutung des Automobils aus individueller Sicht: Ziel dieser Analyse ist es, aufzuzeigen welche Bedeutung das Automobil aus individueller Sicht zur damaligen Zeit hatte. Weiters soll bei der Analyse der Texte darauf geachtet werden, ob die AutorInnen einen Drang nach Individualität und Freiheit verspüren, da Freiheit oft mit Automobilnutzung und Mobilität verbunden war.<sup>10</sup> Es geht vor allem um die Frage, wie das Automobil wahrgenommen und mit welchen Erfahrungen es in Verbindung gebracht wurde. Hierbei wird im Besonderen auf die emotionalen und gefühlsbezogenen Äußerungen geachtet.
2. Einfluss des Automobils auf das Alltagsleben: Bei der Untersuchung des Einflusses des Automobils auf das Alltagsleben stehen die alltäglichen Erfahrungen mit dem Automobil im Vordergrund. Es geht um die Frage, für welche Zwecke das Automobil genutzt wurde. Sollte es Anmerkungen zu positiven und/oder negativen Wahrnehmungen geben, dann sollen diese ebenfalls aufgezeigt werden.
3. Nutzungsverhalten aus geschlechterspezifischer Sicht: Der Zugang zum Automobil war für Frauen erschwert: „Wer ein Auto erwerben wollte, mußte über ein großes Vermögen frei verfügen können – und das konnten die wenigsten Frauen; das technische Wissen, das der Gebrauch eines Wagens erforderte [...]“<sup>11</sup> Dieser Umstand war ebenfalls limitierend. Dieser Punkt soll darauf hindeuten, dass es – offensichtlich – einen Unterschied hinsichtlich des Nutzungsverhaltens zwischen Frauen und Männern gab.

Mit Hilfe dieser Kategorien und dem Verfahren des Close Readings werden die Erzählungen analysiert. Diese Methode meint ein selektives, gezieltes, delegiertes oder vermittelndes Lesen.<sup>12</sup> Mit diesem Verfahren können für die Interpretation besonders bedeutsame Textstellen aus den Quellen ausfindig gemacht werden. Diese Methode gestattet eine genauere Analyse sowie Interpretation der Selbstzeugnisse hinsichtlich gewählter Kategorien. Mittels der

---

<sup>10</sup> Weitere Informationen siehe: Stephan Rammler, Verkehr und Gesellschaft – Verkehrspolitik als Mobilitätsdesign. In: Oliver Schwedes (Hg.), Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung (Wiesbaden 2011), 27-49.

<sup>11</sup> Christoph Maria Merki, Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz (Wien u. a. 2002), 286.

<sup>12</sup> Vgl. Guido Koller, Geschichte digital. Historische Welten neu vermessen (Stuttgart 2016), 81.

Methode des Close Readings können entscheidende Textstellen, sowie Zitate aus den Quellen betont werden, um für signifikante Fragen dienen zu können.

## 1.5. Aufbau der Diplomarbeit

Die vorliegende Forschungsarbeit ist in acht Kapitel strukturiert, die hier schematisch dargestellt werden:

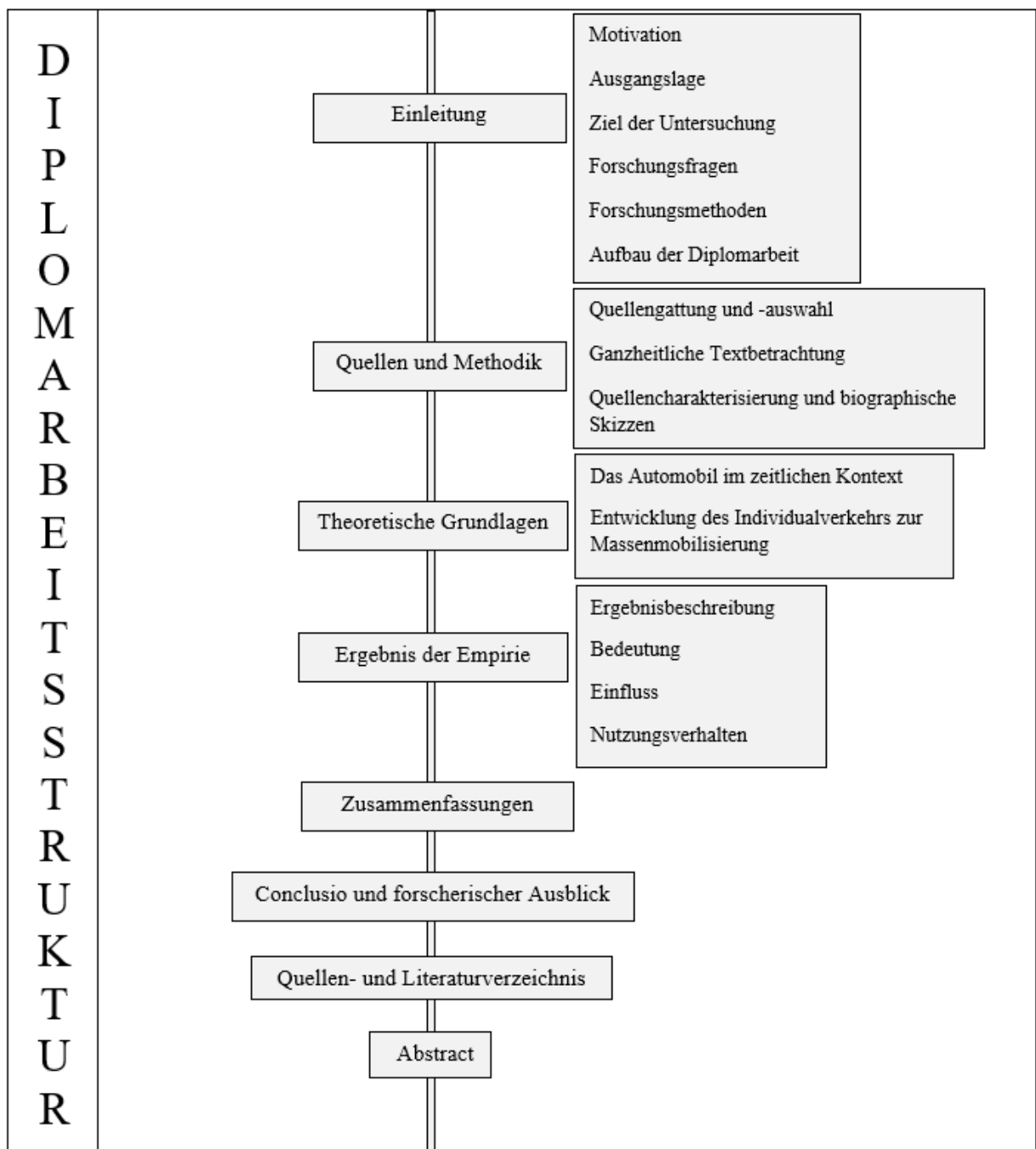


Abbildung 1: Struktur der Diplomarbeit – Eigene Darstellung

Das erste Kapitel schafft einen Überblick über die grundlegende Struktur der Diplomarbeit, sowie die Bedeutung des Themas, die Forschungsfrage und die Subforschungsfragen, sowie die bisherige Forschung und die Zielsetzung dieser Arbeit. Wichtige Grundlagen für das einleitende Kapitel liefern unter anderem die Werke von Peter Adey, Kurt Bauer und John Urry.

In Kapitel 2 wird die Methodologie zur empirischen Forschung erörtert, sowie die Quellenauswahl und -gattung dargelegt. Hier wird auch die Vorgehensweise der Quellenrecherche und das Zustandekommen des Quellenmaterials für die Leser der Arbeit transparent gemacht.

Kapitel 3 beinhaltet relevante theoretische Grundlagen der Forschungsarbeit in Bezug auf Automobilität, die die LeserInnen unterstützen, die Ergebnisse der empirischen Analyse in ihrem Gesamtkontext zu sehen und die Zusammenhänge einzelner Untersuchungskategorien begreifen zu können, welche im folgenden Kapitel abgebildet werden.

Anschließend, in Kapitel 4, werden die Forschungsergebnisse der Analyse der autobiographischen Selbstzeugnisse dargestellt und in Verbindung mit den theoretischen Grundlagen diskutiert.

Kapitel 5 enthält die Zusammenfassung der erzielten Ergebnisse aus den vorherigen Kapiteln. Hier werden alle gewonnenen Erkenntnisse aus den Subforschungsfragen verwendet, um die Hauptforschungsfrage zu beantworten.

Die Conclusio ist das Abschlusskapitel dieser wissenschaftlichen Arbeit und beleuchtet die vorliegende Diplomarbeit kritisch. Gemeinsam mit dem forscherschen Ausblick bildet sie das Kapitel 6.

Kapitel 7 umfasst das Quellen- und Literaturverzeichnis. Darauf folgt ein Anhang mit einem deutsch- und einem englischsprachigen Abstract.

## 2. Quellen und Methodik

Dieses Kapitel legt das Fundament der empirischen Analyse dieser Diplomarbeit, in welcher eine historisch-anthropologische Perspektive eingenommen wird. Im Zentrum stehen die Empfindungen, Wahrnehmungen sowie Erfahrungen der sieben AutorInnen im Zusammenhang mit dem Aufkommen und der Nutzung des Automobils.

### 2.1. Quellenauswahl und -gattung

Die empirische Analyse der Diplomarbeit stützt sich auf sieben autobiographische Texte aus der Sammlung *Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen* am Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Wien. Ebenso wesentlich für die empirische Analyse sind die Textauszüge, die in dem von Kurt Bauer herausgegebenen Band *Faszination des Fahrens. Unterwegs mit Fahrrad, Motorrad und Automobil* abgedruckt sind. Diese wurden gelesen und nach den im Folgenden dargestellten Kriterien ausgewählt. Die autobiographischen Texte sind aus einem Schreibauftrag der *Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen* im Dezember 2001 hervorgegangen. Anfangs wurden die veröffentlichten Textausschnitte, die in dem Band von Kurt Bauer veröffentlicht wurden, herangezogen. Da jedoch alle Originalmanuskripte im Textarchiv der *Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen* archiviert sind und diese für wissenschaftliche Forschungs- und Bildungszwecke bereitstehen, wurden schlussendlich die Originalfassungen der autobiographischen Texte für diese Diplomarbeit herangezogen.<sup>13</sup>

Bei der Recherche zu dieser Diplomarbeit wurde darauf geachtet, dass die AutorInnen der ausgewählten Texte in den 1950er Jahren zumindest im Kindesalter waren, was das erste Auswahlkriterium war. Demnach wurden die Geburtsjahrgänge der SchreiberInnen auf die Jahre 1924 bis 1947 eingegrenzt. Das zweite Auswahlkriterium war die geographische Eingrenzung. Sie liegt im deutschsprachigen Raum und bezieht sich auf Deutschland und Österreich.

Neben diesen Kriterien, welche Raum und Zeit berücksichtigen, waren thematisch gesehen, Aufzeichnungen über Erfahrungen und Kontakte zum Automobil gesucht, die in den 1950er

---

<sup>13</sup> An dieser Stelle wird ein Dank an Mag. Günter Müller ausgesprochen, der der Autorin dieser Diplomarbeit die Originalmanuskripte zur Einsicht bereitgestellt hat.

Jahren stattgefunden haben. Demzufolge war das dritte Auswahlkriterium der Zeitpunkt des Erstkontakts mit dem Automobil. Es wurden Aufzeichnungen über den Kontakt mit dem Automobil gesucht, die aus dem gewählten Zeitraum stammen. Da der Schwerpunkt des Dokumentationsbestandes auf der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts liegt und nur 3% der VerfasserInnen der Texte nach dem Zweiten Weltkrieg geboren waren<sup>14</sup>, war davon auszugehen, dass für den gewählten Zeitraum genügend Texte vorhanden sein würden.

Unter Einbeziehung der vorgebrachten Auswahlkriterien wurden schließlich sieben Lebensgeschichten als Quellen für diese Diplomarbeit ausgewählt (siehe Tabelle 1). Die Erfahrungen mit dem Automobil in den 1950er Jahren kennzeichnen die Texte der VerfasserInnen.

<b>Vor- und Zuname</b>	<b>Geburtsjahr</b>	<b>Geburtsort / Region der Erfahrung</b>	<b>Sozialer Status</b>
<b>Karl Oppolzer</b>	1924	Wien	Einzelkind, Schulausbildung; verheiratet
<b>Ludwig Piller</b>	1930	Hollabrunn, Niederösterreich	Einzelkind, Schulausbildung, Abschluss einer Lehre; verheiratet
<b>Renate Lind</b>	1938	Hamburg	Ein Geschwister (jüngerer Bruder), Schulausbildung; verheiratet
<b>Luise Hanny</b>	1927	Brünn / Niederösterreich	Ein Geschwister (jüngerer Bruder), Schulausbildung; verheiratet
<b>Erna Wollner<sup>15</sup></b>	1925	Wien	Ein Geschwister (jüngerer Bruder), Abschluss einer Lehre; Witwe
<b>Robert Schediwy</b>	1947	Wien	Einzelkind, Studium Jus und Volkswirtschaft; verheiratet;
<b>Hans Waldhauser</b>	1934	Grünwald, Bayern	Drei Geschwister (zwei ältere Brüder, eine jüngere Schwester), Abschluss einer Lehre; verheiratet

**Tabelle 1: Quellenauswahl mittels Auswahlkriterien**

<sup>14</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 288. Editorische Notizen zur Altersverteilung an: ca. 16% sind vor 1920 geboren; 49,5% (als praktisch die Hälfte) in den zwanziger Jahren (1920-1929); 22% in den dreißiger Jahren (bis 1938); 9,5% während des Zweiten Weltkrieges und nur 3% nach dem Krieg; der jüngste Autor ist Jahrgang 1961.

<sup>15</sup> Auf Wunsch der Autorin wurde der Beitrag unter einem Pseudonym veröffentlicht.

Bei der getroffenen Quellenauswahl handelt es sich um lebensgeschichtliche Erzähltexte, sogenannte autobiographische Selbstzeugnisse.

Während es sich bei der deutschen Historikerin Benigna von Krusenstjern erst dann um ein Selbstzeugnis handelt, „wenn die Selbstthematisierung durch ein explizites Selbst geschieht“<sup>16</sup> indem „die Person des Verfassers bzw. der Verfasserin in ihrem Text selbst handelnd oder leidend in Erscheinung tritt oder darin explizit auf sich selbst Bezug nimmt“<sup>17</sup>, definiert der Schweizer Historiker Kaspar von Greyerz diesen Begriff folgendermaßen: „Unter Selbstzeugnissen verstehen wir alle Texte, in denen eine Person über sich, ihr familiäres Umfeld oder ihre Gemeinschaft Auskunft gibt, im Kern Autobiografien und Lebenserinnerungen, Tagebücher aller Art, Reiseberichte, kommentierte Wirtschaftsnotizbücher, Chroniken, Haus- und Familienbücher.“<sup>18</sup> In beiden Definitionen steht eine Person selbst im Zentrum, Kaspar von Greyerz erweitert den Begriff des Selbstzeugnisses um das familiäre Umfeld und ihre Gemeinschaft.

Grundsätzlich sind Selbstzeugnisse „selbst geschrieben“ (zumindest diktiert) sowie aus eigenem Antrieb, also ‚von sich aus‘, ‚von selbst‘ entstanden.“<sup>19</sup> Aus quellenkritischer Sicht in Bezug auf die Gattung Autobiographie ist vor allem auf die Subjektivität und Retroperspektivität der Texte zu achten.<sup>20</sup> Bereits seit dem späten 18. Jahrhundert ist die Autobiographie als eigenständiges literarisches Genre anerkannt.<sup>21</sup> Ebenso ist es „als solches ein wichtiges Testfeld für kritische Kontroversen über eine Reihe von Ideen, einschließlich Autorschaft, Selbstständigkeit, Repräsentation und der Trennung zwischen Fakt und Fiktion.“<sup>22</sup>

„Der mit der Etablierung der Sozialgeschichte einsetzende Paradigmenwechsel in der (west-)deutschen Geschichtswissenschaft“, so der Historiker Volker Depkat, „brachte eine Neubewertung von Selbstzeugnissen mit sich, und Autobiographien wurde zur Rekonstruktion der Lebens- und Arbeitswelten verschiedener Sozialmilieus herangezogen.“<sup>23</sup> Des Weiteren ist er der Meinung, dass dabei die persönlichen Erfahrungen, Wahrnehmungen, Gefühle und Intentionen

---

<sup>16</sup> Benigna von Krusenstjern, Was sind Selbstzeugnisse? Begriffskritische und quellenkundliche Überlegungen anhand von Beispielen aus dem 17. Jahrhundert. In: Historische Anthropologie. Kultur – Gesellschaft – Alltag 2 (1994) 462-471, 463.

<sup>17</sup> von Krusenstjern, Was sind Selbstzeugnisse?, 463.

<sup>18</sup> Kaspar von Greyerz: Schweizerische Selbstzeugnis-Datenbank. Einleitung, <https://wp.unil.ch/ego-documents/de/einleitung-2/> (letzter Zugriff am 23.02.2021).

<sup>19</sup> Von Krusenstjern, Was sind Selbstzeugnisse?, 470.

<sup>20</sup> Volker Depkat, Autobiographie und die soziale Konstruktion von Wirklichkeit. In: Geschichte und Gesellschaft 29 (2003) 441-476, 449, 450.

<sup>21</sup> Linda R. Anderson, Autobiography (London 2001), 1.

<sup>22</sup> Anderson, Autobiography, 1-2.

<sup>23</sup> Depkat, Autobiographie und soziale Konstruktion, 451.

von historischen Individuen und deren Lebenswelten sowie ihre sozialen, kulturellen und alltäglichen Praktiken wieder ins Zentrum der Aufmerksamkeit rücken.<sup>24</sup>

## 2.2. Ganzheitliche Textbetrachtung

Die Nutzung von Autobiographien als Quelle in der geschichtswissenschaftlichen Forschung setzt voraus, sich nicht ausschließlich auf ihre Inhalte zu konzentrieren. Vielmehr sollten die schriftlichen Selbstzeugnisse einer ganzheitlichen Betrachtung unterzogen werden. Identitätskonstruktionen und die Darstellung der Selbstsicht der AutorInnen sind wesentliche Merkmale der Textgattung Autobiographie. Aufgrund dessen, dass die verschriftlichten Selbstzeugnisse die persönliche Auslegung der ErzählerInnen zeigen, müssen die Textualität und Gesamtaussagen nicht nur herausgearbeitet, sondern vor allem auch ernst genommen werden, um Analysen weiterführen zu können.<sup>25</sup> Bedingt durch den Schreibauftrag sind die Texte inhaltlich relativ fokussiert. Dennoch werden, soweit dies möglich ist, die Gesamtaussagen in die Interpretation miteinbezogen. In erster Linie aber geht es in dieser Arbeit um die inhaltlichen Aussagen aus den Texten.

Nachstehend findet die Leserschaft die ausgewählten Quellenzeugnisse in Verbindung mit den Biographien der VerfasserInnen vor. Die Textbetrachtung wird in zwei Schritten durchgeführt. In einem ersten Schritt werden äußerliche Strukturen und Merkmale der Texte gezeigt. Mittels einer tabellarischen Darstellung soll ein Überblick über den Entstehungskontext, die thematische Einordnung und Gliederung gegeben werden (Tabelle 2). Der zweite Schritt richtet den Blick auf die Merkmale und Schlussfolgerungen der Erzählungen. Auffälligkeiten und Besonderheiten im Text werden herausgehoben.

Im Allgemeinen, sofern es sich aus den gewählten Textpassagen herausarbeiten lässt, werden die Erfahrungen aus der Perspektive des „Ich-Erzählers, der in die Ereignisse involviert ist“<sup>26</sup> wiedergegeben. Das erzählende Ich „gibt das Geschehen in seiner persönlichen Sichtweise so wieder, wie er es gemäß seiner Erinnerung erlebt hat und vermittelt gleichzeitig, was es für ihn

---

<sup>24</sup> Vgl. Depkat, *Autobiographie und soziale Konstruktion*, 451.

<sup>25</sup> Vgl. Günter Müller, „Vielleicht interessiert sich mal jemand ...“. *Lebensgeschichtliches Schreiben als Medium familiärer und gesellschaftlicher Überlieferung*. In: Peter Eigner, Christa Hämmerle, Günter Müller (Hg.), *Briefe – Tagebücher – Autobiographien. Studien und Quellen für den Unterricht* (Wien 2006) 76-95, 88.

<sup>26</sup> Gabriele Lucius-Hoene, Arnulf Deppermann, *Rekonstruktion narrativer Identität. Ein Arbeitsbuch zur Analyse narrativer Interviews* (Wiesbaden 2013), 23.



bedeutet.“<sup>27</sup> Neben der Lieferung des Ereignisgerüsts klärt die Erzählung auch den Standpunkt des Erzählers zum Geschehen indem er ihr seine emotionalen Erfahrungen und die affektiven Bewertungen hinzufügt.<sup>28</sup> Verwenden die AutorInnen der Quellenzeugnisse die erste Form der Person, also das *Ich*, beziehen sie sich aus der gegenwärtigen Situation auf das damalige Geschehen. Ihr Erfahrungsstand überlagert dabei die Erzählung. In den meisten Fällen wird aus dieser Position heraus das Erlebte mitgeteilt.<sup>29</sup> Im Gegensatz dazu steht die Perspektive des *Vergangenen-Ichs*. Hierbei nehmen die VerfasserInnen ihre damalige Sichtweise ein und „das Geschehen wird häufig *re-inszeniert*“.<sup>30</sup> Diese Form wird meist dann eingesetzt, wenn einzelne prägnante Szenen oder Ereignisse ausgeführt werden. Des Weiteren werden Positionierungen und Positionierungsakte rekonstruiert. Gemeint ist hier die Art und Weise, wie AutorInnen ihre eigene Rolle darlegen, wie sie selbst dargestellt werden<sup>31</sup> und welches aktiv-passiv Schema sichtbar wird. Präsentiert sich ein(e) AutorIn als aktiver Protagonist, dann werden deren Handlungen, Gedankengänge, Tätigkeiten und/oder Aktivitäten wiedergegeben. Ist die Rede von einer/einem passiven VerfasserIn, dann werden Strukturen und Umstände, die ihr/ihm widerfahren sind, verdeutlicht, werden aber in keiner direkten Resonanz erwähnt.<sup>32</sup>

Auf Grund dessen, dass sich diese Diplomarbeit mit dem (ersten) Kontakt mit dem Automobil und der (individuellen) Bedeutung befasst, wird der Fokus auf die einschlägigen Textpassagen gelegt. In diesen werden mögliche Gemeinsamkeiten hinsichtlich der individuellen Erfahrungen, aber auch Unterschiede zwischen den einzelnen autobiographischen Zeugnissen aufgezeigt.

---

<sup>27</sup> Lucius-Hoene, Deppermann, Rekonstruktion narrativer Identität, 23.

<sup>28</sup> Vgl. Lucius-Hoene, Deppermann, Rekonstruktion narrativer Identität, 23.

<sup>29</sup> Vgl. Lucius-Hoene, Deppermann, Rekonstruktion narrativer Identität, 27-29.

<sup>30</sup> Lucius-Hoene, Deppermann, Rekonstruktion narrativer Identität, 28.

<sup>31</sup> Gabriele Lucius-Hoene, Arnulf Deppermann, Narrative Identität und Positionierung, In: Arnulf Deppermann, Martin Hartung, Gesprächsforschung – Online-Zeitschrift zur verbalen Interaktion (Göttingen 2004), 166-183, 174.

<sup>32</sup> Weitere Ausführungen zur persönlichen Positionierung von AutorInnen in deren Lebensgeschichten sind zu finden bei: Norbert Meuter, Narrative Identität. Das Problem der personalen Identität im Anschluß an Ernst Tugendhat, Niklas Luhmann und Paul Ricoeur (Stuttgart 1995). Peter Alheit, Alltag und Biographie. Studien zur gesellschaftlichen Konstitution biographischer Perspektiven (Bremen 1990).

<b>AutorIn des autobiographischen Textes</b>	<b>Datierung des Textes/ Alter bei Niederschrift</b>	<b>Version(en) des Textes<sup>33</sup></b>	<b>Seitenumfang der Originalfassungen<sup>34</sup></b>	<b>Behandelter Lebensabschnitt<sup>35</sup></b>	<b>Zentrale Themen und Aspekte</b>	<b>Gliederung / Struktur</b>
<b>Karl Oppolzer</b>	24.02.2002  78 Jahre	Computergeschriebene Originalfassung	18 Seiten	Adoleszenz bis Erwachsenenalter (und Pension)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kriegsgeschehen</li> <li>- Kriegserfahrungen</li> <li>- Fahrzeugtechnik</li> <li>- Große Begeisterung für Militär und Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erzählungen in Episoden dargestellt</li> <li>- Absätze – auch wenn nicht immer notwendig</li> <li>- Zeitlich: Aneinanderreihung von Erlebnissen</li> <li>- Historischer Kontext inkludiert</li> </ul>
<b>Ludwig Piller</b>	05.03.2002  72 Jahre	Originalfassung mittels elektrischer/ elektronischer Schreibmaschine	24 Seiten	Adoleszenz bis Erwachsenenalter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Krieg und Nachkriegszeit</li> <li>- Kfz-Lehre</li> <li>- Familie und Alltag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchgängiger Text mit Absätzen</li> <li>- Chronologische Schilderung</li> <li>- Historischer Kontext inkludiert</li> </ul>
<b>Renate Lind</b>	k.A. <sup>36</sup> (im Zeitraum von 12.2001 bis 03.2002)  um 63 Jahre	Computergeschriebene Originalfassung	8 Seiten	Adoleszenz	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erster Kontakt zu Automobil</li> <li>- Verkehrsdelikt und Folgen (Küchenarbeit)</li> <li>- Familie und Leben</li> <li>- Freundschaft</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchgängiger Text mit Absätzen</li> <li>- Chronologische Schilderung</li> <li>- Historischer Kontext inkludiert</li> </ul>
<b>Luise Hanny</b>	01.2002	Originalfassung mittels elektrischer/	10 Seiten	Erwachsenenalter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Führerschein</li> <li>- Fahrprüfung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchgängiger Text mit Absätzen</li> </ul>

<sup>33</sup> Für die Diplomarbeit wurden die Originalversionen der Texte verwendet.

	75 Jahre	elektronischer Schreibmaschine (Handschriftliche Erläuterungen auf Rückseite der beigelegten Bilder)			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mein erstes Fahrrad</li> <li>- Rollenzuschreibung Frauen (zur damaligen Zeit)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chronologische Schilderung</li> <li>- Historischer Kontext inkludiert</li> <li>- Text in zwei Kapitel gegliedert</li> </ul>
<b>Erna Wollner<sup>37</sup></b>	18.12.2001  76 Jahre	Originalfassung mittels elektrischer/ elektronischer Schreibmaschine	33 Seiten	Kindheit bis Erwachsenenalter (1992)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- „Beifahrer-Erfahrung“<sup>38</sup></li> <li>- Tod – verunglücken</li> <li>- Ehe – Scheidung</li> <li>- Geld – Geldsorgen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aneinandergereihte Schilderungen</li> <li>- Chronologisch gegliedert</li> <li>- Historischer Kontext inkludiert</li> <li>- Einschiebungen und Ergänzungen im Manuskript</li> </ul>
<b>Robert Schediwy</b>	18.12.2001  54 Jahre	Handschriftliche Originalfassung  (Handschriftliche Erläuterungen zu Bildern)	12 Seiten	Kindheit bis Adoleszenz	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kindheit und Autofahren</li> <li>- Persönliche Auffassung von Autofahren in Zusammenhang mit Gefühlen und Emotionen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aneinandergereihte Schilderungen</li> <li>- Gliederung durch Absätze</li> <li>- Zeitliche Sprünge im Text (nicht chronologisch aufgebaut)</li> </ul>

<sup>34</sup> Seitenumfang beinhaltet archivierte Zeugnisse (Texte, Fotos, Schriftwechsel mit dem Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Wien - *Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen*, ...), die der Autorin dieser Diplomarbeit bekannt sind.

<sup>35</sup> Der hier behandelte Lebensabschnitt bezieht sich primär auf den Kontakt mit dem Automobil und dessen Bedeutung für die VerfasserInnen.

<sup>36</sup> k.A. steht für *keine Angabe*;

<sup>37</sup> Diese Autorin schreibt unter ihrem Mädchennamen Wollner als Pseudonym.

<sup>38</sup> Frau Wollner merkt gleich zu Beginn in ihrer Originalfassung an, dass sie keinen Führerschein besitzt und 'nur' Beifahrer-Erfahrung - nahezu 40 Jahre - hinter ihr liegen.

					<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kosten Automobil</li> <li>- Auto als Gebrauchsgegenstand</li> <li>- Faszination Fahren in Verbindung mit anderen Mobilitätsmittel</li> <li>- Fahren und Tochter, Vater, Mutter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einschiebungen und Ergänzungen im Manuskript</li> </ul>
<b>Hans Waldhauser</b>	12.01.2002  68 Jahre	Computergeschriebene Originalfassung	51 Seiten	Kindheit bis Erwachsenenalter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Straße als Spielplatz</li> <li>- 'Vorgänger' des Autos</li> <li>- Gebrauch von diversen Fahrzeugen</li> <li>- Kinderzeit als Freiheitsgefühl</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gegliedert in Absätze mit Überschriften</li> <li>- Im Wesentlichen chronologisch</li> <li>- Historischer Kontext inkludiert</li> </ul>

**Tabelle 2: Strukturelle Betrachtung der Quellen**

## 2.3. Quellencharakterisierung und biographische Skizzen

Die folgenden biographischen Skizzen halten sich an die Angaben in dem Band von Kurt Bauer *Faszination des Fahrens. Unterwegs mit Fahrrad, Motorrad und Automobil*. Sofern es nicht anders angegeben ist, stammen die Informationen sowie Zitate für die Charakterisierung der Textausschnitte aus den Originalfassungen, die im Textarchiv der *Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen* archiviert sind.

### Karl Oppolzer: „Ich möchte zuerst Frontbewährung haben“<sup>39</sup>

Karl Oppolzer wurde 1924 als Einzelkind in Wien geboren. Sein Vater war Kellner und seine Mutter arbeitete bis zu seiner Geburt als Schneiderin. Herr Oppolzer besuchte die Volks-, Haupt- und Fachschule. Bis zur Einberufung zum Reichsarbeitsdienst und anschließender Wehrmacht arbeitete er im Hotel Krantz-Ambassador in Wien aus. Im Rahmen der Wehrmacht wurde er zum Panzerfahrer ausgebildet. Vorwiegend war er an italienischen Kriegsschauplätzen im Einsatz. Nach seiner Kriegsgefangenschaft wurde er Fahrer beim britischen Roten Kreuz. Im Jahr 1948 heiratete er und zwei Jahre später konnte er sich über die Geburt seiner Tochter freuen. Karl Oppolzer war 35 Jahre lang im Generalsekretariat als Kfz-Referent beim österreichischen Roten Kreuz tätig.<sup>40</sup>

Mit den folgenden Worten beginnt Herr Oppolzer seinen autobiographischen Text: „Zu Rädern habe ich mein ganzes Leben lang eine gute Beziehung gehabt. Technisches hat mich schon immer fasziniert, [...]“<sup>41</sup>

Die Beziehung zu Fahrzeugen mit Rädern und die Faszination zur Technik ziehen sich durch den gesamten Text. Bereits der Kontakt zum Fahrrad wird mit einer gewissen Leidenschaft beschrieben. Die größte Aufmerksamkeit widmet er allerdings den Erzählungen von der Nutzung von Fahrzeugen im Zusammenhang mit dem Kriegsgeschehen und seinen eigenen

---

<sup>39</sup> Bauer, *Faszination des Fahrens*, 79.

<sup>40</sup> Bauer, *Faszination des Fahrens*, 295.

<sup>41</sup> *Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen*, Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Wien, Lebensgeschichtliche Erinnerungstexte aus Anlass des Schreibaufrufes „Faszination des Fahrens“ im Dezember 2001 (im Folgenden: *Doku, Faszination des Fahrens*), Karl Oppolzer, 1.

Kriegserfahrungen, was wiederum die leitenden Motive seines Textes sind. Karl Oppolzer positioniert sich in einer aktiven Rolle, da er seiner eigenen Person in der Erzählung eine wesentliche Figur zuspricht. Seine Gedanken und aktiven Handlungen stehen von Anfang an im Vordergrund. Unter anderem behandelt Karl Oppolzer als einer der wenigen ausgewählten AutorInnen auch den Kontakt mit dem Automobil vor den 1950er Jahren. Der Text lässt sich mehr oder weniger in zwei Abschnitte gliedern: einerseits in die Erfahrungen rund um das Auto während seiner militärischen Laufbahn, andererseits in jenen seiner Urlaubsreisen. Des Weiteren beinhaltet der Text eine chronologische Aneinanderreihung von Erlebnissen. Ein weiteres wesentliches Merkmal dieses Selbstzeugnisses ist der umfangreiche historische Kontext – der Zweite Weltkrieg und die Nachkriegszeit dominieren die beschriebenen Erfahrungen. Seine Begeisterung für Fahrzeuge und Technik ist im gesamten autobiographischen Text spürbar. Zu sehen ist das an den häufig verwendeten Fachbegriffen, wie *Krad*, *Ponton* und *Surrender Personnel*<sup>42</sup>, und der ausführlichen Beschreibung einzelner Fahrzeuge, wie beispielsweise „Bren Carrier: rechts gesteuert, 8 Zylinder, der Fahrer hatte die Lenksäule zwischen den Beinen und das Lenkrad stand senkrecht. Der Beifahrer hatte ein MG. Rückwärts konnten sechs Mann gegenüber sitzen. Nur der Motor war dazwischen! Gelenkt wurde mit dem Lenkrad, wobei immer eine Kette abgebremst wurde. [...]“<sup>43</sup>

Nicht nur seine Affinität zu Fahrzeugen und zur Technik, sondern auch die Nutzung von Autos gehen weit bis in die 1980er Jahre hinein.

### Ludwig Piller: „Die 500er litt unter Kühlungsschwierigkeiten“<sup>44</sup>

Ludwig Piller wurde im Jahr 1930 in Hollabrunn, Niederösterreich, geboren. Seine Mutter verstarb als er 15 Monate alt war. Somit wuchs er bei seinem Vater, der den Beruf des Eisenbahners – 49 Dienstjahre lang – ausübte, auf. Er besuchte die Volksschule und die Oberschule für Jungen. Ab dem Sommer 1944 war er als Betriebsjunghelfer bei der Deutschen Reichsbahn tätig. 1946, zwei Jahre später, wurde er aus dem Eisenbahndienst entlassen. Im darauffolgenden Jahr

---

<sup>42</sup> „Krad“ war eine besonders vom Militär verwendete Kurzform von „Krafrad“. , Bauer, *Faszination des Fahrens*, 247. „Ponton“ ist eine weitere Bezeichnung für eine Schwimmplattform. , Doku, *Faszination des Fahrens*, Oppolzer, 5. „Surrender Personnel“ ist die Bezeichnung für gefangene feindliche Soldaten. – Vgl. Wikipediaeintrag vom 19.02.2021, 18:48 Uhr, [https://en.wikipedia.org/wiki/Surrendered\\_Enemy\\_Personnel](https://en.wikipedia.org/wiki/Surrendered_Enemy_Personnel).

<sup>43</sup> Doku, *Faszination des Fahrens*, Oppolzer, 4.

<sup>44</sup> Bauer, *Faszination des Fahrens*, 105.

begann er mit einer Lehre als Kfz-Mechaniker, die er mit der Gesellenprüfung abschloss. Seither arbeitete er als Kfz-Mechaniker und anschließend ab 1968 als kaufmännischer Angestellter. Ludwig Piller wurde im Rahmen einer Umstrukturierung im Jahr 1973 freigestellt. Bis zu seiner Pensionierung (1990) war er als Angestellter in einer Eisengroßhandlung beschäftigt. Er hat 1952 seine Frau geheiratet. Gemeinsam hatten sie einen Sohn und zwei Enkelkinder.<sup>45</sup>

Zu Beginn des Textes erhält die Leserin/der Leser intensive Einblicke in die Nutzung seines Fahrrads. Auch an anderen Stellen im Text nimmt er immer wieder Bezug auf dieses Fahrzeug nimmt. Mit dem Beginn seiner Kfz-Lehre (1947) starten auch die Schilderungen hinsichtlich seiner Automobilerfahrungen. Dabei fällt auf, dass er das Automobil vorwiegend für Familienausflüge und Alltagserlebnisse nutzt. Ludwig Piller merkt bereits auf Seite 3 seines Selbstzeugnisses an, dass sich die Motorisierung langsam entwickelte, dass die Motorräder und Autos, die sich auf den Straßen zeigten, zum Großteil Vorkriegsmodelle waren.<sup>46</sup> Besonderheiten seines Textes sind detailgetreue Beschreibungen seiner Ausflüge mit dem Automobil einerseits und den bestehenden Familienkonstellationen andererseits. Die Nutzung des Automobils stand für Ludwig Piller, so spiegelt es der Text, im direkten Zusammenhang mit der Familie. Immerzu beschreibt er familiäre Reisen: die Familie seiner Frau lebte in Polen und somit wurde das Automobil verwendet, diese zu besuchen. Seine Reiseberichte liefern Einblicke in den historischen Zeitabschnitt: beispielsweise geben Beschreibungen von Situationen an der Staatsgrenze zu Polen Einblicke in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Aufgrund dieser exakten Schilderungen informiert Ludwig Piller als einziger der ausgewählten AutorInnen über diesen bedeutsamen zeitlichen Abschnitt. Da dieser Autor in seinem Text kaum persönliche Empfindungen und Emotionen äußert, bietet dies sehr viel Raum für Interpretationen.

---

<sup>45</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 295, 296.

<sup>46</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Ludwig Piller, 3.

## Renate Lind: „Was für ein Hochgefühl, das Auto setzt sich tatsächlich in Bewegung ...“<sup>47</sup>

Renate Lind wurde 1938 in Hamburg geboren und wuchs dort in einem Barackenlager am Südrand der Stadt auf. Ihr jüngerer Bruder und sie waren Schlüsselkinder<sup>48</sup>, da ihre Mutter die meiste Zeit des Tages ihrer Arbeit nachging. Seit ihrer Heirat mit dem ORF-Techniker Ingenieur Gerhard Müller 1960 ist sie österreichische Staatsbürgerin. Die beiden haben drei Kinder und sechs Enkelkinder. Ab 1993 war Renate Lind als Schriftstellerin tätig und war Mitglied in mehreren Kulturvereinigungen. Sie hatte zahlreiche Veröffentlichungen sowie Lesungen im In- und Ausland.<sup>49</sup>

Renate Linds erster Kontakt mit einem Automobil war zugleich auch die erste und einzige Begegnung mit dem Jugendgericht. Ihr Text beinhaltet die Erzählung eines einzigen Erlebnisses aus ihrer Jugendzeit. Nachdem sie und ihr Bruder tagsüber unbeaufsichtigt waren, fiel es nicht auf, wenn sie mit ihrer Freundin zu Klaus, dem Sohn des Lagerarztes ging, um ihm in seiner Werkstatt und beim Bau eines Automobils zu helfen. Gemeinsam sammelten sie Bauteile vom Schrottplatz und halfen beim Zusammenbau eines Autos mit. *Was für ein Hochgefühl, das Auto setzt sich tatsächlich in Bewegung* waren die Gedanken von Frau Lind während der ersten Ausfahrt mit dem selbstgebauten Automobil im Sommer 1952. Bei dieser Gelegenheit durften sie und ihre FreundInnen selbst mit dem Auto fahren. Da sie bei dieser Fahrt beinahe einen Polizisten anfuhr und zu diesem Zeitpunkt noch keinen Führerschein besaß, ist diese Erinnerung an einen Besuch im Jugendgericht geknüpft.

Die Autorin stellt ihre persönlichen Erfahrungen und Gedanken in den Vordergrund, indem sie Emotionen ausdrückt und dem Leser/der Leserin diese offenbart. Sie beschreibt Einzelheiten exakt und nachvollziehbar, wodurch der Leserschaft ein hautnahes Miterleben geboten wird. Frau Lind ist selbst Protagonistin und rückt in das Zentrum ihrer Erzählung. Sie gliedert ihren Text in Absätze, folgt einem chronologischen Aufbau und liefert einen historischen Kontext.

---

<sup>47</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 111.

<sup>48</sup> Renate Lind bezeichnet ihren Bruder und sich in ihrem Text als Schlüsselkinder, da sie sich tagsüber weitgehend allein versorgen und um sich kümmern mussten. Doku, Faszination des Fahrens, Renate Lind, 2.

<sup>49</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 293, 294.



## Luise Hanny: „Schaut’s euch das Weibsbild an!“<sup>50</sup>

Luise Hanny wurde 1927 in Brünn im damaligen Mähren geboren. Ihr Vater war Schmiedemeister und ihre Mutter gelernte Weißnäherin. Die Mutter kümmerte sich allerdings um den Haushalt und die Kindererziehung. Frau Hanny hat einen jüngeren Bruder. Sie besuchte die Volks-, Haupt- und Handelsschule. Im Zeitraum von 1943 bis 1945 war sie als Schreibkraft tätig. Im Frühjahr 1945 flüchtete sie nach Niederbayern und wurde somit von ihren Eltern, die im Mai desselben Jahres aus ihrer Heimatstadt Brünn vertrieben wurden, getrennt. Ein halbes Jahr lang arbeitete Frau Hanny bei Bauern, bis sie schließlich ihre Familie wiederfand, die nach ihrer Vertreibung nach Niederösterreich flüchtete. Von 1946 bis 1958 verdiente sie ihren Lebensunterhalt in einem Lebensmittelgeschäft in Wien-Ottakring, von 1958 bis 1971 als Arbeiterin in einer Strumpffabrik und von 1971 bis 1981 als Angestellte in einer Weinkellerei. Im Jahr 1956 heiratete sie und baute ein Haus in Wolkersdorf im Weinviertel, Niederösterreich. Die Ehe blieb kinderlos. Luise Hanny ist seit 1981 pensioniert.<sup>51</sup>

Luise Hannys Originaltext beinhaltet zwei Beilagen, deren Überschriften „Mein erstes Fahrrad.“<sup>52</sup> und „Führerschein - Fahrprüfung!“<sup>53</sup> lauten und unterschiedliche Lebensabschnitte ihrer persönlichen Entwicklung verdeutlichen. Mit der Art und Weise ihrer Erzählungen unterstreicht Frau Hanny ihre Position im *Gegenwarts-Ich*. Sie gibt diese beiden dokumentierten Abschnitte ihres Lebens vorrangig aus der inneren Perspektive wieder und rückt persönliche Gedanken und Erlebnisse in den Vordergrund. Der gesamte Text ist sehr detailgetreu wiedergegeben und Abläufe ausgewählter Erlebnisse sind mit Einzelheiten geschmückt. In der ersten Beilage beschreibt sie die Zeit mit ihrem ersten Fahrrad und die damit verbundenen Ausfahrten, in der zweiten Beilage steht in ihrer Geschichten das Automobil (Führerschein - Fahrprüfung!) im Mittelpunkt. Hier schildert Luise Hanny außerdem die Situation des weiblichen Geschlechts in Bezug auf das Autofahren. Aussagen wie „schaut’s euch das Weibsbild an ...“<sup>54</sup> und „sie soll doch zuhause am Herd kochen oder Strümpfe stopfen“<sup>55</sup> seien keine Seltenheit. Frau Hanny ließ sich trotz dieser Äußerungen „die Freude am Autofahren nicht vermiesen.“<sup>56</sup>

---

<sup>50</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 120.

<sup>51</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 292.

<sup>52</sup> Doku, Faszination des Fahrens), Luise Hanny, Beilage 1, 1.

<sup>53</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Beilage 2, 1.

<sup>54</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Beilage 2, 3.

<sup>55</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Beilage 2, 3.

<sup>56</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Beilage 2, 3.

## Erna Wollner: „Oh Gott, sah *der* gut aus!“<sup>57</sup>

Erna Wollner wurde im Jahr 1925 als uneheliches Kind in Wien geboren. Väterlicherseits war Frau Wollner jüdischer Herkunft, „was ihr allerdings erst durch Ausgrenzung in der NS-Zeit bewusst und zum Problem wurde.“<sup>58</sup>

Trotz jüdischer Abstammung konnte sie eine kaufmännische Lehre absolvieren. Ihren Bruder lernte sie erst mit 15 Jahren kennen.<sup>59</sup> Anschließend an ihre Lehre konnte sie ohne Unterbrechung dem Beruf einer Bürokaufkraft nachgehen. Die letzten 17 Jahre ihrer beruflichen Karriere arbeitete sie als Chefsekretärin beim ORF. Im Zusammenhang mit den autobiographischen Texten erscheint der Beitrag auf Wunsch der Autorin unter dem Pseudonym Erna Wollner.<sup>60</sup>

Erna Wollners Text unterscheidet sich von den anderen ausgewählten autobiographischen Textquellen durch die persönlichen Themen, die in ihren Erzählungen einen hohen Stellenwert haben: verunglückte Personen im Freundeskreis, das Automobil als Familienmitglied (dem Auto wurde ein Name gegeben), Geld und Geldsorgen, sowie ihre Ehe und ihre Scheidung im „verflixten 7. Ehejahr“<sup>61</sup>.

Sie erwähnt bereits in dem einleitenden Abschnitt, dass sie Sorge hatte, zu sehr in persönliche Details abzurutschen. Sorgen zu haben ist ein immer wiederkehrendes Element in der gesamten Originalfassung. Vorwiegend betrifft es die Sorge um ihre eigene Existenz und die damit verbundenen Geldsorgen nach der Anschaffung des Autos. Als einen positiven Aspekt der Automobilanschaffung führt Frau Wollner an, dass das Automobil gemeinschaftsbildend ist. Dies zeigt sich daran, dass sich BesitzerInnen eines Puch 500<sup>62</sup> zu einem „Puch 500 Club“<sup>63</sup> zusammenschlossen und viel Freizeit in der Gruppe rund um ihr Fahrzeug verbrachten.

Die Erlebnisse in diesem Selbstzeugnis werden aus der Sicht der Beifahrerin, die dabei allerdings eine aktive Rolle einnimmt, erzählt. Der gesamte Text ist geprägt durch direkte

---

<sup>57</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 133.

<sup>58</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 300-301.

<sup>59</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 300.

<sup>60</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 300, 301.

<sup>61</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Erna Wollner, /9.

<sup>62</sup> Puch 500; Puchwagerl; Pucherl; Nach dem VW Käfer die in den Beiträgen zum Schreibaufwurf am häufigsten genannte Automarke. Zahlreiche Österreicher [...] mit dem Puch 500 vom Motorrad auf das Automobil umgestiegen. Die offizielle Bezeichnung lautete „Steyr-Puch 500, Modell Fiat“. Vgl. Bauer, Faszination des Fahrens, 258, 259.

<sup>63</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 7.

Thematisierungen ihrer Emotionen und ihrer aktiven Gedankenstränge, die bereits von Anfang an existieren und nicht erst mit der Zeit in den Vordergrund rücken.

Die Originalfassung umfasst insgesamt 33 Seiten, welche die Erfahrungen mit ihrem Puch 500 und um das Automobil im Allgemeinen wiedergeben. Ein einseitiger Epilog sowie „alte Blätter [...], die in meiner 'Schriftenlade' dahindämmern und die mit .. dem Auto ... zu tun haben und mit der 'Faszination des Fahrens' als genervter Mitfahrer im Beisein von 'Baby oder Hund an Bord'“<sup>64</sup> komplettieren dieses Zeitzeugnis.

### Robert Schediwy: „Sein Traum wäre eigentlich ein Mercedes gewesen“<sup>65</sup>

Robert Schediwy wurde 1947 als einziger Sohn von Johann und Rosa Schediwy in Wien geboren. Sein Vater stammte aus kleinsten Verhältnissen und arbeitete sich zum Prokuristen einer Großhandelsfirma hoch. Robert Schediwy studierte Jus und Volkswirtschaft. Von 1976 bis 2002 war er als Gemeindegewirtschaftsreferent der Wirtschaftskammer tätig. Neben dieser Tätigkeit lehrte er an der Universität Wien, der Webster University Wien und der finnischen Universität Kuopio, wo er auch 1998 habilitierte. Er heiratete zweimal; aus einer Ehe ging eine Tochter hervor. Herr Schediwy schrieb zahlreiche Publikationen zu ökonomischen und kulturellen Fragen.<sup>66</sup>

Das Leitmotiv in Robert Schediwy's Erzählung ist die immer wieder rückkehrende Bezugnahme auf seinen Vater und dessen Automobilnutzung. Seinen Text beginnt er jedoch mit dem Verweis auf die Zeit mit seiner Tochter und weist darauf hin, dass bereits in frühesten Jahren jedes Menschen ein erster Kontakt mit der Faszination des Fahrens auftrate. Er erwähnt hier den Gebrauch des Kinderwagens, das Vor-sich-herschieben des Buggys und die Fahrt mit dem ersten Dreirad.

Durch das außen vor Lassen seiner eigenen Person am Beginn seiner Erzählung nimmt Robert Schediwy die Position eines eher passiven Erzählers ein. Im Laufe des Textes verschiebt sich diese Position und seine aktiven Gedanken sowie seine Handlungen rücken in den Vordergrund.

---

<sup>64</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, II/02.

<sup>65</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 155.

<sup>66</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 297, 298.

Ebenfalls beginnt erst mit der Erzählung von seinen Ausflügen mit dem Vater die direkte Thematisierung seiner Gefühle. Der Autor formuliert nahezu den gesamten Text aus dem *Gegenwarts-Ich* heraus, indem er über die Kindheits- und Adoleszenzabschnitte aufgrund seines aktuellen Erkenntnisstandes reflektiert. Auffallend ist, dass der Verfasser, wie bereits erwähnt, sehr oft Bezug auf seinen Vater und dessen Nutzung des Automobils nimmt. So berichtet Herr Schediwy über seinen ersten Kontakt mit einem Auto im Frühjahr 1951:

„Vielleicht war auch das Kleinsteinpflaster der Höhenstraße zu glatt – jedenfalls endete unser erster Ausflug mit dem eigenen Auto an einem der soliden granitene Randsteine. [...] Es war aber nur ein kleiner Blechschaden am Kotflügel, und Papa wurde dennoch binnen kurzem zum begeisterten, wenn auch nicht übermäßig geschickten Autofahrer.“<sup>67</sup>

Neben den Abschnitten über seine Automobilerfahrungen im Zusammenhang mit seinem Vater gibt es auch detaillierte ausführliche Berichte über Urlaubsreisen und Landschaften.

### Hans Waldhauser: „Die Tölzer Straße war unser Spielplatz“<sup>68</sup>

Hans Waldhauser wurde 1934 in Grünwald in Bayern geboren. Sein Vater Adam war selbstständiger Spengler- und Installateurmeister. Seine Mutter Katharina führte den Haushalt. In seinem Elternhaus in Grünwald im Isartal wuchs er gemeinsam mit drei Geschwistern auf. Herr Waldhauser absolvierte in München eine Lehre als Heizungsbauer. Im Anschluss daran verbrachte er einige mobile Jahre und machte sich schließlich 1959 als Heizungs- und Lüftungsbaumeister selbstständig. 1961 gründete er eine Familie. Er wurde Vater von vier Kindern. Der Verfasser war viele Jahre lang als Gemeinderat und Vizebürgermeister politisch engagiert und auch vielseitig im kulturellen Leben seiner Heimatgemeinde integriert.<sup>69</sup>

Die Erzählung von Herrn Waldhauser folgt einem klaren und chronologischen Aufbau, die Strukturierung des Textes ist konsequent aufgrund der getätigten Absätze und gewählten Überschriften. Die Anreihung der einzelnen Kapitel entspricht einer Logik und demnach kann die Leserin/der Leser dem Geschriebenen gut folgen. Untermalt sind einige der einzelnen Abschnitte durch Erinnerungsfotos. Der Text enthält keine nachträglichen Einschübe und

---

<sup>67</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Robert Schediwy, 2.

<sup>68</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 204.

<sup>69</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 299.

Ergänzungen. Immer wieder im Verlauf der Erzählung kommt er auf die Thematiken Straße als Spielplatz, Gebrauch von diversen Fahrzeugen sowie das Empfinden der Kinderzeit als Freiheitsgefühl zurück. In seinen Ausführungen zeigt sich deutlich, dass seine Zeit als Kind in Verbindung zur Straßennutzung – mit und ohne Fahrzeug – in seiner Erinnerung verankert ist. Aus der autobiographischen Quelle geht hervor, dass er aufgrund des spärlich vorkommenden Verkehrs die Straße als Spielplatz nutzen konnte und dies seine Kindheit positiv beeinflusste.

In seiner gesamten Erzählung schwingt immer eine negative Ansicht zu Automobil und Verkehr mit. Dies spiegelt auch der folgende Satz in seiner Originalfassung wider: „Es soll aber auch in Erinnerung bleiben, was wir durch den Verkehr aufgegeben haben oder was still verloren gegangen ist.“<sup>70</sup> Zugleich merkt er jedoch auch an, dass die (Weiter-)Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität positive Eigenschaften aufweisen: „Autos gehören zu unserem heutigen Geschäftsleben, und Urlaubsfahrten zu schönen Reisezielen sind uns etwas Feines und Schönes.“<sup>71</sup>

Neben der sachlichen Darstellung seiner Beobachtungen, mit der er gleichzeitig versucht seine Emotionen auszudrücken, widmet er sich intensiv Statistiken. In dem Abschnitt *Die Tölzerstraße und der Verkehr* legt er statistische Angaben zu EinwohnerInnenzahl, Fahrzeugzulassungen und Verkehrsaufkommen vor und schließt diesen Abschnitt mit der Bemerkung „Die Tölzerstraße also kann kein Spielplatz mehr sein.“<sup>72</sup> ab.

Im Großen und Ganzen liefert Kurt Waldhauser genaue Beschreibungen zu Verkehrsmitteln, wie Rossfuhrwerken, Radlrutschen<sup>73</sup>, Fahrrädern und Autos und gibt Einblicke in seine Kindheit und die Nutzung unterschiedlicher Fahrzeuge. Dieses Selbstzeugnis ist, im Vergleich zu den gewählten Manuskripten der anderen AutorInnen, sehr umfangreich und genau gestaltet und fachkundig formatiert. Damit drückt er einerseits die Faszination des Fahrens, die „mit vielerlei Erinnerungen verbunden“<sup>74</sup> ist und andererseits seine Schreibmotivation deutlich aus.

---

<sup>70</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hans Waldhauser, 46.

<sup>71</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 46.

<sup>72</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 5.

<sup>73</sup> Radlrutsch: „Es war ein flaches Brett mit zwei Holzrädern und einer senkrechten stabilen konischen Latte, daran der Holzlenker. Heute würde man dazu, glaube ich, Roller sagen.“ Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 1.

<sup>74</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 1.

## Zusammenfassung der biographischen Skizzen

Die angeführten Selbstzeugnisse in diesem Kapitel weisen in ihren Verlaufsgeschichten Ähnlichkeiten auf, die hier als biographische Skizzen hinsichtlich des (ersten) Kontaktes mit dem Automobil und dessen Nutzung (vorwiegend) in den 1950er Jahren benannt werden. Einige Aspekte dieser sieben analysierten Texte ziehen sich durch die autobiographischen Aufzeichnungen.

Sechs der sieben AutorInnen (Karl Oppolzer, Ludwig Piller, Renate Lind, Erna Wollner, Robert Schediwy, Hans Waldhauser) erlebten den (ersten) Kontakt mit dem Automobil im Kindes- und Adoleszenzalter in den 1950er Jahren.

Die unmittelbare Nachkriegszeit wird besonders auch in Hinblick auf die Lebenssituation der AutorInnen und ihrer Familien deutlich sichtbar. Sowohl die Zeit in der die VerfasserInnen aufwuchsen, als auch das soziale Umfeld waren jedoch unterschiedlich: fünf von ihnen lebten in einer Familie mit Eltern und Geschwistern (Renate Lind, Luise Hanny, Erna Wollner, Robert Schediwy und Hans Waldhauser) und zwei Autoren (Karl Oppolzer und Ludwig Piller) als eheliche Einzelkinder. In Bezug auf den Lebensweg der AutorInnen war nicht zu erkennen, ob ein Kind am Rande einer Barackensiedlung im Süden einer Großstadt, wie Renate Lind, oder im ländlichen Bereich, wie Hans Waldhauser als Sohn eines selbstständigen Spengler- und Installateurmeisters, aufwuchs. Jede/r der VerfasserInnen genoss eine Schulausbildung. Ludwig Piller, Erna Wollner und Hans Waldhauser absolvierten eine Lehre. Robert Schediwy machte eine universitäre Ausbildung.

Auch konnten durch diese Selbstzeugnisse Einblicke in den historischen Kontext gewonnen werden. Teilweise wurde über die Situation während des Kriegs (Karl Oppolzer, Renate Lind und Luise Hanny) und über die Nachkriegszeit, insbesondere im Zusammenhang mit den Besatzungsmächten (Ludwig Piller), berichtet. In dem Selbstzeugnis von Karl Oppolzer sind die zentralen Themen die Kriegserlebnisse und das Kriegsgeschehen. Das Automobil wird stets mit dem Thema Krieg in Verbindung gebracht. Somit ist er der Einzige, bei dem die Fahrzeuge durch den Krieg an Bedeutung gewonnen haben.

Zwei der sich hier im Blickpunkt befindenden AutorInnen (Ludwig Piller und Robert Schediwy) sehen den Kinderwagen als erstes Fahrzeug an und berichten darüber am Beginn ihrer Niederschriften.

Auffallend ist, dass Erna Wollner als einzige Person ihre Fahrerlebnisse und Automobilkontakte aus Beifahrerinnensicht schildert. Damit bietet sie die Sicht auf das Automobil aus einem anderen interessanten Blickwinkel.

Für eine von diesen sieben gewählten AutorInnen (Renate Lind) war das erste Fahrzeugerlebnis auch gleichzeitig die erste Bekanntschaft mit der Polizei. Bei den anderen sechs Personen ist solch ein Kontakt nicht evident.

Diese Zusammenfassung der biographischen Skizzen mit besonderem Blick auf den (ersten) Kontakt mit dem Automobil und die Nutzung dessen eröffnet einen breiten Raum für weiterführende Forschung. Einige dieser angeführten Aspekte werden in Kapitel 4, Ergebnis der Empirie, wieder aufgegriffen und um weitere Faktoren ergänzt. Somit können die formulierten Subforschungsfragen des vierten Kapitels mittels der Sammlung der Aspekte in den Untersuchungskategorien *Bedeutung des Automobils aus individueller Sicht, Einfluss des Automobils auf das Alltagsleben und Nutzungsverhalten nach Geschlechtern* beantwortet werden.

### 3. Theoretische Grundlagen

Im Zentrum dieses Kapitels stehen das Automobil im zeitlichen Kontext und die Entwicklung des Individualverkehrs zur Massenmobilisierung. „Kaum ein technischer Gegenstand ist so tief in die Lebenswelt des Einzelnen eingedrungen und hat das Gesicht der Moderne so nachhaltig geprägt wie das Auto, kaum eine historische Entwicklung hat die westliche Gesellschaft und den geographischen Raum so einschneidend verändert wie die Massenmotorisierung.“<sup>75</sup>

Wird in Kapitel 3.1. über das Automobil im zeitlichen Kontext gesprochen, wird in Kapitel 3.2. die Entwicklung des Individualverkehrs zur Massenmobilisierung thematisiert.

#### 3.1. Das Automobil im zeitlichen Kontext

##### 3.1.1. Begriffsklärung Mobilität

Im engeren Wortsinn beschreibt die Mobilität die Beweglichkeit von Personen und Gütern in einem geographischen Raum. In den Sozialwissenschaften wird zwischen der räumlichen und der sozialen Mobilität unterschieden. Unter räumlicher oder regionaler Mobilität wird die demografische Wanderungsbewegung und unter der sozialen Mobilität die gesellschaftliche Positionsveränderung verstanden.<sup>76</sup> Neben den genannten Mobilitätsmöglichkeiten gibt es weitere Arten von Mobilität: „von der geistigen Mobilität, der Mobilität von Gütern, Kapitalien und Informationen bis hin zur Mobilität als Ziel der Behindertengerechtigkeit“<sup>77</sup>.

Im Zusammenhang mit Definitionen von Mobilität wird, so zeigt die Perspektive der Geographen Helmut Nuhn und Markus Hesse, regelmäßig erwähnt, dass die Möglichkeit und Bereitschaft zur Bewegung vorhanden sein müssen<sup>78</sup>, um von Mobilität sprechen zu können.

---

<sup>75</sup> Gregor M. Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol. Zur politischen Bedeutungsprägung des Kraftfahrzeugs in Modernitätskonzeptionen des „Dritten Reichs“ und der Bundesrepublik, Dissertation (Berlin 2008), 6.

<sup>76</sup> Vgl. Hasso Spode, Mobilität, Reisen, Tourismus. Transformation der Terminologie zwischen Fremdenverkehr und Mobility Turn. In: Harald Pechlaner, Michael Volgger (Hg.): Die Gesellschaft auf Reisen – Eine Reise in die Gesellschaft (Wiesbaden 2017), 24.

<sup>77</sup> Spode, Mobilität, Reisen, Tourismus, 24.

<sup>78</sup> Vgl. Helmut Nuhn, Markus Hesse, Verkehrsgeographie (Stuttgart 2006), 19.



Der Terminus Mobilität ist eng verbunden mit dem Verkehrsbegriff. Mittels eines Verkehrsmittels wird die Mobilität realisiert und Menschen, aber auch Güter, können von einem zu einem anderen Ort fahren beziehungsweise gebracht werden.

Peter Adey, Professor für Humangeographie am englischen College Royal Holloway, vertritt eine relationale Ansicht von Mobilität, wenn er schreibt: „in all its various guises, definitions, approaches, from the most abstract understanding to the most grounded, mobility, at least for me, is a relation“ und dies als „inescapable truth of mobility“ bezeichnet.<sup>79</sup> In der Folge bezieht sich Adey auf eine Reihe von Autoren, die seine Sichtweise unterstützen. Politikwissenschaftlerin Lois McNay geht davon aus, dass Mobilität eine gelebte Beziehung und eine Orientierung an sich selbst, an anderen und an der Welt ist.<sup>80</sup> In diesem Sinne ist nur dann von Mobilität zu sprechen, wenn eine Beziehung zu sich selbst hergestellt wird beziehungsweise zwischen sich selbst und anderen stattfindet.

Der amerikanische Geograph Nigel Thrift umreißt Mobilität als eine besondere Struktur des Fühlens.<sup>81</sup> Aus seiner Sicht ist Mobilität eine Möglichkeit, Menschen, Objekte, Dinge und Orte anzusprechen. Es ist eine Möglichkeit, Sinn und Bedeutung zu vermitteln, aber auch eine Möglichkeit, mittels Nutzung von Mobilität autoritären Regimen Widerstand zu leisten. Für einige ist die Mobilität ein verzweifelter Durchgang voller Hoffnung. Für andere ist sie banal und vergessbar. Mobilität ist einerseits eine Möglichkeit, sich mit jemanden – einem Freund, einem Nachbarn – zu verbinden, während sie andererseits auch ein Mittel sein könnte, Grenzen zu bedrohen oder Angst zu verbreiten. In gewissem Sinne erscheint Mobilität also ähnlich wie die Begriffe Raum oder Zeit.<sup>82</sup>

Peter Merriman, Professor für kulturelle und historische Geographie, geht noch einen Schritt weiter und sieht Mobilität als eine Art Schlüssel des sozialen und räumlichen Denkens. Mobilität sei allgegenwärtig und somit überall und könnte sogar in allem gefunden werden. Aber wichtig ist, seiner Meinung nach, dass Mobilität fast immer in Beziehung zu etwas oder jemandem steht.<sup>83</sup>

---

<sup>79</sup> Adey, *Mobility*, XV.

<sup>80</sup> Vgl. Adey, *Mobility*, XV. Er bezieht sich auf Lois McNay, *Agency and experience. gender as a lived reaction*. In: Lisa Adkins, Beverly Skeggs (Hg.): *Feminism After Bourdieu* (Oxford 2005), 3-4.

<sup>81</sup> Vgl. Adey, *Mobility*, XV. Er bezieht sich hierbei auf Nigel Thrift, *Inhuman geographies. Landscapes of speed, light and power*. In: Nigel Thrift (Hg.): *Spatial Formations* (London 1996).

<sup>82</sup> Vgl. Adey, *Mobility*, XV. Er bezieht sich hierbei auf Thrift, *Inhuman geographies*.

<sup>83</sup> Vgl. Adey, *Mobility*, XV. Er bezieht sich hierbei auf Peter Merriman, *Mobility, Space and Culture* (London 2012).

All die angeführten Aussagen überschneiden sich in einem Punkt: Mobilität steht in einem engen Zusammenhang mit Beziehungen. Mobilität muss somit als eine Möglichkeit gesehen werden, eine Beziehung zur Welt und anderen herzustellen. Mobilität ist allgegenwärtig und keineswegs etwas Neues.

„Mobilities have become a new code word for grasping the global‘ and the new and extensive ways in which we live. Living without mobility can, but not always, curtail our life chances. Without mobility we could not get to work or to the nearest source of food, neither could we stay healthy and fit. We could not make and sustain social relationships and we could not travel to far off or nearby destinations. Nor could we escape the perils of civil war, or the threat of ethnic, racial and religious persecution.“<sup>84</sup>

Mit dem Aufkommen des modernen Automobils am Ende des 19. Jahrhunderts sind „Automobile nicht nur technische Vehikel und Objekte zweckrationalen Handelns und des ökonomischen Kalküls, sondern wesentlich auch sozial und kulturell geprägt.“<sup>85</sup> „Social life has always entailed various mobilities but the car has transforms these in a distinct combination of both flexibility and coercion.“<sup>86</sup> John Urrys Aussage zufolge brachte das gesellschaftliche Leben immer schon verschiedenen Mobilitäten mit sich und das Automobil ist eine ausgeprägte Kombination von Flexibilität und Zwang.<sup>87</sup> Urry geht sogar noch einen Schritt weiter und äußert sich darüber, dass das Autofahren eine Aktivität ist, die die Menschen an sich genießen oder zumindest das Gefühl haben, dass es Teil dessen ist, was es ausmacht, ein zeitgenössischer Bürger zu sein.<sup>88</sup> Des Weiteren sieht der Soziologe Urry das Autofahren selbst als ein Ziel und eine Reihe von Fähigkeiten und Leistungen an. Er behauptet, dass Autofahren eine Quelle des Vergnügens sei: von Flexibilität, Geschicklichkeit, Besitz und Aufregung.<sup>89</sup>

Uneingeschränkt positiv bewertet Julian Weber in seinem 2020 erschienenen Sachbuch *Bewegende Zeiten* das Thema Mobilität:

„Mobilität ist Leben. Zur Schule oder zur Arbeit, zu Freunden oder zum Sport, in den Urlaub oder um die Welt zu entdecken – in jedem Fall gilt: Wer nicht vom Fleck kommt,

---

<sup>84</sup> Adey, *Mobility*, 1,2. Er bezieht sich hierbei auf Aiwah Ong, *Neoliberalism as Exception. Mutations in Citizenship and Sovereignty* (North Carolina 2006).

<sup>85</sup> Gert Schmidt, *Automobil und Automobilismus*. In: Oliver Schwedes (Hg.), *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung* (Wiesbaden 2011), 373-393, 341.

<sup>86</sup> Vgl. Urry, *Sociology beyond societies*, 190.

<sup>87</sup> Vgl. Urry, *Sociology beyond societies*, 190.

<sup>88</sup> Vgl. Urry, *Sociology beyond societies*, 190.

<sup>89</sup> Vgl. Urry, *Sociology beyond societies*, 190.

bleibt im wahrsten Sinne des Wortes beschränkt. Auch wenn trotz vieler Versuche noch nie ein formales Recht auf Mobilität verbrieft wurde, besteht in der Gesellschaft doch Einigkeit dahingehend, dass räumliche Mobilität ein menschliches Grundbedürfnis darstellt.“<sup>90</sup>

Mobilität kann also gleichbedeutend sein mit Leben und eng mit dem Begriff Freiheit verbunden sein. Mobilität bietet den Menschen die Möglichkeit, aus ihrem Alltag zu entfliehen, neue Erfahrungen zu machen und Erinnerungen zu schaffen.

### 3.1.2. Die Entwicklung der Mobilität vom Ende des 19. Jahrhunderts bis 1949

Dieses Kapitel widmet sich der Entwicklung des Fahrzeugs Auto und der damit verbundenen Mobilität von den Anfängen im 19. Jahrhundert sowie die Bedeutung des Autos im Nationalsozialismus. Außerdem wird das Phänomen Auto in der Nachkriegszeit beleuchtet. Über diese Zeitspanne schrieb Christoph Maria Merki, dass es mehrere zahlreiche zusammengeführte Entwicklungen waren, die dem Automobil zu einem Aufschwung verhelfen. Die Industrie der Autoherstellung konnte von benachbarten wirtschaftlichen Sektoren profitieren, wie in etwa durch den Motoren- und Maschinenbau sowie dem Fahrrad- und Kutschenbau.<sup>91</sup> Ingenieur Gottlieb Daimler und der Ingenieur Karl Benz „bauten unabhängig voneinander leichte Petroleummotoren in Kutschen und fahrradähnliche Gebilde ein“.<sup>92</sup> Der Schweizer Historiker Christoph Maria Merki verweist in seinem Buch darauf, dass das Auto zwar schon 1886 erfunden wurde, aber die Motorisierung erst 1895 in Gang kam. Weiteres merkt er an, dass in Paris, wo der Pkw als Sport- und Repräsentationsfahrzeug entdeckt worden sei, der Begriff Automobil geprägt wurde. Zudem gibt er die Äußerung einer Schweizer Sportzeitschrift wieder, die verkündete, dass Autofahren herrlich sei, aber das Autobesitzen noch herrlicher sei.<sup>93</sup> „Das Automobil war anfangs – zugespitzt formuliert – ein Pariser Modeprodukt, das in Deutschland einfach nicht

---

<sup>90</sup> Dr.-Ing. Julian Weber leitete viele Jahre die Innovationsschmiede für Elektromobilität eines namhaften deutschen Automobilherstellers, wo er heute die Digitale Transformation bei der Nutzung von Fahrzeugdaten verantwortet. Seit 2008 ist er Adjunct Professor an der Fakultät für Automotive Engineering der Clemson University (USA). Weber Julian, *Bewegende Zeiten. Mobilität der Zukunft*. (Wiesbaden 2020), 1.

<sup>91</sup> Christoph Maria Merki, *Verkehrsgeschichte und Mobilität* (Stuttgart 2008), 53.

<sup>92</sup> Merki, *Verkehrsgeschichte und Mobilität*, 53.

<sup>93</sup> Merki, *Verkehrsgeschichte und Mobilität*, 54, 55.

genügend nachgefragt wurde.“<sup>94</sup> Zu Beginn der Motorisierung war der Besitz eines Automobils ein Privileg und eine Verkörperung des Luxus. In den Anfangsjahren wurde das Auto vorwiegend für sommerliche Ausflüge verwendet und repräsentierte den Motorsport. Diesen Stellenwert behielt das Automobil bis in die ersten Jahre des 20. Jahrhunderts. „1912 gerieten die Pkws, die dem reinen Vergnügen dienten, in die Minderheit.“<sup>95</sup> An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass das Motorrad bereits seit der Jahrhundertwende eine wichtige Rolle einnahm und eine Euphorie auslöste. Die Zahl der Personenkraftwagen stieg verglichen zu der Zahl der vorhandenen Motorräder bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges stetig an. Vorrangig wurden kleinere Wagen erworben, da diese auch in den Jahren des Krieges eingesetzt werden konnten.<sup>96</sup>

Die Militärfahrzeuge standen während des Ersten Weltkrieges an vorderster Stelle. Sowohl in Deutschland als auch in den angrenzenden Ländern wurde der (private) Pkw außer Betrieb gesetzt und als Fahrzeug für die Armee beschlagnahmt. Ziel war eine erhöhte Fahrbereitschaft. „Wer seinen Pkw behielt, mußte ihn meistens in der Garage stehen lassen, sei es, daß er kein ‘öffentliches Bedürfnis’ geltend machen und deshalb keine Ausnahmegewilligung ergattern konnte, sei es, daß er keinen Zugriff auf das rationierte Benzin hatte oder sich nicht auf dem Schwarzmarkt versorgen wollte.“<sup>97</sup> Während der Kriegsjahre war die Nutzung des (privaten) Automobils eingeschränkt und die Menschen verloren das Interesse am Auto und Autofahren.

In der Zwischenkriegszeit nahm das Fahrrad einen zentralen Stellenwert ein und entwickelte sich zum Verkehrsmittel der Bevölkerung. Laut Merki etablierte das Rad aufgrund seiner Vorbildfunktion eine Art Individualismusideologie<sup>98</sup> im Verkehr und bildete dem hinzu noch eine „weltanschauliche Basis, die sich auch ganz konkret in Form von persönlichen Reise- und Tourismuserfahrungen ausdrückte“.<sup>99</sup>

Im Gegensatz zum Automobil konnten sich die BürgerInnen das Fahrrad schneller leisten, da der Preis in den Jahren nach dem Ende des Ersten Weltkriegs fiel. Das Fahrrad wurde zum Mobilitätsfahrzeug dieser Zeit und ermöglichte es, an frei wählbare Orte zu gelangen. In gewisser Art und Weise bat es ein Gefühl von Freiheit und Unabhängigkeit.<sup>100</sup> Das Fahrrad war

---

<sup>94</sup> Merki, Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930, 428.

<sup>95</sup> Merki, Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930, 61.

<sup>96</sup> Vgl. Merki, Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930, 67.

<sup>97</sup> Merki, Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930, 72.

<sup>98</sup> Merki, Verkehrsgeschichte und Mobilität, 52.

<sup>99</sup> Weert Canzler, Christian Scherf, Lisa, Ruhrort, Andreas Knie, Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende. Soziologische Deutungen (Bielefeld 2018), 42.

<sup>100</sup> Vgl. Canzler, Scherf, Ruhrort, Knie, Erloschene Liebe?, 42 ff.

demnach mit der Hoffnung auf ein mobileres Leben verknüpft: „Es sollte helfen, [...] , die Emanzipation der Frauen voranzutreiben und die Klassengegensätze zu mildern.“<sup>101</sup>

Obwohl das Fahrrad einen großen Aufschwung erlebte, wurde der Kfz-Bereich in der Zeit zwischen den Kriegen aufgrund der Senkung der Anschaffungs- und Erhaltungskosten zu einem bedeutenden gewinnbringenden Fachbereich der Wirtschaft. Merki führt folgende Gründe für den langfristigen Preisverfall an<sup>102</sup>:

- Die Umstellung von der ursprünglichen handwerklichen Herstellung auf die Serien- und Fließbandproduktion erfolgte ab dem Jahr 1908.
- Die Treibstoffkosten gingen inflationsbereinigt langfristig zurück.
- Die Infrastruktur wurde immer besser und hatte ein dichtes Netz von Tankstellen seit den 1920er Jahre und neuartige Straßenbeläge zur Folge.
- Der technische Fortschritt ging weiter in Hinblick auf leistungsfähigere Motoren und bessere Karosserien).

Die nachfolgende Weltwirtschaftskrise (1930 bis 1933) führte dazu, dass die Kaufkraft abnahm, wobei die Fahrzeugindustrie die Preise der Pkws dennoch nicht senkte.<sup>103</sup> Trotz dieser wirtschaftlichen Schwierigkeiten in den Jahren 1930 bis 1933 wurde die Idee, das Auto zu einem wesentlichen Bestandteil der Allgemeinheit – vor allem als Teil des Privaten – zu machen, vertieft.

Die Ideologie des Nationalsozialismus knüpfte an dieser Idee an. Mittels zunehmender Produktion von Kraftfahrzeugen sollte die Idee eines „Wagens für die breite Massen des Volkes“<sup>104</sup> verwirklicht werden. „Am 11. Februar 1933 eröffnete Adolf Hitler die 23. Internationale Automobil- und Motorradausstellung in Berlin. Es war der erste offizielle Auftritt seit seiner Ernennung zum Reichskanzler und entsprechend aufmerksam wurde dieser von der Öffentlichkeit zur Kenntnis genommen. Hitler nutzte den Festakt, um ein Konjunkturprogramm vorzustellen, dessen Herzstück der Straßenbau und die Automobilindustrie bilden sollten.“<sup>105</sup> Zentrale Punkte des nationalsozialistischen Motorisierungsprogramms waren der Ausbau von Autobahnen, die Abschaffung der Kfz-Steuer sowie die staatliche Förderung des Motorsports. Das

---

<sup>101</sup> Canzler, Scherf, Ruhrort, Knie, Erloschene Liebe?, 42.

<sup>102</sup> Merki, Verkehrsgeschichte und Mobilität, 54.

<sup>103</sup> Vgl. Merki, Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930, 116.

<sup>104</sup> Thomas Krämer-Badoni, Herbert Grymer, Marianne Rodenstein, Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils (Frankfurt am Main 1971), 13.

<sup>105</sup> Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, 30. Er bezieht sich hierbei auf die Eröffnungsrede von Adolf Hitler. Vorzufinden in der Broschüre: Kraftfahrt tut not! Zwei Reden zur Eröffnung der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung in Berlin am 11. Februar 1933, S.9.

Kraftfahrzeug sollte somit eine zentrale Stelle in der öffentlichen Wahrnehmung einnehmen.<sup>106</sup> Mit dem Machtantritt der Nationalsozialisten gewann das Automobil an öffentlicher Bedeutung. Der Aufschwung der Autobranche spiegelte sich in einschlägigen Artikeln von Tageszeitungen und Autofachzeitschriften wider.<sup>107</sup> Aufgrund von Konjunkturprogrammen und des wirtschaftlichen Aufschwungs konnte auch die Automobilindustrie neue Absatzerfolge erzielen. Der deutsche Schriftsteller und Publizist Johann-Günther König äußert sich hierzu wie folgt: „Das ‚Dritte Reich‘ stieg in den verbleibenden Friedensfahrten zum weltweit drittgrößten Automobilhersteller und ab 1936 zum drittgrößten Automobilexporteur auf. Zwischen 1933 und 1938 verdreifachte sich die Pkw-Produktion, die Stückzahlen sprangen von 92.000 auf 277.000.“<sup>108</sup>

Wesentlich für den Zugewinn der Automobilindustrie war die Abschaffung der Kfz-Steuer, sowie der Ausbau der Autobahnen, der gleich nach Machtantritt des Nationalsozialistischen Regimes in das Parteiprogramm aufgenommen wurde. In dem publizistischen Parteiorgan der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei – kurz NSDAP – ist im Völkischen Beobachter zu lesen, dass Adolf Hitler diese Maßnahmen ebenfalls zu einem zentralen Element seiner Propaganda machte.<sup>109</sup> Die Abschaffung der Kfz-Steuer trug zu einer steigenden Nachfrage am Automobilmarkt und zu der Anschauung bei, dass die Reichsregierung für die Erholung im Automobilssektor verantwortlich gewesen sei.<sup>110</sup>

Wilhelm Kissel, Generaldirektor von Daimler, verkündete hinsichtlich der (Weiter-)Entwicklung der Automobilindustrie, dass dies ein schwieriger geworden wäre,

„wenn nicht die starke Hand unseres Führers in die Gestaltung und Geschicke unseres Vaterlandes eingegriffen hätte. [...] Würde man sich die Aufgabe stellen, aus der deutschen Wirtschaft ein Spiegelbild der allgemeinen deutschen Geschichte zu geben, so könnte dies nicht besser geschehen als durch eine Betrachtung über die deutsche Automobilindustrie. [...] Nach dem unglücklichen Kriegsende [...] und durch übermäßige Belastungen infolge unverständlicher behördlicher Maßnahmen wurde die Lage der deutschen Automobilindustrie immer kritischer und schien Ende 1932 fast hoffnungslos geworden. In größter Not kam die Rettung. Am 30. Januar 1933 nahm die nationale Regierung die Geschicke des deutschen Reichs in die Hand. [...] Welch enorme Erfolge die

---

<sup>106</sup> Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, 30.

<sup>107</sup> Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, 30.

<sup>108</sup> Johann-Günther König, Die Geschichte des Automobils, 145.

<sup>109</sup> Vgl. Völkischer Beobachter, 12.7.1933.

<sup>110</sup> Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, 31.

Maßnahmen der nationalen Regierung unter Führung unseres Kanzlers Adolf Hitler schon im ersten Jahr ihres Wirkens brachten, zeigt eine Gegenüberstellung der Ziffern der in den Jahren 1933 und 1932 neu zugelassenen Kraftfahrzeuge.“<sup>111</sup>

Kissels Rede aktivierte sowohl die Politik als auch die Wirtschaft und Bevölkerung den Aufschwung als einen nationalen Neuanfang zu sehen. Retrospektiv gesehen war die Forcierung der Automobilindustrie ein Propagandaprojekt Adolf Hitlers und der NSDAP.

Für die Regierung der Nationalsozialisten symbolisierte das Automobil einerseits die politische Wende, die dadurch aufgekommen ist, andererseits war es Ausdruck der treibenden Kraft dieser Regierung. Das Auto wurde zum Sinnbild für den politischen Systemumbruch.<sup>112</sup> Adolf Hitler äußerte sich in seiner Eröffnungsrede zur 'Internationalen Automobil- und Motorradausstellung' in Berlin (1936) darüber, dass das deutsche Volk Sehnsucht nach einem eigenen Kraftwagen habe.“<sup>113</sup> Allenfalls strebte Adolf Hitler in den 1930er Jahren ein Auto für jede Bevölkerungsschicht an. Es sollte ein Auto für das Volk erzeugt werden. Mit der „Utopie der motorisierten Volksgemeinschaft“<sup>114</sup> wurde das „Volkswagen-Projekt der Versuch, die sozialen Konflikte zu befrieden, indem eine Überwindung der Klassenspaltung suggeriert wurde.“<sup>115</sup> begonnen. Jedoch unterstützte der Reichsverband der Automobilindustrie das Projekt des Volkswagens nicht. Dieser hielt an der Meinung fest, dass es für solch ein normiertes Fahrzeug keinen entsprechenden Markt gebe.<sup>116</sup> Dennoch ist dokumentiert, dass in der Mitte der 1930er Jahre ein Anstieg hinsichtlich des Autokaufs, vorwiegend von Gewerbetreibenden und Personen des öffentlichen Dienstes, zu verzeichnen war. Die restliche Bevölkerung, also „die private Kundschaft trug nur zu einem Viertel zum Gesamtabsatz bei.“<sup>117</sup> Laut den Angaben von Johann-Günther König überschritt der Pkw-Bestand 1937 die Millionenmarke. Im Vergleich dazu waren es 1939 1.426.000 Pkw angemeldet.<sup>118</sup>

Die Automobilindustrie verlagerte sich bereits ein Jahr vor dem Beginn des Zweiten Weltkrieges auf die Produktion von Kriegsfahrzeugen. 1937 wurden Eisen und Stahl für die laufenden

---

<sup>111</sup> Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, 31-32. Er nimmt hierbei Bezug auf die Ansprache des Generaldirektors Wilhelm Kissel vor der Presse am 6. März 1934, 9. Das Manuskript ist im Daimler AG Heritage Information Center.

<sup>112</sup> Vgl. Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, 34.

<sup>113</sup> Arne Andersen, Der Traum vom guten Leben (Frankfurt am Main 1999), 157.

<sup>114</sup> Andersen, Der Traum vom guten Leben, 156.

<sup>115</sup> Dorothee Hochstetter, Motorisierung und „Volksgemeinschaft“. Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) 1931-1945 (München 2005), 163.

<sup>116</sup> Vgl. König, Die Geschichte des Automobils, 147.

<sup>117</sup> König, Die Geschichte des Automobils, 145.

<sup>118</sup> Vgl. König, Die Geschichte des Automobils, 145-146.

Kriegsvorbereitungen für die Automobilindustrie angeschafft. Ebenfalls ordnete Adolf Hitler die Produktion von Lkws und militärspezifischen Fahrzeugen an.<sup>119</sup> Der Stellenwert des Fahrzeugs Auto verlagerte sich in den Kriegsjahren größtenteils auf das Kriegsgeschehen.

Nichts desto trotz sollte es der Bevölkerung möglich sein, sich ein Automobil anzuschaffen. Aus diesem Grund erfanden die Nationalsozialisten zur „(Teil-)Finanzierung des VW-Werkes [...] das ‘Kraft-durch-Freude-Sparsystem’, für das ab 1938 kräftig die Werbetrommel gerührt wurde. Getreu dem Werbemotto ‘5 Mark die Woche musst Du sparen – willst Du im eigenen Wagen fahren’ erwarben die Interessenten den Anspruch, einen KdF-VW<sup>120</sup> zum Preis von 990 Reichsmark zu erwerben – nach der Einzahlung von 75 Prozent des Kaufpreis hatten sie auf dem geduldigen Papier den Anspruch auf eine feste Bestellnummer ihres Gauamts. Ein Rücktrittsrecht gab es nicht.“<sup>121</sup> „Die Resonanz der deutschen Öffentlichkeit war euphorisch. 270.000 Deutsche bestellten den Volkswagen und zahlten dafür den monatlichen Sparbeitrag.“<sup>122</sup>

Mit dem Beginn des Zweiten Weltkriegs ging allerdings das Hochgefühl für den Volkswagen verloren. „Das Geld der Sparer wurde für die Rüstungsproduktion verwendet und aus dem KdF-Wagen der speziell für die Wehrmacht gefertigte Kübelwagen.“<sup>123</sup> Zahlreiche Zivilfahrzeuge wurden zu kriegstauglichen Gefährten umgebaut.<sup>124</sup> Der Fokus wurde nun auf die Produktion von Militärfahrzeugen sowie Ketten- und Panzerwagen gelegt. Die Herstellung von Personewagen in der deutschen Industrie stoppte. Die Automobilindustrie wurden bereits vor Beginn des Zweiten Weltkrieges auf eine alternative Produktion zum Personewagen vorbereitet. Neben Militärlastern, Ketten- und Panzerwagen wurden auch Flugmotoren und Munition hergestellt.<sup>125</sup>

Während des Krieges gab es erhebliche Einschnitte in die private Nutzung von Pkws. Erfahrungen mit dem Automobil waren in den meisten Fällen an den Krieg gekoppelt. So trugen die Kriegsgeschehnisse dazu bei, dass die deutschen Männer ihren Führerschein machen und in

---

<sup>119</sup> Vgl. König, Die Geschichte des Automobils, 146.

<sup>120</sup> KdF ist die Abkürzung für die NS-Gemeinschaft *Kraft-durch-Freude*, eine Unterorganisation der Deutschen Arbeiterfront mit massenwirksamen kulturellen und touristischen Aktivitäten. Siehe: Bauer, Faszination des Fahrens, 280.

<sup>121</sup> König, Die Geschichte des Automobils, 147-148.

<sup>122</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 280.

<sup>123</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 280.

<sup>124</sup> Vgl. König, Die Geschichte des Automobils, 148.

<sup>125</sup> Vgl. König, Die Geschichte des Automobils, 149.



den ersten Kriegsjahren Fahrpraxis mit militärischen Fahrzeugen wie Lkws, Kübelwagen oder Krad sammeln konnten.<sup>126</sup>

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Nationalsozialismus die Massenmotorisierung auslöste und zugleich auch Motor gesellschaftlicher Veränderungsprozesse war. Das Auto war zwar noch nicht auf den deutschen Straßen, wohl aber in den Köpfen der deutschen Bevölkerung angekommen.<sup>127</sup> Die erwähnte „nationale Revolution“ war der Antrieb von politischen, aber auch wirtschaftlichen Bereichen. Das Automobil wurde zum Symbol für den Aufschwung der Nation<sup>128</sup> und zudem für propagandistische Zwecke genutzt. „Die Attribute ‘dynamisch’ und ‘modern’, mit denen der Nationalsozialismus identifiziert wurde, fanden sich am Automobil in geradezu idealtypischer Ausprägung. Hitler selbst betonte, die Motorisierung sei ein ‘*Zeichen der frischen Kraft des jungen nationalsozialistischen Deutschland*’.“<sup>129</sup>

Der Nationalsozialismus mobilisierte nicht nur die Sehnsüchte und Wünsche der Bevölkerung, sondern trug also auch massiv zur modernen Industrie- und Konsumgesellschaft bei. Auf Grund der Ideologie der NS-Zeit stieg der Drang nach Freiheit, Mobilität, Unabhängigkeit und persönlichem Besitz. Das Automobil konnte als Symbol einer modernen Gesellschaft angesehen werden. Des Weiteren handelte es sich dabei um ein Objekt der Zukunft.<sup>130</sup>

Das Augenmerk in diesem Kapitel wurde auf die Entwicklung des Automobils sowie den wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt in der Zeit des Nationalsozialismus gelegt. Das nächste Kapitel beschäftigt sich mit dem stetig anwachsenden Nutzungs- und dem Konsumverhalten rund um das Automobil.

### 3.1.3. Mobilität in den 1950er Jahren

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges dauerte es nicht lange, bis die Sehnsüchte der Bevölkerung nach einem eigenen Pkw erneut erwachten. Vorwiegend zu sehen war dies in den 1950er Jahren. „Die Wünsche waren geweckt und die Fähigkeiten vorhanden, doch erst, als man den

---

<sup>126</sup> Vgl. Andersen, Der Traum vom guten Leben, 157.

<sup>127</sup> Canzler, Scherf, Ruhrort, Knie, Erloschene Liebe?, 50.

<sup>128</sup> Vgl. Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, 37.

<sup>129</sup> Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, 37.

<sup>130</sup> Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, 48.

Nachkriegsmangel überwunden und sich wieder in seinen vier Wänden eingerichtet hatte, war an den eigenen fahrbaren Untersatz überhaupt nur zu denken.“<sup>131</sup>

Die Bedeutung des Automobils änderte sich in den 1950er Jahren bemerkenswert. Das Auto als Geschäftsfahrzeug der Selbstständigen wurde zum Fahrzeug aller Klassen und Schichten und diente für Fahrten zur Arbeit oder zu Ausflügen mit der Familie.<sup>132</sup>

Wie in Kapitel 3.1.2. erwähnt, war die Automobilindustrie und die Motorisierung durch den Krieg und dessen Folgen geprägt. Bereits kurz nach der Kapitulation begann die Rückholung der ausgelagerten Maschinen und die Reparatur der Autofabrikhallen<sup>133</sup> – schnellstmöglich sollte die Autoproduktion wieder aufgenommen werden. Schon bald herrschte jedoch seitens der Automobilindustrie Widerstand hinsichtlich der Bewirtschaftung durch die alliierten<sup>134</sup> Kontrollbehörden. Diese gaben vor, wie hoch die Produktionszahlen sein sollten und begrenzten die Menge der Rohstoffe Stahl und Gummi. Dementsprechend hinderlich wirkte sich das auf den Auf- und Abbau der Werke aus.<sup>135</sup> „In dieser Situation griff die Automobilindustrie das von Hitler geprägte Bild von der Kfz-Branche als Schlüsselindustrie auf, in dem Versuch, eine gewisse Sonderrolle für sich zu beanspruchen. Im Rekurs auf die Darstellung des NS-Motorisierungsprogramms als treibende Kraft des nationalen Aufbruchs aus der Krise wurde das Kraftfahrzeug nun von der Autolobby als ‚Motor des Wiederaufbaus‘ präsentiert.“<sup>136</sup> Dieses Vorhaben war von großem Erfolg geprägt. Die schon bald beginnende Wirtschafts- und Währungsreform brachte einen starken Zuwachs der Automobilproduktion mit sich. Dadurch nahm das Automobil einen zentralen Stellenwert im nationalen und wirtschaftlichen Aufschwung ein. Ebenso wie im Nationalsozialismus gewann das Verkehrsmittel Auto in den 50er Jahren an Symbolik; nun als „Symbol für den Ausbruch aus den Trümmern des Kriegs“.<sup>137</sup>

Trotz des gewonnenen hohen Stellenwerts gehörte das Automobil in den 1950er Jahren noch nicht zum festen Bestandteil des Alltages. Im Gegensatz zu Europa verzeichneten die USA einen Aufschwung in der Automobilindustrie. Jährlich wechselnde Automodelle schufen Anreize, das neueste Fahrzeug zu erwerben und Ansehen darüber zum Ausdruck zu bringen. In

---

<sup>131</sup> Thomas Südbeck, Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland der 1950er Jahre. Umriss der allgemeinen Entwicklung und zwei Beispiele: Hamburg und das Emsland (Stuttgart 1994), 27 ff.

<sup>132</sup> Andersen, Der Traum vom guten Leben, 158.

<sup>133</sup> Vgl. Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, 107-108.

<sup>134</sup> Die alliierten Siegermächte waren: Sowjetunion, USA, Großbritannien und Frankreich. Siehe auch: Joachim Detjen, Politische Bildung. Geschichte und Gegenwart in Deutschland (München 2013), 99.

<sup>135</sup> Vgl. Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, 109.

<sup>136</sup> Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, 109.

<sup>137</sup> Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, 113.

Westdeutschland setzte die (Auto-)Motorisierung der Masse jedoch erst ab der Mitte der 1950er Jahre ein. Johann-Günther König beschreibt in seinem Werk *Die Geschichte des Automobils*, dass die Massen-Automotorisierung in Westdeutschland in der Mitte der 1950er Jahre begann und endlich das wahr wurde, was bereits in den Jahren zuvor in Aussicht gestellt wurde, nämlich ein eigenes Automobil für jede Familie. [...] Der VW-Käfer war bald das meistverkaufte Automobil auf den Straßen und bereits 1955 wurde der einmillionste Volkswagen produziert.<sup>138</sup> Ein anhaltender Vergleich mit der amerikanischen Motorisierung und der westlichen Lebensart führte zu einer verstärkten Wahrnehmung und Präsenz des *American Way of Life*<sup>139</sup>. „Auch wenn die Amerikaner durchaus nicht kritiklos bewundert wurden, orientierte sich Deutschland in den Nachkriegsjahren stärker als die meisten europäischen Staaten“ an diesem Lebensstil.<sup>140</sup> Bereits seit dem späten 19. Jahrhundert wurde „das Lernen von den USA [...] ein Leitmotiv der bundesdeutschen Wirtschaft- und Technikgeschichte.“<sup>141</sup> – trotz einer etappenhaften wirtschaftlichen Entwicklung seitens der USA.

Werner Sombart<sup>142</sup>, ein deutscher Soziologe und Volkswirt, bezog sich gewiss mit der folgenden Aussage auf das 19. Jahrhundert, dennoch lässt sie sehr tief um die Bemühungen zur kontinuierlichen wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands, die sich bis in die 1950er Jahre fortsetzte, blicken. Er begründete dies wie folgt:

„In erster Linie“ war es „die Anpassungsfähigkeit, durch die wir uns vor allem unsere Stellung auf dem Weltmarkte erobert haben, die uns aber auch in der Entwicklung unserer nationalen Volkswirtschaft von vielfach großem Nutzen gewesen ist. Weil wir keinen Staat hatte, der uns mit Stolz zu erfüllen vermocht hätte, weil das „*civis germanus sum*“ mit dem Stigma der Lächerlichkeit behaftet war, lernten wir Demut und Bescheidenheit, lernten wir Verständnis und Empfänglichkeit für fremde Eigenart, waren wir ohne Mühe bereit, die eigene Art den Bedürfnissen anderer anzupassen.“<sup>143</sup>

---

<sup>138</sup> König, *Die Geschichte des Automobils*, 152-153.

<sup>139</sup> *American Way of Life* ist ein Lebensstil, der typisch für Amerika ist. Merkmale sind: Freiheitsliebe, Streben nach dem Glück und ein ausgeprägter Individualismus, sowie Optimismus. Dazu siehe: Adelheid von Saldern, *Amerikanismus: Kulturelle Abgrenzung von Europa und US-Nationalismus im frühen 20. Jahrhundert* (Stuttgart 2013) und Adolf Bode, *Amerikanismus*. In: Friedrich Karrenberg (Hg), *Evangelisches Soziallexikon* (Stuttgart 1980), 18.

<sup>140</sup> Ueli Haefeli, *Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950-1990* (Stuttgart 2008), 52-53.

<sup>141</sup> Axel Schildt, *Arnold Sywottek, Modernisierung im Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre* (Bonn 1998), 135.

<sup>142</sup> Werner Sombart verstarb bereits 1941, dennoch verdeutlicht seine Aussage, die Bemühungen des deutschen Volkes in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung.

<sup>143</sup> Werner Sombart, *Die deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert* (Berlin 1909), 126.

Retrospektiv betrachtet wird im Zusammenhang mit der Zeit der 1950er Jahre oftmals auch von einer Konsumwelle und unter dem Begriff der Konsumgesellschaft<sup>144</sup> gesprochen. Dieser Abschnitt der Geschichte ist, der nicht nur „zeitlich, sondern auch inhaltlich gekennzeichnet ist, indem er im Unterschied zu anderen konkreten Vorschlägen (wie Freizeit-, Erlebnis-, Risiko- oder Mobilitätsgesellschaft) nicht einzelne Aspekte in den Vordergrund rückt.“<sup>145</sup> Dem Historiker Wolfgang König zufolge, lässt sich der Begriff der Konsumgesellschaft nur für Zeiten verwenden, in denen weder die Arbeit noch die Industrieproduktion im Mittelpunkt des Lebens standen und keinesfalls der mangelhafte Zustand den Alltag und das Denken dominierte.<sup>146</sup> Wesentliches Merkmal der Konsumgesellschaft ist die Wechselwirkung mit der Produktion. Somit war die Konsumgesellschaft [...] auf Menschen angewiesen, die in bisher unbekanntem Ausmaß Produkte erwerben und verbrauchen“ sollten – anders als in der industriellen Revolution, in der Enthaltensamkeit und Arbeitsethik vorherrschte.<sup>147</sup> In den 1950er Jahren wurde der Konsum zu einem Massenphänomen, welches an kultureller, sozialer und ökonomischer Relevanz gewann und somit eine Schlüsselrolle zugesprochen bekam. Aufgrund des neuen Phänomens änderten sich auch die Ansprüche der Bevölkerung: nicht die Deckung des Grundbedarfs, vielmehr der Drang nach Anspruchsvollerem und die Selbstdarstellung durch (Luxus-)Güter stand an vorderster Stelle.<sup>148</sup>

Dieser Wunsch konnte aufgrund der Preissenkung bei Nahrungsmitteln und langlebigen Objekten, wie der Pkw eines war, erfüllt werden. Es war nun möglich, über der Deckung der Grundbedürfnisse hinaus Geld anzusparen. Der steigende Wohlstand trug zur Befreiung von wirtschaftlichen Zwängen bei.<sup>149</sup> Ebenso „neu für die fünfziger Jahre,“ so der Historiker Werner Abelshäuser, „war hingegen, daß der Konsum langlebiger Gebrauchsgüter nicht mehr auf

---

<sup>144</sup> „Konsum“ kommt vom lateinischen „consumere“ und steht für nutzen, verwenden, verbrauchen, verzehren, verprassen. [...] Konsum in unserer Gesellschaft meint den Erwerb sowie die Verwendung, Nutzung und den Gebrauch von Gütern und Dienstleistungen. Gleichzeitig ist „Konsumtion“ ein komplementärer Gegenbegriff zu ‚Produktion‘. Die beiden Begriffe bedingen sich wechselseitig: ohne Produktion keine Konsumtion und ohne Konsumtion keine Produktion. Man kann nur etwas konsumieren, das die Produktion geschaffen hat. Und es wäre sinnlos, etwas zu produzieren, das anschließend keine Verwendung fände. Wolfgang König, Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft. Konsum als Lebensform der Moderne (Stuttgart 2013), 13.

<sup>145</sup> Christian Pfister, Das 1950er Syndrom. Die Epochenschwelle der Mensch-Umwelt-Beziehung zwischen Industriegesellschaft und Konsumgesellschaft. In: GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society 3 (2) (Heidelberg 1994), 71-90, 74.

<sup>146</sup> König, Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft, 20.

<sup>147</sup> König, Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft, 20.

<sup>148</sup> Vgl. König, Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft, 20.

<sup>149</sup> Vgl. Pfister, Das 1950er Syndrom, 79.

mittlere und gehobene Einkommensklassen begrenzt war, sondern mit wachsendem Realeinkommen in nahezu alle Schichten der Bevölkerung einsickerte.“<sup>150</sup>

Der Erwerb des (ersten) Automobils veränderte nicht nur die Landschaft, die Städte und den Alltag, sondern schuf neue Grundlagen und Lebensweisen: Freiheit, Individualität und Gleichheit. Der private Pkw wurde zum Symbol der Ungebundenheit vieler BürgerInnen und war Ausdruck der erreichten Eigenständigkeit. Demnach erzielte das Auto einen höheren Stellenwert im Alltag. Dies war allerdings auch mit vermehrten Kosten verbunden. Laut dem Historiker Arne Andersen gab im Jahr 1952 die Durchschnittsfamilie 2,8 Prozent für das eigene Auto aus; 1991 lag der Prozentanteil des Gesamteinkommens für die Erhaltung und Nutzung des Autos bei 17 Prozent.<sup>151</sup>

Haefeli Ueli, Historiker und Experte im Zusammenhang mit nachhaltiger Mobilität, merkt in seinem Werk an, dass es unbestritten sei, dass das Auto eine wesentliche Rolle in allen Prozessen gespielt hat.<sup>152</sup> Die Wichtigkeit des Automobils und des Automobilismus in diversen Bereichen des Alltags ist daran zu sehen, dass diese einerseits gesellschaftliche Erwartungen – als Beispiel anzuführen ist der Führerscheinbesitz – mit sich bringen, andererseits Aspekte aufzeigen<sup>153</sup> wie zum Beispiel *soziales Geschlecht*<sup>154</sup>, Bildungsniveau, Einkommen und Berufstätigkeit.

Katrin Dzienkan und Meinhard Ziste, deutsche MobilitätswissenschaftlerInnen, sehen Automobile nicht nur als technisches Vehikel und Objekt, sondern führt an, dass diese ebenso sozial und kulturell geprägt sind.<sup>155</sup> Der Kauf eines Automobils hatte für zahlreiche BürgerInnen einen ähnlich hohen Stellenwert wie die Geburt des eigenen Kindes. So „zeigte man(n) stolz den Arbeitskollegen und Nachbarn seine Neuerwerbung, die den neuen Lebensabschnitt der Automobilität einläutete, wie bei der Geburt eines Kindes.“<sup>156</sup>

---

<sup>150</sup> Werner Abelshauser, Die Langen Fünfziger Jahre. Wirtschaft und Gesellschaft der Bundesrepublik Deutschland, 1949-1966 (Düsseldorf 1987), 57.

<sup>151</sup> Vgl. Andersen, Der Traum vom guten Leben, 169.

<sup>152</sup> Haefeli, Verkehrspolitik und urbane Mobilität, 20.

<sup>153</sup> Schmidt, Automobil und Automobilismus In: Schwedes (Hg.), Verkehrspolitik, 374, 375.

<sup>154</sup> „Die Kategorie soziales Geschlecht ist in der Unterscheidung des biologischen Geschlechtsstatus [...]. Die Kategorie soziales Geschlecht ist ein soziales, kulturelles und symbolisches Ordnungsprinzip. Geschlecht ist mehr als der Unterschied zwischen Mann und Frau, aufgrund ihrer körperlichen Differenzen.“, Agnes Dietzen, Soziales Geschlecht: soziale, kulturelle und symbolische Dimensionen des Gender-Konzepts (Opladen 1993), 13, 171.

<sup>155</sup> Katrin Dzienkan, Meinhard Zistel, Öffentlicher Verkehr. In: Oliver Schwedes (Hg.), Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung (Wiesbaden 2011), 347-372, 347.

<sup>156</sup> Andersen, Der Traum vom guten Leben, 160.

Laut der vorliegenden Forschung musste das erste Auto dem Familienbudget entsprechen, Platz für die Familie bieten sowie wind- und wetterbeständig sein. Oft war dieses Auto klein und in seinen Möglichkeiten eingeschränkt, trotzdem bot es Freude am Autofahren. Nachvollziehbar ist, dass sich mit steigendem Einkommen auch die Größe und Leistung des Fahrzeuges veränderte; ein Wettstreit der Gesellschaft um immer größere, schnellere und komfortablere Autos begann.<sup>157</sup> Gert Schmidt spricht in seinem Werk von einer neuen Automobilitätsstruktur. Damit meint er „Anstrengungen um Revision des sozialen und kulturellen Kapitals des Automobils als Besitzgegenstand (Freude am Haben) und 'Erlebniswelt' (Freude am Fahren).“<sup>158</sup> Zusätzlich zur Geschwindigkeit fesselten auch PS, die Größe des Fahrzeuges und der Hubraum die FahrerInnen des Automobils.<sup>159</sup> „Bis 1956 kauften die Bundesbürger am ehesten einen Wagen mit einem Hubraum bis 1.000 ccm.“<sup>160</sup>

Das darauffolgende Jahr (1957) in Deutschland galt „als verkehrspolitischer Meilenstein, weil in einer langen Reihe von verkehrspolitischen Entscheidungen in diesem Jahr der unumkehrbare Durchbruch des privaten Kraftwagens gelingen sollte.“<sup>161</sup> Ziel der Regierungen dieser Zeit war das Vorantreiben des technischen Fortschrittes sowie die Faszination des Fahrens aufrecht zu erhalten. Weiters wollte das Land wettbewerbsfähig in der Weltwirtschaft bleiben. Der forcierte technische Fortschritt wurde zielstrebig verfolgt und beeindruckte die Bevölkerung. Der Wunsch von einem guten Leben mit eigenem Haus, Garten und Automobil manifestierte sich in der Gesellschaft.<sup>162</sup>

Obwohl im Jahr 1957 aufgrund der ansteigenden Unfallzahlen mit dem Pkw Tempolimits eingeführt wurde<sup>163</sup>, konnte kein Ende der regen Motorisierung verzeichnet werden. „Im Gegenteil: Zwischen 1957 und 1961 verdoppelte sich der Pkw-Bestand von 2,5 auf 5 Millionen Fahrzeuge.“<sup>164</sup> An dieser Stelle ist festzumachen, „dass das Automobil in Bedeutungsgeflechte eingelagert war, die es einerseits deutlich von anderen Fortbewegungsmitteln wie der Eisenbahn oder dem Flugzeug abgrenzten und andererseits dem Auto einen [...] Mehrwert zuschrieben, der weit über seine Funktion als Transportmittel hinausreichte.“<sup>165</sup>

---

<sup>157</sup> Andersen, Der Traum vom guten Leben, 160.

<sup>158</sup> Schmidt, Automobil und Automobilismus, 389.

<sup>159</sup> Vgl. Schmidt, Automobil und Automobilismus, 389.

<sup>160</sup> Südbeck, Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik, 33.

<sup>161</sup> Canzler, Scherf, Ruhrort, Knie, Erloschene Liebe?, 52.

<sup>162</sup> Canzler, Scherf, Ruhrort, Knie, Erloschene Liebe?, 52.

<sup>163</sup> „Ab 1953 wurden sogar die Geschwindigkeitsbeschränkungen für vier Jahre gänzlich aufgehoben.“ Canzler, Scherf, Ruhrort, Knie, Erloschene Liebe?, 50.

<sup>164</sup> Canzler, Scherf, Ruhrort, Knie, Erloschene Liebe?, 53.

<sup>165</sup> Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, 48.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass die in diesem Kapitel beschriebenen Wirtschaftswunderjahre der 1950er und 1960er Jahre viele positive Aspekte beinhalteten und durch einen wirtschaftlichen Aufwärtstrend gekennzeichnet waren.<sup>166</sup> Ebenfalls prägte der Wunsch nach Freiheit, persönlichem Besitz, sozialem Ansehen und Mobilität diese Zeit. Bereits in der NS-Zeit wurden die Richtung und die Entwicklung rund um die Mobilität und das Automobil vorgegeben und Grundlagen für die anschließenden Jahrzehnte gelegt.<sup>167</sup> Gleichfalls beeinflusste die konsumgesellschaftliche Lebensweise der 1950er Jahre die Folgejahre. Luxusgüter wurden zu alltäglichen Gütern.<sup>168</sup> „Was einst überflüssig war, wurde selbstverständlich.“<sup>169</sup>

## 3.2. Entwicklung des Individualverkehrs zur Massenmobilisierung

Ausgehend vom Selbstverständnis, ein Auto sein Eigen zu nennen, entwickelte sich in den 1950er Jahren ein Trend, der zu einer Massenmobilisierung führte. Der Schwerpunkt dieses Kapitels liegt einerseits auf der Begriffsklärung Individualverkehr und Massenmobilisierung, und andererseits auf der Frage, wie weit ein Zusammenhang zwischen Individualverkehr und Massenmobilisierung besteht.

### 3.2.1. Individualverkehr

Wie bereits im Kapitel 3.1.3. festgehalten, stieg der Motorisierungsgrad der Bevölkerung seit dem Beginn der 1950er Jahre fortlaufend an.<sup>170</sup> Die Gesellschaft forderte ihre Wünsche nach Freiheit und Unabhängigkeit ein. Das Automobil wurde zur symbolischen Verkörperung dessen. „Der Privatwagen war nicht nur als Wunsch in allen Bevölkerungsschichten präsent, sondern er war auch hochgradig ideologisch besetzt.“<sup>171</sup>

---

<sup>166</sup> Andersen, Der Traum vom guten Leben, 6.

<sup>167</sup> Vgl. Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, 48.

<sup>168</sup> Vgl. Andersen, Der Traum vom guten Leben, 6.

<sup>169</sup> Andersen, Der Traum vom guten Leben, 6.

<sup>170</sup> Vgl. Andersen, Der Traum vom guten Leben, 29.

<sup>171</sup> Andersen, Der Traum vom guten Leben, 29.

In einem Prozess, wie jener der Individualisierung<sup>172</sup>, bildet das Individuum für sich passende Standards und Schemata, von denen im Rahmen der Normalbiografie kaum abzuweichen ist. So kann es auch passieren, dass die Bildung von Standards die Individualität nicht nur stärkt, sondern auch zu einer „Entgesellschaftung“ führt. Im Kontext des Automobils ist darunter zu verstehen, dass sich ein Individuum während dieses Prozesses von der Gesellschaft isoliert.<sup>173</sup> „[...] allein sitzen die Individuen in ihren Blechkisten, abgesondert und vereinzelt in der Zwangsgemeinschaft des Staus, [...]“<sup>174</sup> Wie jeder Modernisierungsprozess ist auch die Individualisierung gekennzeichnet durch Veränderungen und Umbrüche. Krisen und Rückschläge jeglicher Art können Individualisierungsprozesse destabilisieren, unterbrechen oder sogar gänzlich stoppen. Diese Destabilisierung beeinflusst das Individuum, seine Erfahrungen und seine Erinnerungen.<sup>175</sup>

Seit den 1950er Jahren bis hin zur Gegenwart sind die Automobile ständige Begleiter der Bevölkerung. Was anfänglich noch als Luxusgut und Statussymbol galt, ist heutzutage als Alltagsgegenstand nicht mehr wegzudenken. Autos sind überall sichtbar, und wenn nicht tatsächlich vorhanden, dann immerhin in den Köpfen der Individuen.<sup>176</sup>

Kurt Bauer führt an, dass Fahrräder, Motorräder und Automobile als technische Hilfsmittel zur Beschleunigung der Fortbewegung förderlich seien.<sup>177</sup> Hans van der Loo und Wilhelm van Reijen, zwei Sozialwissenschaftler, ergänzen dies, indem sie sagen, dass sich der Einzelne selbst als Individuum wahrnehmen und als Akteur und Gestalter der eigenen Lebensgeschichte definieren sollte.<sup>178</sup> Die Entfaltung des Individuums rückte neben der Nutzung eines Fahrzeuges in den Lebensmittelpunkt. Persönliche Einstellungen und Handlungsmuster halfen im Individualisierungsprozess mit, dass im Alltagsleben eine Zunahme von (Freizeit-)Aktivitäten, Flexibilität und Mobilität zu verzeichnen war.<sup>179</sup>

---

<sup>172</sup> „Der Begriff der Individualisierung stellt seit den Anfängen der Soziologie bis zur ausgearbeiteten Individualisierungsthese einen wichtigen Teil der Gesellschaftstheorie dar. Die Soziologie greift auf viele Begriffe zurück, die nicht exakt definiert sind. So auch »Individualisierung«. Gleichsam tritt die Individualisierungsthese an, um die gegenwärtigen Freiheiten des Einzelnen zu begründen und zu verkünden.“, siehe Thomas Kron, Einleitung. In: ders. (Hg.), Individualisierung (Bielefeld 2015), 5-14, 5.

<sup>173</sup> Vgl. Bauer, Faszination des Fahrens, 217.

<sup>174</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 217.

<sup>175</sup> Vgl. Bauer, Faszination des Fahrens, 217.

<sup>176</sup> Vgl. Bauer, Faszination des Fahrens, 217.

<sup>177</sup> Vgl. Bauer, Faszination des Fahrens, 213.

<sup>178</sup> Vgl. Bauer, Faszination des Fahrens, 213. Dazu vgl. Hans van der Loo, Wilhelm van Reijen, Modernisierung – Projekt und Paradox (München 1997). In ihrem Buch führen sie vier grundlegende Prozesse der Modernisierung an: Rationalisierung, Domestizierung, Differenzierung und Individualisierung.

<sup>179</sup> Vgl. Hesse, Nuhn, Verkehrsgeographie (Stuttgart 2006), 22.



Die folgende Aussage von Hermann Knoflacher, einem österreichischen Zivilingenieur und Professor für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien, thematisiert, dass die erhoffte Entgrenzung wahrlich zu einer Eingrenzung wurde, da sich die vermeintliche Freiheit des Fahrens als schädlich für die Umwelt und als Gefahr für Mitmenschen darstellte.<sup>180</sup>

„Wenn der Bürger wieder freien Raum und Straßen anstatt Fahrbahnen haben wird, wird er erst wahrnehmen, wie viel von seiner Freiheit man ihm genommen hat. Wobei er sich diese willige nehmen ließ, weil er das Auto hat, das ihn in eine wunderbare Welt außerhalb der menschlichen entführte. Dass die menschliche Welt bis hin zur Familie und zu den sozial vielfältigen, verflochtenen Strukturen der Bürger und der Wirtschaft dabei zugrunde gegangen ist, hat er lange Zeit im Rausch dieser neuen technischen Errungenschaften nicht wahrgenommen.“<sup>181</sup>

Dieser Aussage zufolge, war erst jener Individualist, der sich von der bestehenden motorisierten und massenhaften Fortbewegung lösen konnte.

„Das Auto war jedoch von Anfang an mehr als bloße Transportmöglichkeit. Es war das Symbol des gestiegenen Lebensstandards und ein Prestigeobjekt, das für Freunde, Kollegen und auch jene Nachbarn, die man nicht gern in die eigene Wohnung lassen wollte, unübersehbar die soziale Position, Einkommen und Wohlstand demonstrierte.“<sup>182</sup>

Die Auseinandersetzung mit der Mobilität bis zum Ende der 1950er Jahre zeigt auf, dass die fortschreitende Individualisierung und die Neugestaltung im Alltag und Berufsleben auch zu einem wachsenden Kommunikations- und Mobilitätsbedarf geführt haben.<sup>183</sup> Die beiden Autoren des Buches *Verkehrsgeographie*, Markus Hesse und Helmut Nuhn, meinen, dass die anwachsende Flexibilisierung der täglichen (und wöchentlichen) Arbeitszeit den Berufsverkehr bremse und zugleich die individuelle Mobilität steigen ließe. Bereits der Wandel der Mobilität begünstigte einerseits die aufkommende Flexibilität und den motorisierten Individualverkehr; andererseits das Verkehrssystem der Gegenwart.<sup>184</sup>

---

<sup>180</sup> Vgl. Hermann Knoflacher, *Stehzeuge - Fahrzeuge: der Stau ist kein Verkehrsproblem* (Wien, Köln, Weimar 2021), 10.

<sup>181</sup> Knoflacher, *Stehzeuge - Fahrzeuge*, 10.

<sup>182</sup> Andersen, *Der Traum vom guten Leben*, 30.

<sup>183</sup> Vgl. Hartwig Heine, Rüdiger Mautz, Wolf Rosenbaum, *Mobilität im Alltag: Warum wir nicht vom Auto lassen* (Frankfurt am Main 2001), 22.

<sup>184</sup> Vgl. Hesse, Nuhn, *Verkehrsgeographie*, 24.

Abschließend ist zu sagen, dass der Individualverkehr für Freiheit und Demokratie stand.<sup>185</sup> Der Individualverkehr drückte die Individualisierung mittels Motorisierung aus.

### 3.2.2. Massenmobilisierung

Dieses Kapitel befasst sich mit der Massenmobilisierung. In diesem Zusammenhang ist es erforderlich, das Phänomen der Massenmotorisierung miteinzubeziehen. Darunter wird die Versorgung größerer Bevölkerungsanteile mit Fahrzeugen zur motorisierten Fortbewegung verstanden. Somit ist die Massenmotorisierung eine Ausweitung und Festigung des motorisierten Individualverkehrs. Bereits im Zweiten Weltkrieg begann die Motorisierung der Massen, ein tatsächlicher Aufschwung konnte jedoch erst in den 1950er Jahren verzeichnet werden.<sup>186</sup>

Die Gesellschaft der 1950er Jahre war in allen Lebensbereichen durch Beschleunigung geprägt. Besonders deutlich wurde dies im Bereich des Verkehrswesens – in der Mobilität. Mitunter war der Massenmotorisierung zu verdanken, dass es den Menschen möglich war, größere Entfernungen in immer kürzerer Zeit zurück zu legen.<sup>187</sup> Ein weiterer wesentlicher Faktor in Bezug auf Massenmobilisierung war die Straße. Besonders bedeutsam waren in dieser Hinsicht die Planer, Bauherren und Erbauer der Straßen, ebenso deren theoretische Vorstellung über die Nutzung der Straßen und die Umsetzung der Pläne in die Praxis.<sup>188</sup> Der Ansturm auf die bestehenden Straßen ging mit der Massenmobilisierung einher.

„Für diese Verkehrsströme mußten neue Straßen gebaut werden. Die Investitionen in den Straßenbau verzehnfachten sich von 1950 und 1960, und knapp 7 Prozent aller öffentlichen Ausgaben wurden für den Straßenbau aufgewendet. 1961 standen den Autofahrern 2.713 Kilometer Autobahn, 135.340 Kilometer Bundes- und Landstraßen und 238.770 Kilometer Gemeindestraßen zur Verfügung.“<sup>189</sup> Nicht nur in Deutschland, sondern auch in Österreich mussten neue Straßen für die Verkehrsströme der wachsenden Massenmobilisierung gebaut werden.

---

<sup>185</sup> Vgl. Andersen, *Der Traum vom guten Leben*, 29.

<sup>186</sup> Dazu siehe auch Barbara Schmucki, *Automobilisierung. Neuere Forschungen zur Motorisierung* (Bonn 1995).

<sup>187</sup> Vgl. Heine, Mautz, Rosenbaum, *Mobilität im Alltag*, 81.

<sup>188</sup> Vgl. Barbara Schmucki, *Vom Schwung der Fahrt zur Form der Strasse: Veränderungen des städtischen Raums im Zeichen der Massenmotorisierung*, In: *Traverse*, 151, *Zeitschrift für Geschichte* 6, 2 (Zürich 1999), 151-170, *Strasse und Strassenverkehr – Routes et circulation routière*, hg. von Christoph Maria Merki, Hans-Ulrich Schiedt.

<sup>189</sup> Andersen, *Der Traum vom guten Leben*, 166-167.

„Die Novelle zum Bundesstraßengesetz vom 2.Juni 1954, mit der die Autobahn von Salzburg nach Wien zur ‘Bundesstraße A’ erklärt wurde, bot dafür die rechtliche Grundlage.“<sup>190</sup> Im gleichen Jahr konnten ausschlaggebende Anforderungen für einen Weiterbau der Autobahn Salzburg - Wien realisiert werden: „die Regierung hatte ihren entsprechenden Willen geäußert, die gesetzlichen Grundlagen geschaffen und die zur Finanzierung erforderlichen Mittel bereitgestellt oder zumindest festgelegt.“<sup>191</sup> Mitunter war dies der Startschuss für eine ausgeprägte Euphorie hinsichtlich des Autobahnausbaus. Man folgte nun der Lösung „mehr Verkehr, mehr Straßenbau“.<sup>192</sup>

Mit der Massenmotorisierung setzte in Hinblick auf das Automobil ein Hochgefühl ein, aber ebenso war eine kritisch zu betrachtende Entwicklung der Unfallzahlen zu vermerken. Dies war ein Resultat der 1953 aufgehobenen Geschwindigkeitsbegrenzung. Wie bereits in Kapitel 3.1.3. – Mobilität in den 1950er Jahren – zu lesen ist, waren 1957 die Unfallzahlen erheblich höher als in den Jahren zuvor.<sup>193</sup> Neben dem Anstieg der Unfallzahlen „stellte“ auch der „hohe Ressourcenverzehr durch den Verkehr im Zeitalter der Massenmotorisierung ein ernsthaftes Problem dar“.<sup>194</sup>

„Trotz der sozialen und ökonomischen Folgekosten des motorisierten Individualverkehrs in Form von Lärmbelästigung, verstopften Straßen, Umweltzerstörung und Unfallzahlen ist das Auto alles andere als ein Auslaufmodell: Zum einen ist der motorisierte Individualverkehr durch Gebrauchs- und Verbrauchsänderungen optimierbar [...]. Zum anderen, und dies ist entscheidender, hat das Auto bis heute wenig von seinen symbolischen Zuschreibungen Modernität, Freiheit und Unabhängigkeit eingebüßt.“<sup>195</sup>

Das Auto wurde in den 1950er Jahren zu einer Sensation: „Nicht nur die steigenden Löhne, auch die senkenden Anschaffungs- und Unterhaltskosten förderten den Autoboom und die Massenmotorisierung.“<sup>196</sup>

---

<sup>190</sup> Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Das Autobahnnetz in Österreich. 30 Jahre Asfinag (Absam 2012), 19.

<sup>191</sup> Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Das Autobahnnetz, 20.

<sup>192</sup> Andersen, Der Traum vom guten Leben, 167.

<sup>193</sup> „Der Höhepunkt der Unfallzahlen war Anfang der 1970er Jahre.“, Vgl. Hesse, Nuhn, Verkehrsgeographie, 51.

<sup>194</sup> Hesse, Nuhn, Verkehrsgeographie, 311.

<sup>195</sup> Hochstetter, Motorisierung und „Volksgemeinschaft“.

<sup>196</sup> Andersen, Der Traum vom guten Leben, 162.

### 3.2.3. Individualverkehr und Massenmobilisierung – Bedingung oder Widerspruch?

„Fahrräder, Motorräder, Automobil als technische Hilfsmittel zur Beschleunigung der Fortbewegung förderten (mentalitätsgeschichtlich gesehen) den Prozess der Individualisierung: Sie trugen dazu bei, dass der Einzelne sich selbst als Individuum wahrnehmen und als Akteur und Gestalter der eigenen Lebensgeschichte definieren konnte. Die massenhaft verbreiteten Individualfahrzeuge führten zu einer enormen, vorher nicht gekannten Bewegungsfreiheit – sowohl im eigentlichen als auch im übertragenen Sinn.“<sup>197</sup>

Der Prozess der Individualisierung ist nicht nur im breiteren historischen Kontext zu sehen, sondern auch im familiären: das Kind erhält zum ersten Mal ein eigenes Fahrzeug, mit welchem es Entdeckungen und Erfahrungen machen kann – hinaus „aus dem Gehäuse der Kindheit“<sup>198</sup> und rein in die Zeit des Erwachsenwerdens. Bereits die Jugendlichen des 20. Jahrhunderts definierten sich über die Individualfahrzeuge: Fahrräder, Motorräder und Autos.<sup>199</sup> Während die weibliche Jugend das Fahrrad bevorzugte, dominierte das Motorrad die Freizeitgestaltung der männlichen Jugendlichen, die damit ihrer Männlichkeit Ausdruck verliehen.

„Wenn jeder seine Individualität über sein Fahrzeug und die möglichst große und umfassende Mobilität definiert, kann keiner ein Individualist sein.“<sup>200</sup> Somit ist in der Massenmotorisierung ein Widerspruch bezüglich der Individualisierung offensichtlich. „In der Masse der Fahrenden, Motorisierten ist – so scheint es – derjenige Individualist, der sich der massenhaften Bewegung entziehen kann.“<sup>201</sup>

Kurt Bauer geht noch weiter und hält folgendes fest: „Letztendlich erweist sich die Massenmotorisierung, die Automobilmachung der Massen, als gescheiterte Individualisierung, als ein markanter Bruch im Projekt der Modernisierung – weil sie am eigenen Anspruch scheitern *muss*.“<sup>202</sup>

---

<sup>197</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 213.

<sup>198</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 213.

<sup>199</sup> Hierzu siehe auch: Ulrich Hägele, Mopeds, Choppers, Straßenwanzen: jugendliche Gegenkultur in den sechziger Jahren (Schorndorf 1997).

<sup>200</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 219.

<sup>201</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 219.

<sup>202</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 219.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Individualverkehr und Massenmobilisierung sowohl Bedingung als auch Widerspruch sind. Aus Sicht der Individuen, die sich ganz in der Rolle der Fahrenden sehen, zählt einzig das Erlebnis *Fahren* in ihrem Vehikel. Das Persönliche rückt in den Mittelpunkt und bildet somit einen Widerspruch zur Massenmobilisierung. Aus Sicht von Beobachtern trägt jedes Individuum zur Masse und somit zur Mobilisierung der Masse bei. Demzufolge bedingt die Motorisierung des Individuums, das ein Teil der Masse darstellt, die Massenmobilisierung.

## 4. Das Auto – persönliche Sichtweisen und Wahrnehmungen

Im vorliegenden Kapitel werden die Ergebnisse der empirischen Analyse der gewählten autobiographischen Texte festgehalten. Grundlage für die empirische Analyse boten die ausgewählten Ausschnitte autobiographischer Selbstzeugnisse aus dem Buch *Faszination des Fahrens. Unterwegs mit Fahrrad, Motorrad und Automobil* von Kurt Bauer. Die in diesem Buch veröffentlichten Texte gingen aus einem Schreibauftrag der *Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen* im Dezember 2001 hervor.

In einem ersten Schritt wurden die in dem Band von Kurt Bauer veröffentlichten Textauschnitte gelesen und mittels der erstellten Auswahlkriterien ausgewählt. Hierbei waren mitunter die beiden wichtigsten Kriterien: der (erste) Kontakt mit dem Automobil in den 1950er Jahren und das Geburtsdatum der AutorInnen (vor 1950). In einem zweiten Schritt wurden die Originalmanuskripte, die im Textarchiv der *Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen* am Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Wien archiviert sind und für wissenschaftliche Forschungs- und Bildungszwecke bereitstehen, für die empirische Analyse herangezogen. Die Untersuchung dieser ausgewählten autobiographischen Texte gibt Einblick in die Geschichten einzelner Lebensabschnitte der AutorInnen.

Aufgrund der Tatsache, dass die Texte aus einem Schreibauftrag hervorgingen, sind diese auf die Erfahrungen mit Fahrzeugen fokussiert. Soweit es möglich ist, wurden Gesamtaussagen in die Interpretation miteinbezogen. In erster Linie jedoch befasst sich diese Arbeit mit den inhaltlichen Aussagen der Texte.

Mit Hilfe der gewählten Untersuchungskategorien, welche in Kapitel 1.4. beschrieben wurden, und dem Verfahren des Close Readings wurden die Erzählungen analysiert. Die Methode des Close Readings meint ein selektives, gezieltes, delegiertes oder vermittelndes Lesen.<sup>203</sup> Dieses Verfahren war wesentlich für das Feststellen bedeutsamer Textstellen für die Analyse. Ebenfalls gestattete diese Methode eine genauere Ausarbeitung sowie Interpretation der Selbstzeugnisse hinsichtlich der Untersuchungskategorien, welche in den Kapiteln 4.1., 4.2. und 4.3. thematisiert werden.

Wie bereits erwähnt, bildete der Schreibauftrag der *Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen* die Ausgangslage der empirischen Analyse und Auswertung. Weiters wurden

---

<sup>203</sup> Vgl. Koller, *Geschichte digital*, 81.

unterstützende Fragen, die den AutorInnen als Anregung zur Verfassung ihrer Texte im Rahmen des Schreibauftrages dienen sollten, herangezogen. Folgende Tabelle zeigt die unterstützenden Fragen und die Zuordnung zu den dazugehörigen Abschnitten.

Kapitel	Betitelung des Kapitels	Unterstützende Fragestellungen <sup>204</sup>
4.1.	Bedeutung des Automobils aus individueller Sicht	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie sind sie zu ihrem Fahrrad, Motorrad, Auto gekommen?</li> <li>• Vielleicht haben Sie persönlich mit anderen Verkehrsmitteln mehr Erfahrungen gemacht? Auf der Eisenbahn? Unterwegs im Bus? Mit der Seilbahn? Auf dem Land kann auch der Traktor ein bevorzugtes Fahrzeug gewesen sein ...</li> <li>• Hatte der Besitz eines eigenen Fahrzeuges Auswirkungen auf Ihren Lebensstil, auf Ihren persönlichen Aktionsradius?</li> <li>• Auf Ihren Freundeskreis oder auf das Verhältnis zu Ihrer Familie?</li> <li>• Eine traurige Folge des rasant steigenden Privatverkehrs waren und sind schwere Unfälle. Haben Sie möglicherweise auch solche schmerzlichen Erfahrungen gemacht?</li> </ul>
4.2.	Einfluss des Automobils auf das Alltagsleben	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wann und wie haben Sie Ihr Fahrzeug hauptsächlich genutzt?</li> <li>• Für Ausfahrten in der Freizeit? Im Beruf?</li> <li>• Gab es Probleme, Pannen, Unfälle?</li> <li>• Welches Zubehör war damals notwendig bzw. modern?</li> <li>• Wohin gingen Ihre Ausflüge und Reisen?</li> <li>• Was haben Sie dabei erlebt und gesehen?</li> </ul>
4.3.	Nutzungsverhalten aus geschlechterspezifischer Sicht	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie haben Frauen das Automobil gesehen?</li> <li>• Wie beeinflusste das Automobil den Alltag von Frauen und wie nutzten sie das Fahrzeug?</li> </ul>

**Tabelle 3: Unterstützende Fragen und Zuordnung zu den dazugehörigen Abschnitten**

Der Schreibauftrag zum Thema „Faszination des Fahrens“ sollte nicht nur Erzählungen über die „Begeisterung der beginnenden Motorisierung, von den ersten Ausflügen mit dem Motorrad, dem Auto“<sup>205</sup> liefern, sondern auch Einsicht in „persönliche Gefühle wie Stolz, Angst, Abenteuerlust, Blamage, Ärger“<sup>206</sup> und Freude in Zusammenhang mit dem Fahrzeug bringen.

<sup>204</sup> Diese Fragen wurden im Rahmen des Schreibauftrages von Kurt Bauer gestellt. Im Kontext der Analyse dienen sie als ergänzende Fragen. Vgl. Bauer, Faszination des Fahrens, 307-310.

<sup>205</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 307.

<sup>206</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 307.

Die nachstehenden Ergebnisse der Empirie präsentieren sowohl die Bedeutung der Motorisierung aus individueller Sicht (Kapitel 4.1.) als auch den Einfluss des Vehikels auf das alltägliche Leben der VerfasserInnen (Kapitel 4.2.). Des Weiteren thematisiert Kapitel 4.3. das Nutzungsverhalten nach Geschlechtern.

## 4.1. Bedeutung des Automobils aus individueller Sicht

In diesem Abschnitt der Analyseergebnisse wird auf die Bedeutung des Automobils aus individueller Sicht eingegangen und mit Zitaten aus den Originalfassungen der autobiographischen Texte untermauert. Vor dem Erstkontakt mit dem Automobil wurden bereits Erfahrungen mit unterschiedlichen Fahrzeugen gemacht. Welche Fahrzeuge die Kindheit und das Jugendalter von Karl Oppolzer, Ludwig Piller, Renate Lind, Luise Hanny, Erna Wollner, Robert Schediwy und Hans Waldhauser beeinflussten, wird anschließend aufgezeigt.

Fahrzeuge sind bereits seit der Kindheit Lebensbegleiter der sieben genannten Personen und stellen wichtige Aspekte im Zusammenhang mit der individuellen Entwicklung dar. Meist war der erste aktive Kontakt mit einem Fahrzeug jener mit einem Dreirad oder Fahrrad – das passive Fahren<sup>207</sup> rückte in diesem Bezug oftmals in den Hintergrund. Ludwig Piller griff allerdings das passive Fahren auf und erwähnt am Anfang seiner Erzählung, dass Fahren bereits mit dem „gefahren werden“ durch den Kinderwagen beginnt.<sup>208</sup> Eine ähnliche Anschauung äußert auch Robert Schediwy mit der Aussage: „Die ‚Faszination des Fahrens‘: wahrscheinlich beginnt sie in unserer Zivilisation mit dem Kinderwagen und dem ersten Dreirad“.<sup>209</sup> Als erstes Fahrzeug des aktiven Fahrens<sup>210</sup> merkte Hans Waldhauser seine ‚Radlrutsch‘<sup>211</sup> an: „Nur sehr wenig Verkehr war zu meiner Kinderzeit auf dieser Straße, so dass sie uns Kinder zu allererst als Spielplatz diente. Wenn ich an ‚Fahren‘ denke, so fallen mir vielerlei Fahrzeuge ein, zuerst das

---

<sup>207</sup> Passiv Fahren meint, dass jemand anders das Fahrzeug betätigt hat – der Mitfahrer/die Mitfahrerin ist *untätig*. Vgl. Paul Hermann, Helmut Henne, Georg Objartel, Heidrun Kämper, Deutsches Wörterbuch (Tübingen 2016), 641.

<sup>208</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Piller, 1.

<sup>209</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Schediwy, 1.

<sup>210</sup> Beim aktiven Fahren übt der Fahrer/die Fahrer die Tätigkeit selbst aus – er/sie ist *tätig*. Vgl. Hermann, Henne, Objartel, Kämper, Deutsches Wörterbuch, 20.

<sup>211</sup> Vgl. dazu Fußnote 73.



‘Radlrutsch‘.<sup>212</sup> In diesem Zusammenhang erwähnt er auch, dass in seiner Kindheit auch der Dreiradler eine wesentliche Rolle für die Fortbewegung einnahm.

Das Fahrrad war für vier dieser sieben AutorInnen prägend in Erinnerung geblieben, vor allem der Wunsch nach dem Fahrradfahren lernen und dem eigenen Fahrrad. Hierzu schreibt Luise Hanny folgende Worte: „Mein erstes Fahrrad. Es war in der Zeit, ungefähr Mitte der 30-iger Jahre, ich war etwa 9-10 Jahre alt und hatte den großen Wunsch mit einem eigenen Fahrrad fahren zu können. Jedoch mußte ich erst die ‘Fahrkunst‘ lernen.<sup>213</sup> Zu Übungszwecken stand allerdings nur das Herrenfahrrad ihres Vaters zu Verfügung. Ihr Vater versprach ihr ein eigenes Rad zu kaufen, wenn sie und ihre Mutter das Radfahren beherrschen würden. Sie beschreibt, dass sie sich öfters heimlich das Fahrrad ihres Vaters ausgeborgt hatte, um damit Fahren zu üben. Die folgende Schilderung gibt Kenntnis über ihre Übungseinheiten:

„Ich holte es mir heimlich, Vater durfte es nicht wissen und versuchte erstmal daneben zu laufen. Dann setzte ich den rechten Fuß auf das senkrecht stehende untere Pedal, mit dem linken Fuß stieß ich am Boden ab, es war wie beim Tretroller fahren. Darüber war ich froh, aber noch nicht ganz zufrieden. Bei den Buben von unserer Gasse bemerkte ich, dass sie mit dem rechten Bein durch die Querstange des Herrenrades reichten und so richtige Tretübungen machten. Also das probierte ich auch. [...] Der erste Sturz war natürlich fällig, die Knie aufgeschlagen, aber ich ließ nicht locker und probierte es öfter, bis es mir gelang und ich das Gleichgewicht bei diesen Verrenkungen erreicht hatte.“<sup>214</sup>

„Ich möchte auch Radl fahren können ...“<sup>215</sup>, äußerte Erna Wollner einige Male gegenüber ihrem Nachbarn Hansi. Frau Wollners Mutter war sehr streng und demnach äußerte der Nachbarsohn Zweifel daran, dass sie fahren darf. Widererwartend willigte ihre Mutter ein und die Fahrstunden im Hinterhof begannen. „Hansi hielt mich mit dem Sattel fest; ‘treten, Erni, treten‘ rief er ‘keine Angst, ich halte dich fest ...‘“<sup>216</sup> Schneller als gedacht lernte sie Fahrrad fahren. Doch „da machte ich einen Fehler – ich drehte mich kurz um [...]. Das Lenkrad wackelte, das Vorderrad tanzte, ich ließ die Pedale aus, um mich mit den Füßen abzufangen – aber da lag ich auch schon der Länge nach teils auf, teils neben dem Rad.“<sup>217</sup> Ihre Mutter merkte an, dass sie

---

<sup>212</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 1.

<sup>213</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, 2.

<sup>214</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, 2-3.

<sup>215</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 2.

<sup>216</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 2.

<sup>217</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 2.

ja unbedingt Radfahren lernen wollte, und daher nicht jammern sollte.<sup>218</sup> Nach diesem Sturz beendete Erna Wollner das Radfahren.

In dem Text von Robert Schediwy ist zu lesen, dass er „ab etwa 1962, also mit 15 Jahren (vielleicht auch mit 14)“ ein eigenes Fahrrad besaß.<sup>219</sup> „Ich bin aber damit nur im Gebiet um das Sommerhaus meiner Familie in der Nähe des ‚Napoleonwaldes‘ in Speising herumgefahren. Das Fahren in der Stadt galt meinen Eltern bereits (mit Recht) als zu gefährlich.“<sup>220</sup>

Die vierte Person, die über das Fahrzeug Fahrrad berichtet, ist Hans Waldhauser. Für ihn war das Fahrrad ein Fahrzeug zur Beförderung von Arbeitsmitteln: „In meiner Kindheit war das Fahrrad nicht in erster Linie für Ausflugsfahrten oder zur Freizeitgestaltung da. Ganz wichtig war das Radl für Transportzwecke und für Kundendienstesätze, denn wir hatten zwar einen Dreiradler, aber Benzin für das Auto gab es kaum.“<sup>221</sup> Herr Waldhauser geht darauf ein, dass er in dem ersten Jahr um 1950 für sein eigenes Fahrrad zu sparen begann und auch schnell sein Ziel erreichte.<sup>222</sup> Sein Glück hielt nicht lange an, denn sein neues Fahrrad wurde nach wenigen Monaten gestohlen.<sup>223</sup>

Als weiteres technisches Vehikel wird der Aufzug erwähnt. Karl Oppolzer schreibt in seinem autobiographischen Text, dass er im Rahmen seiner Lehre im Wiener Hotel Krantz-Ambassador bereits mit Fahrzeugen zu tun hatte – „zunächst vor allem mit solchen in senkrechter Richtung“.<sup>224</sup> Als „Liftboy“ lernte er auch „den Aufzug zu bedienen“.<sup>225</sup> Dies intensivierte seine Liebe für Technik und Fahrzeuge. Durchaus haben die SchreiberInnen, die dem Aufruf gefolgt sind, eigensinnige Interpretationen des Fahrens vorgenommen und unterschiedliche Formen der Mobilität miteinbezogen, an die im ersten Moment nicht gedacht werden würde.

Neben dem Fahrrad wird die Begegnung mit einem weiteren Fahrzeug erwähnt: „Das Motorrad ist“, nach dem Historiker Kurt Bauer, „das Fahrzeug der rebellierenden, aufbegehrenden männlichen Jugend; [...] am Beginn der fünfziger Jahre [...]“<sup>226</sup> konnte „das Motorrad kurzzeitig

---

<sup>218</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 2.

<sup>219</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Schediwy, 7.

<sup>220</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Schediwy, 7.

<sup>221</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 11.

<sup>222</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 31.

<sup>223</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 31.

<sup>224</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Oppolzer, 1.

<sup>225</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Oppolzer, 1.

<sup>226</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 214.

zum Vehikel einer jungen, vorehelichen Lebensgemeinschaft werden, diese stärken und vertiefen“.<sup>227</sup>

Währenddessen Erna Wollner zwei Erlebnisse mit dem Motorrad berichtete, schrieb Hans Waldhauser nur eine Begebenheit mit dem motorisierten Zweirad auf. Bereits als Kind knüpfte Erna Wollner Kontakt mit dem Motorrad des Freundes ihrer Cousine, Ali. Ali besaß ein Motorrad und das war „Mitte der Dreißigerjahre ein Luxus“.<sup>228</sup> Als ereignisreich zählte folgendes Vorkommen: „Nur mal vorne draufsitzen und die Lenkstange halten zu dürfen, war schon aufregend; aber hie und da einmal – ich konnte energierend betteln – mit Ali eine Runde um den Häuserblock fahren zu dürfen, war ein Erlebnis. [...] Das war meine erste Begegnung mit einem Zweirad“.<sup>229</sup> Eine weitere Begegnung mit dem Zweirad machte sie 1954, als sie mit Gertfried, „aber Friedl paßte besser zu seinen Spitzbubenaugen“<sup>230</sup> eine Spritztour unternahm. Nachstehend die Äußerungen rund um den individuellen Stellenwert dieses Erlebnisses:

„Als ich vors Haustor kam, stand er da – neben einem Motorrad. Ich hatte mich natürlich ‘zurechtgemacht’ und kam mir in meinem grauen Kostüm ziemlich deplaziert vor. [...] Er lachte nur - ‘das macht doch nix, steigen Sie schon auf’, meinte er, als er meinen zweifelnden Blick sah. [...] Er trat die Maschine an – sie hatte einen merkwürdigen hellen Klang, diese ‘Jawa 250’ rot. [...] ‘Haben Sie Angst?’ grinste er nach hinten. ‘Neieiein’ Schrie ich in den Fahrtwind. [...]“<sup>231</sup>

Hans Waldhauser erzählt im Zusammenhang mit der Erfahrung rund um das Motorrad, dass er nach nicht einmal zweieinhalb Fahrstunden den Führerschein hatte – neben den für PWK und LKW auch den für „Motorräder bis 250 Kubik“.<sup>232</sup>

Das, was alle sieben AutorInnen gemein haben, ist die Erfahrung mit dem Automobil; zwar auf unterschiedliche Art und Weise, aber dennoch mit dem Fahrzeug Auto. „Das Fahrzeug der jungen Familie“<sup>233</sup> steht nicht nur im Mittelpunkt dieser Diplomarbeit, sondern nahm auch eine zentrale Relevanz im Leben von Oppolzer, Piller, Lind, Hanny, Wollner, Schediwy und Waldhauser ein.

---

<sup>227</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 214.

<sup>228</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 1.

<sup>229</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 1.

<sup>230</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 3.

<sup>231</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 3.

<sup>232</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 25.

<sup>233</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 214.

Während Karl Oppolzer hauptsächlich aufgrund seines Militärdienstes Kontakt mit unterschiedlichsten (Kriegs-)Fahrzeugen hatte, können die sechs weiteren ErzählerInnen nur auf Erfahrungen im zivilen Leben zurückblicken. Die Lehre als Kfz-Mechaniker, die er im Frühling 1947 begann, bot Ludwig Piller die Möglichkeit mit unterschiedlichsten Fahrzeugen in Berührung zu kommen.<sup>234</sup> In seinem Text schreibt Ludwig Piller über eine glückliche Fügung hinsichtlich des Erwerbes eines Automobils; das Auto wurde 1966 erworben, dennoch gibt die folgende Äußerung Einblick in die finanziellen Verhältnisse zu dieser Zeit: „1966 kam dann die große Chance: Vom eben erschienenen Fiat 1100 RI sollte die Firma einen Vorführwagen beziehen – und da es mit dem Geld wieder einmal eher nicht gut aussah, bot sich mir die Möglichkeit, diesen Wagen abzüglich des Vorführrabattes zu erwerben.“<sup>235</sup>

Hans Waldhauser berichtet in seinem Text über die erste längere Autofahrt. Gemeinsam mit seinen Freunden fuhr er nach Italien ans Meer, was zu dieser Zeit noch nicht gängig war. „Im Sommer 1948 dürfte es gewesen sein, die Familie Portenlänger hatte mittlerweile einen VW Käfer, braunlackiert. Wir drei Freunde, der Seppi, Sohn des Wagenbesitzers, der Xidi und ich, zusammen mit meinem Bruder Adam, bekamen wir das Auto und durften damit fortfahren, bis nach Italien, ans Meer. Dies war unsere erste große Autofahrt überhaupt.“<sup>236</sup> Des Weiteren erinnerte er sich in seinem schriftlichen Bericht, dass sein Bruder Adam ihn schon als Bub – mit 15 oder 16 Jahren – mit dem familieneigenen Jeep fahren ließ<sup>237</sup>, sowie an das Jahr 1960, in dem er mit seinem PKW von München kommen in Richtung Grünwald – sein Heimatort – fuhr.<sup>238</sup>

„Endlich, es war schon November, hatte ich meinen Termin, 24.11.1949 und war froh noch vor Wintereinbruch die Prüfung abzulegen. Nervös, aufgeregt, aber es ging glatt, meine Antworten vor der Kommission fielen mit leiser Stimme aus, bitte lauter, so hat man mich ermahnt.“<sup>239</sup> Dies ist die Aussage von Luise Hanny in Bezug auf ihren Kontakt mit dem Automobil. Bereits zu Beginn ihres autobiographischen Textes äußert sich Luise Hanny darüber, dass das Geschäftsehepaar, bei welchem sie arbeitete, den Wunsch nach dem Kauf eines PKW aussprach, wenn „ich die Führerscheinprüfung ablege, denn sie selbst hatten keine Fahrberechtigung.“<sup>240</sup> Nachfolgende Ausführungen zeigen auf, inwiefern der Fahrkurs und die Führerscheinprüfung

---

<sup>234</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Piller, 1.

<sup>235</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Piller, 7.

<sup>236</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 21.

<sup>237</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 24.

<sup>238</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 39.

<sup>239</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, 2.

<sup>240</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, 1.

eine Sensation darstellten: „Ich war was den motorischen Teil anlangte, total unwissend, saß vorher nur ab und zu neben einem Autofahrer und konnte mir rein nichts vorstellen. [...] Die verkehrstechnischen Fragen fielen mir leichter, vom Straßenverkehr hatte ich eine bessere Vorstellung. Die ersten praktischen Fahrstunden bekam ich dann auf einem PKW--Steyr 50, genannt Baby-Steyr. [...] wieviele Fahrstunden ich dafür gebraucht habe, weiß ich heute nicht mehr.“<sup>241</sup>

Luise Hanny informiert in ihrer Erzählung, dass weitere Stunden mit einem Laster absolviert werden mussten, um zur Führerscheinprüfung antreten zu können. „Damals war die Regel, um ein Compi-Auto zu lenken, muß man den Führerschein B besitzen und die Prüfung auf einem Kleinlaster ablegen.“<sup>242</sup> Somit stieg der Fahrlehrer mit ihr auf einen alten Tatra mit 2,6 Tonnen um. Luise Hanny merkt an, dass sie verblüfft bis irritiert gewesen sei, denn dieser war ´rechts-gesteuert´, was für sie als Anfängerin eine ziemliche Schwierigkeit<sup>243</sup> darstellte. Neben dieser gab es auch noch weitere Hindernisse: „[...] der Lastwagen sprang und sprang nicht an, ständige Startschwierigkeiten auf dem alten Kasten. Der Wagen stand am Gürtel vor der Fahrschule, damals war der gesamte Gürtel noch beidseitig verkehrsmäßig zu befahren (äußerer und innerer Gürtel), der Fahrlehrer holte seine Kollegen aus der Fahrschule, die dann beim Anschieben halfen. [...] So begann eine Fahrstunde, zwar nicht immer, aber öfter mit derlei motorischen Problemen.“<sup>244</sup> Nach all diesen Hürden wurde das Versprechen des Geschäftsehepaares wahr, und sie kauften ein Automobil.

Das persönliche Erlebnis Robert Schediwys mit dem Auto fand bereits in früher Kindheit statt und ist an das erste Familienauto, einen grauen Renault 4CV – „soweit ich mich erinnere im Frühjahr 1951 erworben“<sup>245</sup> – gebunden. „Bereits als Kind“, so schreibt es Herr Schediwy, „hatte ich dabei ´gemischte Gefühle´. Auf der hinteren Sitzbank zu liegen war eigentlich ganz gemütlich und ich [...] war dafür zunächst auch noch klein genug. Es war auch schön meinem Vater beim Singen alter Wander- und Parteilieder zuzuhören; [...] Aber diese Kurven – und der süßliche, widerwärtige Geruch des Benzins beim Tanken! Die Erinnerungen ans häufige Erbrechen sind nicht angenehm ...“<sup>246</sup> Trotz schöner Momente in Bezug auf das Fahrzeug Auto, ist das Automobil für Robert Schediwy vorrangig ein Gebrauchsgegenstand: „Für mich, der ich mit Autos aufgewachsen bin, hatte das Fahren mit ihnen nie eine solche Faszination. Ich bin

---

<sup>241</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Führerschein -- Fahrprüfung!, 1.

<sup>242</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Führerschein -- Fahrprüfung!, 1.

<sup>243</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Führerschein -- Fahrprüfung!, 1.

<sup>244</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Führerschein -- Fahrprüfung!, 1-2.

<sup>245</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Schediwy, 2.

<sup>246</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Schediwy, 3.

Führerscheinbesitzer seit meinem 18. Lebensjahr, hatte nie ein ´erotisches´ Verhältnis zum Kraftfahrzeug. Es war und ist ein Gebrauchsgegenstand.“<sup>247</sup>

Ein sehr dominierendes Erlebnis mit dem Automobil hatte Renate Lind im Jahr 1951. Ihre „erste Bekanntschaft mit dem Automobil war zugleich auch“ ihre „erste und einzige Bekanntschaft mit dem Jugendgericht.“<sup>248</sup> Renate Lind und ihre Freundin halfen beinahe täglich ihrem gemeinsamen Freund Klaus bei dem Bau eines Fahrzeuges. 1951 konnte die erste Ausfahrt mit dem eigens gebauten Auto unternommen werden. Neben ihren FreundInnen durfte auch Frau Lind mit dem Auto lenken. Zu diesem Zeitpunkt war Renate Lind jedoch erst 13 Jahre alt und hatte demnach noch keinen Führerschein. Im Rahmen ihrer Ausfahrt überfuhr Renate Lind beinahe einen Polizisten.<sup>249</sup> Dieser war verpflichtet eine Anzeige beim Jugendgericht zu tätigen. „Der Polizist sah meinen fragenden Blick uns sagte dann die inhaltschweren Worte: Ich mach jetzt die Anzeige beim Jugendgericht und von dort bekommen deine Eltern und du den Verhandlungstermin! Meine Eltern und ich! Verhandlungstermin! Jugendgericht!“<sup>250</sup> Kurze Zeit später erhielt Renate Linds Mutter ein Schreiben vom Jugendgericht<sup>251</sup>: „Sag mal, kannst du uns erklären, wir sollen nächste Woche zum Jugendgericht, weil du unbefugt und ohne Führerschein ein Auto gefahren hast, und dabei einen Polizisten gefährdet hast?“<sup>252</sup> Glücklicherweise verbüßte sie ihre Strafe, indem sie einen Tag in der Küche beim Roten Kreuz arbeitete: „In Anbetracht deiner Jugend und deiner bisherigen Unbescholtenheit verurteile ich dich zu einem Tag Küchenarbeit beim roten Kreuz.“<sup>253</sup>

Wie dieses zuletzt berichtete Erlebnis haben auch alle anderen Erinnerungen (an den ersten Kontakt mit einem Fahrzeug und im Speziellen mit dem Automobil) eines gemeinsam: Sie spiegeln die Gefühle der AutorInnen in unterschiedlichsten Facetten wider. Im Falle von Renate Lind und Robert Schediwy sind die Gedanken daran nicht ausschließlich erfreulich. Hingegen können Hans Waldhauser, Erna Wollner, Luise Hanny, Ludwig Piller und Karl Oppolzer positiver auf diesen Abschnitt ihres Lebens zurückblicken. Ob Kinderwagen, ´Radlrutsch´, Dreirad, Fahrrad, Motorrad oder Automobil, summa summarum prägten all diese Fahrzeuge sowie die damit verbundenen Erinnerungen die individuelle Entwicklung und das Leben der sieben VerfasserInnen.

---

<sup>247</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Schediwy, 6.

<sup>248</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Lind, 1.

<sup>249</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Lind.

<sup>250</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Lind, 4.

<sup>251</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Lind, 1-8.

<sup>252</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Lind, 6.

<sup>253</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Lind, 7.

## 4.2. Einfluss des Automobils auf das Alltagsleben

Der Einfluss des Automobils auf das Alltagsleben von Karl Oppolzer, Ludwig Piller, Renate Lind, Luise Hanny, Erna Wollner, Robert Schediwy und Hans Waldhauser steht im Zentrum dieses Kapitels. Wie dem vorherigen Kapitel zu entnehmen ist, nahm das Fahrrad eine hohe Bedeutung in der Kindheit und Jugend der ErzählerInnen ein. Das Fahrrad an sich war einfach zu benützen, kostete in der Anschaffung, verglichen zu anderen Fahrzeugen, wenig und fuhr ohne Benzin. Nichtsdestoweniger war auch das Automobil ein wichtiger Begleiter für die AutorInnen. Das Auto bot mehr Freiheit als das Fahrrad, sowie die Option weitere Strecken in kürzerer Zeit zurückzulegen. Ein weiterer wichtiger Aspekt war die Möglichkeit mehrerer Menschen oder Waren gleichzeitig zu bewegen.

Kurt Bauer erwähnt in seinem Buch, dass Mobilität keineswegs nur eine Metapher der Freiheit ist, sie ist Freiheit im wörtlichen Sinn. Die in dieser Diplomarbeit behandelte Zeit kommt verstärkend hinzu, dass die Automobilisierung größtenteils uneingeschränkt positiv gesehen wurde. Der Zustand der Unfreiheit ist ein Zustand der erzwungenen Immobilität.<sup>254</sup> Das Mobilitätsaufkommen erzeugte „das Gefühl der Freiheit, des Losgelöstseins vom Alltag“, machte es möglich „die Strecke und das Tempo selbst zu bestimmen“, ermöglichte es, die Nachbarschaft zu erkunden und schuf „eine Erleichterung und Befreiung“.<sup>255</sup> Alle analysierten autobiographischen Texte drücken dies aus: das Fahrzeug war Mittel zur Selbstdarstellung und ermöglichte Bewegungsfreiheit und eine Möglichkeit zur Weiterentwicklung des Individuums.

Der Alltag von Karl Oppolzer war ab dem Eintritt in die Wehrmacht geprägt durch Kriegserfahrungen und -erlebnisse. Er „wollte unbedingt zu den Panzern. Einberufen wurde ich nach St.Pölten“.<sup>256</sup> Zu Beginn seiner Zeit in der Wehrmacht schummelte er sich in die Gruppe der Mechaniker hinein. Jedoch merkte er schnell, dass diese vorrangig in der Werkstatt tätig waren: „aber wie ich gesehen habe, daß die alle nur in die Werkstätte gekommen sind, habe ich mich zurückgeschummelt in die andere Gruppe, die mit den Panzern fahren sollten.“<sup>257</sup> Ohne Fahrübungseinheiten hieß es: „Panzerschütze Oppolzer holen Sie den Wagen – ich habe die Kettenfahrzeuge bereitgestellt, und wie ich die erste reguläre Fahrstunde hatte, hatte ich in Wahrheit schon einige Routine: so ein Fahrzeug ist ja nicht ganz einfach zu fahren – es hat kein Lenkrad

---

<sup>254</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 212.

<sup>255</sup> Bauer, Faszination des Fahrens, 212.

<sup>256</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Oppolzer, 2.

<sup>257</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Oppolzer, 2.

sondern zwei Hebel: sind sie ganz vorne, fährt man, sind sie in Mittelstellung heißt das Leerlauf, sind sie angezogen, heißt das Bremsen.“<sup>258</sup> Karl Oppolzer schreibt in seinem autobiographischen Text ausführlich über die Aufgabenbereiche und Einsätze während der Wehrmacht und äußert dabei auch immer wieder seine Gefühlslage. „Eine Zeit lang gehörte es zu meinen Aufgaben mit dem VW-Kübelwagen Proviant und Ausrüstung zu gefechtsbereiten Panzern zu bringen – das geschah nachts, aber es war trotzdem gefährlich, denn man konnte vom Gegner mit Lauschmikrofonen geortet werden und wurde beschossen.“<sup>259</sup> Es liegt nahe, vermittelt durch seinen Text, dass Karl Oppolzer sehr technikaffin war. Immer wieder berichtet er über Fahrten im Krieg mit für ihn unbekanntem Fahrzeugen. Er merkt an, dass es vorkam, dass er „mit eroberten oder ´organisierten´ alliierten Fahrzeugen fahren mußte – öfter mit dem sogenannten ´Bren-Carrier´ der Engländer – oder auch mit amerikanischen Jeeps (etwa beim chaotischen Rückzug der Wehrmacht hinter den Po)“.<sup>260</sup> Sein großes technisches Interesse und Wissen werden zum Beispiel durch Beschreibungen der Motorleistung und anderen Merkmalen des Autos gezeigt. Stolz schreibt er, dass er auch als Gefangener Fahrer blieb.<sup>261</sup> Die Berichte über seine Einsätze im Krieg sind von Einblicken in den NS-Kontext und von Beschreibungen der Fahrzeuge und Fahrten während dieser Zeit dominiert. In seiner autobiographischen Erzählung nimmt er Bezug auf die beginnende Massenmotorisierung. Das Auto trug zu bei, die Massen zu mobilisieren, womit einige aber Schwierigkeiten hatten: „1960 kaufte sich unser Nachbar einen VW-Käfer mit Faltdach. Leider fiel er bei der Lenkerprüfung durch. Er hatte aber schon in Rimini einen Urlaub angezahlt. Die Lösung: Ich sollte mit meiner Familie mitfahren – als Chauffeur natürlich.“<sup>262</sup> Aufgrund Oppolzers großen Wissens und dem Interesse an der Technik während seiner Kriegseinsätze, stellte dies als kein Problem dar.

Die Faszination des Fahrens löste bei Ludwig Piller das Fahrrad aus. „Vom Vater zum harten Sparen angehalten“,<sup>263</sup> konnte sich Ludwig Piller sein erstes eigenes Fahrrad kaufen. Gemeinsam mit seiner Freundin unternahm er Ausflüge – nicht nur in nahegelegene Städte. Einst, „nachdem meine Freundin von einem nach Dürnstein versetzten Arbeitskollegen dorthin eingeladen wurde, beschlossen wir zu Ostern per Rad dorthin zu fahren, nachdem auch Begleitpersonen in dieser Einladung enthalten waren.“<sup>264</sup> Die sich langsam entwickelnde

---

<sup>258</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Oppolzer, 2.

<sup>259</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Oppolzer, 3.

<sup>260</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Oppolzer, 4.

<sup>261</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Oppolzer, 6.

<sup>262</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Oppolzer, 8.

<sup>263</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Piller, 4.

<sup>264</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Piller, 4., Anmerkung: heutzutage sind es ungefähr 89 km von Wien nach Dürnstein.



Motorisierung nahm er nur insofern wahr, da sich größtenteils „Vorkriegsmodelle, sowohl Motorräder als auch Autos, [...] auf den Straßen zeigten und heute das Herz jedes Liebhabers höher schlagen ließen.“<sup>265</sup> Ludwig Piller, Kfz-Mechaniker, arbeitete in den ersten Lehrjahren an Motorrädern. Mit der Weiterentwicklung der Motorisierung veränderte sich auch seine Arbeit an den Fahrzeugen: „In den beginnenden 50er-Jahren gings dann spürbar bergauf, immer mehr Waren wurden aus Rationierung herausgenommen und das Leben normalisierte sich mehr und mehr. Nachdem ich in den ersten beiden Lehrjahren zum überwiegenden Teil an Motorrädern gearbeitet hatte, wurden nun auch die Autos spürbar mehr, hie und da sogar schon Neuwagen, meist ausländischer Herkunft.“<sup>266</sup> Das Hantieren mit dem Automobil beeinflusste seine weitere berufliche Laufbahn und somit auch sein alltägliches Leben. Ludwig Piller schreibt darüber, dass sein Vater eines Tages vom technischen Leiter der heimischen Weingroßhandlung einen Anruf mit der Information, dass Ludwig Piller zu einem Gespräch eingeladen sei, erhielt. „Pünktlich zur angegebenen Zeit stellte ich mich dort vor – [...] Nach einem kurzen Gespräch wurde ich – vorerst probeweise – als Kfz-Mechaniker in die firmeneigenen Werkstätte mit einem Anfangsgehalt von um die S 900 ,--, der dann bei der erfolgten Fixanstellung brutto S 1.095,50 betrug.“<sup>267</sup> Die Analyse weiterer Schilderungen ergaben, dass Ludwig Piller erst ab 1966 das Auto als Fahrzeug für längere Ausflüge und Urlaube benutzte. „Der erste längere Urlaub führte uns an den Wörther See, weiter über Villach, Tarvis und Udine nach - natürlich: Lignano !“<sup>268</sup>

Das Erlebnis mit einem Automobil und dessen Einfluss auf das Alltagsleben erfuhr Renate Lind in einem anderen Kontext. Mit 13 Jahren half sie, wie bereits im vorherigen Kapitel erwähnt, Klaus, dem befreundeten Sohn des Lagerarztes<sup>269</sup>, beim Bau eines Autos. Renate Lind verbrachte beinahe ihre gesamte Freizeit mit diesem Vorhaben. Das Auto war nicht nur ein wesentlicher Bestandteil in Renate Linds Freizeit, sondern diente auch als soziales Bindeglied zwischen ihr, ihrer Freundin und Klaus. Allerdings kam sie, wie geschildert, mit dem Gesetz in Konflikt und musste sich vor dem Jugendgericht verantworten. Als Geschenk zum vierzehnten Geburtstag, der wenige Tage nach dem Termin am Jugendgericht stattfand, bekam Renate Lind von ihrer Mutter ein neues Fahrrad geschenkt. Frau Lind führt in ihrem Text ebenso die Äußerung ihrer Mutter an: „Damit du nicht mehr mit fremden Autos fahren mußt,“ sagte sie,

---

<sup>265</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Piller, 3.

<sup>266</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Piller, 6.

<sup>267</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Piller, 6.

<sup>268</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Piller, 7.

<sup>269</sup> Renate Lind wuchs in einem Barackenlager auf. Nach der Schule ging sie zu Klaus, um ihm beim Bau eines Automobils zu helfen.

„wenn du dich nur tüchtig anstrengst, dann kommst du mit einem Fahrrad auch überall hin!“<sup>270</sup> Die Analyse des Textes von Renate Lind zeigt folgende Beziehungen zum Fahrzeug Auto auf: das Automobil und ihr Freizeitverhalten, das Automobil als Bindeglied zu ihrem sozialen Umfeld und Auto als Symbol für den Drang nach Unabhängigkeit, Freiheit und dem ‚Ausbrechen aus dem Alltag‘. Ein bedeutsamer Faktor in Bezug auf *Einfluss des Automobils* auf das Alltagsleben ist die Verknüpfung des Autofahrens mit der Bekanntschaft, den sie mit der Polizei machte. Dies prägte ihr Leben nachhaltig und für Renate Lind war es deshalb abwegig einmal ein eigenes Auto zu besitzen.<sup>271</sup> Zusammen mit ihrem Mann besaß sie zwar ein Auto, hatte aber selbst keinen Führerschein.<sup>272</sup> Erst nach dem Tod des Ehemannes (1964) „wurde mir schmerzlich bewußt wie eingeschränkt die Bewegungsfreiheit ist wenn man das Auto nicht benützen kann. So machte ich also zwölf Jahre nach meinem kriminellen Ausrutscher meinen Führerschein.“<sup>273</sup> Das Fahrzeug Fahrrad begleitete Renate Lind bis in das Jahr des Schreibaufufes, in dessen Zusammenhang Linds autobiographischer Text entstand. „Aber heute noch erledige ich ‚wenn es irgendwie möglich ist meine Wege am liebsten mit dem Fahrrad. Ich muß mich halt ‚tüchtig anstrengen‘ wie Mutter gesagt hat, dann kommt man mit dem Fahrrad wirklich überall hin.“<sup>274</sup>

Das Automobil beeinflusste das Alltagsleben von Luise Hanny insofern, weil sie ihren Beruf mit dem Fahrzeug verbinden konnte. Das Geschäftsehepaar, bei denen sie arbeitete, kaufte ein Auto, nachdem Frau Hanny die Führerscheinprüfung bestand. Einblicke in den Ablauf der Fahrausbildung gibt Kapitel 4.1. Das Auto stand in einem engen Verhältnis zum Alltag. Als Chauffeurin ihrer Arbeitgeber konnte sie auf diese Weise selbst Urlaube genießen. „Ab jetzt lag nichts mehr im Wege, meine beiden betagten Chef´s hielten Wort und kauften ein Auto. [...] An den Wochenenden fuhren wir mit dem ‚tarockierenden‘ Auto (ähnlich einem alten Traktor!) hinaus ins Grüne oder ins Weiße.“<sup>275</sup> Luise Hanny merkt in ihrem Text an, dass das Zwischengas bei den Gängen für die damalige Zeit wichtig war. Das beschreibt sie so: „1. Gang einlegen, auskuppeln und Zwischengas geben, 2. Gang einlegen wieder auskuppeln und Zwischengas geben, bis zum 4. Gang, jedesmal Zwischengas wiederholen.“<sup>276</sup> Wichtig in Zusammenhang mit dem Fahren war für Hannys Leben ihr Mann Otto. In den Anfangsjahren ihrer Beziehung besaß Otto nämlich noch keinen Führerschein. Luise Hanny drängte diesen, einen zu machen. „er hatte

---

<sup>270</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Lind, 7.

<sup>271</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Lind, 8.

<sup>272</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Lind, 8.

<sup>273</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Lind, 8.

<sup>274</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Lind, 8.

<sup>275</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Führerschein – Fahrprüfung!, 2-3.

<sup>276</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Führerschein – Fahrprüfung!, 2.

noch keinen Führerschein und ich bestand darauf, dass er ebenfalls in die Fahrschule gehen soll. Einige Handgriffe zeigte ich ihm an dem Peugeot, er kam also nicht unwissend in die Fahrschule wie ich.“<sup>277</sup> Nach geglückter Fahrprüfung stand den Ausflügen und Urlauben nichts mehr im Wege, diese verbrachten sie zusammen mit dem Geschäftsehepaar und deren Auto. Folgende Erinnerungen an gemeinsame Wochenendausflüge hielt Luise Hanny schriftlich fest: „und ich erinnere mich an Fahrten in das Hochschwabgebiet nach Aflenz oder nach Maria Zell. Einmal wollten wir den Veitscher-Berg über eine schmale Serpentinstraße, eher eine Waldstraße, fahren und unser ‘Scheangerl’<sup>278</sup> hat es nicht geschafft. Alle mußten aussteigen und den Berg zu Fuß hinaufgehen, nur ich blieb hinter dem Lenkrad und mit großer Kraftanstrengung bezwangen wir die Bergstraße.“<sup>279</sup> Das Auto, ‘Scheangerl’, spielte auch bei der Heirat zwischen Otto und Luise Hanny eine bedeutende Rolle: „Im Jahre 1956 bei unserer Hochzeit, fuhren wir beide, Otto und ich, sowohl zum Standesamt, als auch in die Kirche mit dem ‘Scheangerl’ zur Trauung.“<sup>280</sup> 1959 kauften Frau Hanny und ihr Ehemann ein eigenes Auto: „Es war ein VW-Käfer, fabriksneu, [...], er war ein massives Auto und von bester Ausführung für die damalige Zeit.“<sup>281</sup> Die Begeisterung des Autofahrens verlor Luise Hanny nie, denn auch noch zur Zeit des Schreibauftrages war sie Autobesitzerin und passionierte Fahrer. „Unsere Autofahrten sind zwar nur mehr kürzere Strecken, jedoch fahre ich noch gerne und Gott-sei-Dank bis dato unfallfrei.“<sup>282</sup>

Mit vielen persönlichen Details erzählt Erna Wollner von ihren Erfahrungen mit dem Auto und wie dieses ihren Alltag beeinflusste. Gleich zu Beginn merkt sie an, dass nahezu 40 Jahre ‘Beifahrer-Erfahrungen’ hinter ihr liegen.<sup>283</sup> „Daß die beiliegende ‘Geschichte meines ersten Autos’ im Laufe der Jahrzehnte nicht die einzige bleiben konnte, liegt auf der Hand. [...] Denn auf den ersten ‘Mucki’ folgten noch so manch anderes Vehikel – Skoda, Renaults, VWs...“<sup>284</sup> Die Analyse des autobiographischen Textes von Erna Wollner zeigt, dass die Zeit bis 1959 stark von dem Faktor Geld dominiert war und eine Regelmäßigkeit hinsichtlich sozialer Kontakte forciert wurde. Sehr positiv thematisiert Frau Wollner die Fortbewegung mit dem Fahrzeug. Der Erwerb des ersten eigenen Autos wurde auch für sie zu einem prägenden Erlebnis. „Eines

---

<sup>277</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Führerschein – Fahrprüfung!, 3.

<sup>278</sup> ‘Scheangerl’: „Der Peugeot war ein schwächeres Modell, etwa 20 PS, hatte die Scheinwerfer im Kühlergrill eingebaut, daher nannten wir ihn ‘Scheangerl’, er schielte wahrhaft aus dem Kühlergrill.“, Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Führerschein – Fahrprüfung!, 3.

<sup>279</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Führerschein – Fahrprüfung!, 3.

<sup>280</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Führerschein – Fahrprüfung!, 4.

<sup>281</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Führerschein – Fahrprüfung!, 4.

<sup>282</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Führerschein – Fahrprüfung!, 4.

<sup>283</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 0.

<sup>284</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 0.

Abends fuhren wir in die Innere Stadt, ließen das Motorrad stehen, um bummeln zu gehen. Und da stand ER. Der in allen Gazetten angepriesene PUCH 500 in der Auslage des Autohauses, an dem wir so ganz 'zufällig' vorbeikamen. [...] DER langen Rede kurzer Sinn, ein paar Tage später hatten wir beide die Gehaltsbestätigung in der Tasche und tigten ins Autohaus. Ich weiß es noch ganz genau. Der süße Puch 500 kostete damals 4.900.- Schillinge. Ein Vermögen für unsere Verhältnisse.“<sup>285</sup> Damit Frau Wollner und ihr Mann Friedl das Auto auch tatsächlich kaufen konnten, nahmen sie sich einen Kredit auf – sehr innovativ in den 1950er Jahren.<sup>286</sup> Mit gemischten Gefühlen unterschrieben sie den Kreditvertrag im Kreditbüro AVA. Um sich die Anzahlung leisten zu können, verkauften sie Friedls Motorrad.<sup>287</sup> Sechs Wochen nach Unterzeichnung des Vertrages erhielten Erna Wollner und Friedl ihr Auto. „Friedl duckte sich, um seine 1.80 unterzubringen. Ich rutschte auf den Beifahrersitz. Mein Gott, ein Auto!“<sup>288</sup> „Klein- aber mein, der eisblaue 'Mucki' wie wir ihn spontan taufte“,<sup>289</sup> und „Immerhin endete die Tacho-Skala bei 120 kmh“.<sup>290</sup> Erna Wollner berichtet darüber, dass sie während der Ausflüge an den Wochenenden immer öfters anderen 'Muckis' begegnete – „Zumeist in der Farbe rot. Dabei hatte es sich eingebürgert, daß soich die Fahrer der gleichen Autotypen mittels Lichthupe grüßten.“<sup>291</sup> Die Zugehörigkeit zu der Puch-Familie äußerte sich in der Begrüßung durch die Lichthupe und durch ein reges Clubleben<sup>292</sup> mit Ausflügen und Spritztouren. Sichtbar wird dieser Zusammenhalt als ihr geliebter 'Mucki' zu Schrott gefahren wurde. „Zwei Mitglieder der „Puch-Familie“ fuhren mit mir am nächsten Tag zur Unfallstelle nach Regelsbrunn. Mucki war nicht wieder zu erkennen. Totalschaden.“<sup>293</sup> All dies erlebte sie als Beifahrerin ohne Führerschein. „Kennt man diese Faszination auch als führerscheinloser Beifahrer? Sicher – bleibt man doch als jahrzehntelanger Danebensitzer nicht unbeeindruckt von dieser Art der Fortbewegung. Völlig unbewußt prägt man sich mit der Zeit jeden Handgriff ein, reagiert auf die Verkehrszeichen, die man sich mit der Zeit ebenso einprägt, kennt das Motorengeräusch, weiß, wann die Gänge zu wechseln sind und wenn die Kupplung 'rutscht'. Selbst den Bremsweg kann man (zumindest) einschätzen und man stellt fest, daß auch das Reaktionsvermögen in gewisser Weise geschult wird.“<sup>294</sup> Für Erna Wollner war eines klar, denn „Egal, wie lange es dauert –

---

<sup>285</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 5.

<sup>286</sup> Siehe auch Kapitel 3.1.2.

<sup>287</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 5.

<sup>288</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 6.

<sup>289</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 6.

<sup>290</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 7.

<sup>291</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 7.

<sup>292</sup> Erna Wollner war Mitglied in einem Puch 500 Club.

<sup>293</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, 8.

<sup>294</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, Epilog.

aber eines Tages hat man den Führerschein“ wenn schon „nicht in der Handtasche“, dann „aber im Kopf.“<sup>295</sup>

Robert Schediwys Text liefert Informationen darüber, dass die Erinnerungen an das Auto in seine Kindheit zurückreichen, da er quasi mit dem Automobil aufgewachsen ist. Er schildert von einem Erlebnis früh in seiner Kindheit, bei dem eine Autofahrt mit Erbrechen und dem widerwertigen Benzingeruch verbunden wurde.<sup>296</sup> Ebenso schreibt Robert Schediwy über „eine klassische Urlaubsfahrt nach Rimini ins Hotel ´Al Cappucetto Rosso´ (zum Rotkäppchen), wo die kettenrauchende Mailänder Besitzerin freundlich ihr ´Bubberle´ samt Eltern begrüßte, dauerte zwei oder zweieinhalb Tage.“<sup>297</sup> Neben diesen unerfreulichen Erinnerungen an das Automobil führt Herr Schediwy auch schöne Gedanken an diese Zeit an – vor allem wenn er an die gemeinsamen Autofahrten mit seinem Vater denkt bei denen er ihm beim Singen alter Wander- und Parteilieder, wie zum Beispiel „Vom Barette schwankt die Felder“ und „ein Heller und ein Batzen“, aufmerksam zuhörte.<sup>298</sup> Obwohl Robert Schediwy mit dem Automobil und deren (Be-)Nutzung aufwuchs, wurde die Faszination des Fahrens bei ihm nie ausgelöst. Zum Zeitpunkt des Schreibaufufes stand eines fest: „Meine Passion ist die Eisenbahnfahrt. Entspannt dazusitzen und zu schauen, wie die Landschaft vorbeigeleitet, das kultivierte Essen in einem schönen Speisewagen, interessante Abteilkennntschaften – dazwischen auch Arbeit und Lektüre.“<sup>299</sup> Außerdem schreibt er darüber, dass er sich mehr als 40 Jahre später wieder<sup>300</sup> einen Tretroller anschaffte. An schönen Tagen rolle er auf seinem ´Triton´ durch die Gegend, wie zum Beispiel bei der Rollertour durch Wien mit seinem Freund Michi Totz.<sup>301</sup> Aus dem autobiographischen Text geht hervor, dass Robert Schediwy 2001 – zur Zeit des Schreibaufufes – ein Auto und auch einen Führerschein besaß, glücklich war er jedoch nicht mit seinem Besitz: „Eigentlich ärgert es mich, daß mein Vehikel so viel unnötig in der Garage herumsteht.“<sup>302</sup> Das Auto seiner Familie beeinflusste das Alltagsleben in seiner Kindheit. Obwohl sein Vater ein begeisterter Autofahrer war, erbte Robert Schediwy nicht die Faszination für das Fahren. Das Fahrzeug konnte ihn – nach wie vor – nicht so faszinieren, wie seinen Vater damals. Er sieht das Auto vielmehr als Gebrauchsgegenstand.<sup>303</sup>

---

<sup>295</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Wollner, Epilog.

<sup>296</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Schediwy, 3.

<sup>297</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Schediwy, 4.

<sup>298</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Schediwy, 3.

<sup>299</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Schediwy, 6.

<sup>300</sup> Bereits in seiner Kindheit fuhr Robert Schediwy mit dem Tretroller.

<sup>301</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Schediwy, 8.

<sup>302</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Schediwy, 6.

<sup>303</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Schediwy, 6.

„Die Faszination des Fahrens ist für mich ein interessantes Thema und mit vielerlei Erinnerungen verbunden“<sup>304</sup> schreibt Hans Waldhauser, der ebenfalls seit seiner Kindheit mit dem Fahrzeug Auto konfrontiert war. Da er mit seiner Familie in einem Haus direkt neben einer Straße, der Tölzerstraße, wohnte, erinnert er sich an viele Erlebnisse. Die Tölzerstraße nutzte nicht nur er, sondern auch die Kinder seines Heimatortes von Beginn an als Spielplatz. Dies ist ein weiterer Faktor, weshalb er die (Weiter-)Entwicklung der Mobilisierung und der Fahrzeuge so ausführlich wiedergeben kann. Bereits früh morgens war er stets mit verschiedenen Autos konfrontiert: „In der Früh und abends kam das Postauto, das Milchauto und hin und wieder der Grünwalder Arzt Dr. Bruckmeier, von uns Brucki genannt. Den hörten wir schon von weitem, er hatte einen DWK-Wagen, ihn kannten wir am Motorengeräusch.“<sup>305</sup> Die Analyse zeigt, dass in seinem autobiographischen Text die Entwicklung vom Individualverkehr hin zur Massenmotorisierung zu erkennen ist. Er beschreibt, dass bereits ab Mitte der 1950er Jahre die Roßfuhrwerke seltener und durch Lastkraftwagen abgelöst wurden.<sup>306</sup> Weiters erwähnt er, dass für die folgende Verkehrssteigerung nicht nur Ampelanlagen ausreichten, sondern ein Ausbau der Straßen erfolgen musste. „Die ehemals schön geschlängelte Landstraße von schönen alten Alleebäumen, linealartig geplant und ausgebaut.“<sup>307</sup> Nicht nur durch den Straßenausbau, sondern auch durch das stetig steigende Verkehrsaufkommen war es den Kindern nicht mehr möglich, auf den Straßen zu spielen. „Wie hat sich doch das Leben auf dieser Tölzerstraße, die ja unser Spielplatz war, gewandelt. Keine Kinder können mehr darauf spielen. Nahezu kann man nur mehr bei Verkehrsampeln die Straße überqueren, oder man spurtet schnellen Fußes durch die Autos hindurch.“<sup>308</sup> Schon zu Waldhausers Kinder- und Jugendzeit existierten Fahrzeuge aller Art, Größe und jedes Verwendungszweckes.<sup>309</sup> Hans Waldhauser schreibt ebenfalls, dass es nur wenige Familien gab, die bereits vor dem Zweiten Weltkrieg ein Auto besaß – darunter Familie Portenlänger: „Die Familie Portenlänger war eine jener wenigen Grünwalder Familien, die schon vor dem II. Weltkrieg einen PKW, einen Opel P4, besaßen. Der Vater war nicht nur ein gestandener Bauer, er war sogar Ortsbauernführer<sup>310</sup> und Feuerwehrkommandant, eine einflußreiche Persönlichkeit, wie man so sagt.“<sup>311</sup> An folgendes Erlebnis mit dem jüngsten Sohn der

---

<sup>304</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 1.

<sup>305</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 3.

<sup>306</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 5.

<sup>307</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 5.

<sup>308</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 5.

<sup>309</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 7.

<sup>310</sup> Die Ortsbauernführer nahmen eine Art Mitterrolle zwischen dem Reichsnährstand und den von dessen Politiken betroffenen Bauern ein. Vgl. Daniela Munkel, Nationalsozialistische Agrarpolitik und Bauernalltag (Frankfurt am Main 1996), 168.

<sup>311</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 20.

Familie Portenlänger und deren Auto erinnert sich Hans Waldhauser in seinem autobiographischen Text: „Der jüngste Sohn war mein Freund, der Seppi. Er erwischte öfter den Autoschlüssel, und wir setzten uns in das Auto. Mit dem umgedrehten Zündschlüssel fuhren wir dann mittels Anlasser so ruckerlweise in der Garage hin und her, bis die Batterie nahezu leer war. Dann sagte der Seppi mal zu mir, ob ich weiß, was das für ein Lichtl am Armaturenbrett sei und ich könne ruhig mal den Daumen darauf drücken. Ich tat das, und es hat gestunken, es war nämlich der Zigarren-Anzünder.“<sup>312</sup>

Es gibt eine weitere Erinnerung an das Automobil und die Familie Portenlänger. Gemeinsam mit Freunden – darunter Seppi – unternahmen sie die erste große Autofahrt.<sup>313</sup> „Jesolo bei Venedig war das Ziel. [...] Unserer Reise also gin nach Süden, durch unser bayerischen Berge, durch die schönen Dörfer Tirols, über Brücken, Täler und Schluchten, [...] Wir kamen durch das Inntal, hinauf zum Brenner, alle Grenzkontrollen erledigt und fuhren hinunter durch das Eisachtal durch Brixen, Bozen u.s.w., über Triest, [...] Wir kamen ans Meer, fuhren direkt an den Strand, sonst kein Mensch zu sehen, es war herrliches Wetter, raus aus dem Auto.“<sup>314</sup> In seiner autobiographischen Erzählung wollte Hans Waldhauser auch noch festhalten, dass Autos heutzutage (2001) ein fester Bestandteil des Alltagsleben sind und zu schönen Urlaubsreisen und -erinnerungen beitragen.<sup>315</sup> Durch seine Aufzeichnung soll „aber auch in Erinnerung bleiben, was wir durch den Verkehr aufgegeben haben oder was still verloren gegangen ist“.<sup>316</sup> Der Einfluss auf das Alltagsleben, so konnte aufgezeigt werden, variiert von AutorIn zu AutorIn: Der Großteil der ErzählerInnen machte bereits in der Kindheit Bekanntschaft mit dem Automobil. Einige von ihnen strebten den Führerschein und den Besitz eines eigenen Automobils an. Das persönliche Lenken eines Pkws in der Zeit von 1938 bis 1959 erlebten fünf von sieben VerfasserInnen. Das Automobil wurde sowohl als Gebrauchsgegenstand als auch als „Familienmitglied“ wahrgenommen und war ein bedeutsamer Bestandteil der Freizeitgestaltung der AutorInnen. Allen Berichten konnte entnommen werden, dass das Auto für Geschäfts- und Urlaubsreisen vor allem in den Süden – Italien als ‚Sehnsuchtsland‘ der 1950er Jahre wurde hier sehr deutlich – verwendet wurde. Das Auto wurde in wenigen Fällen als Prestigeobjekt ausgewählt. Die Analyse hinsichtlich des Einflusses des Automobils auf das Alltagsleben zeigt

---

<sup>312</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 20-21.

<sup>313</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 21.

<sup>314</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 21.

<sup>315</sup> Vgl. Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 46.

<sup>316</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Waldhauser, 46.

sowohl positive wie auch negative Erinnerungen. Zweifelsfrei lässt sich feststellen, dass alle AutorInnen eine persönliche Beziehung zu einem oder mehreren Fahrzeugen hatten.

### 4.3. Nutzungsverhalten aus geschlechterspezifischer Sicht

Die Analyse der autobiographischen Texte hinsichtlich des Nutzungsverhaltens des Autos aus der Sicht der Geschlechter zeigt folgende bemerkenswerte Unterschiede. Während Erna Wollner die Erfahrungen mit dem Automobil, die sie in ihrer Kindheit, Jugend und dem Erwachsenenalter machte, aus der Sicht der Beifahrerin erzählt, hatten die folgenden zwei Autorinnen direkten Kontakt mit dem Lenken eines Automobils.

Bereits in Kapitel 4.1. thematisiert Frau Hanny, dass sie eine der wenigen Frauen war, die den Führerschein machte. „Voll Begeisterung meldete ich mich in der Fahrschule [...] an. Beim ersten Theorie-Unterricht stellte ich fest, dass in der ganzen Fahrschule bloß zwei weibliche Kursteilnehmerinnen mitmachten. Da war eine etwa 30 jährige Frau und ich, damals 22 Jahre.“<sup>317</sup> Für eine Frau war es um die 1950er Jahre nicht einfach und keineswegs selbstverständlich, den Führerschein zu machen, da diesen meistens nur Männer anstrebten. Eine weitere Erinnerung in Luise Hannys Text zeigt, inwiefern das Bild des Autofahrens männlich, und keineswegs weiblich, geprägt war. „Bei dem Gasthof wo wir abgestiegen sind, zeigten einige Buben auf mich, lachten und meinten: ‘schaut`s euch das Weibsbild an...’. Andere Männer wieder sagten, sie soll doch zuhause am Herd kochen oder Strümpfe stopfen.“<sup>318</sup> Trotz solcher Äußerungen ließ sich Luise Hanny damals ihre Freude am Fahren und die Faszination für das Auto nicht verderben.<sup>319</sup>

Das erste Autofahrerlebnis, welches Renate Lind verzeichnen konnte, war im Alter von 13 Jahren (1951). Dieses Erlebnis war gekoppelt an die erste und einzige Bekanntschaft mit der Polizei. Erst zwölf Jahre danach holte sie den Führerschein nach und setzte ihre Rolle als Autofahrerin fort.

Wie schon Frau Hanny betonte, war es in dieser Zeit für Frauen nicht einfach in die Männerdomäne Auto vorzudringen – den Führerschein zu machen oder ein eigenes Auto zu lenken. Dennoch zeigt die Analyse der Selbstzeugnisse der Autorinnen, dass diese Interesse an dem

---

<sup>317</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Führerschein – Fahrprüfung!, 1.

<sup>318</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Führerschein – Fahrprüfung!, 3.

<sup>319</sup> Doku, Faszination des Fahrens, Hanny, Führerschein – Fahrprüfung!, 3.



Fahrzeug Auto, der Technik und an dem Fahren hatten. Ob als Beifahrerin oder als Lenkerin, sie trugen aktiv zur Verbreitung des Gedankens der Automobilnutzung und somit zur Entwicklung der Massenmobilisierung bei.

## 5. Zusammenfassung

Die vorliegende Diplomarbeit beschäftigt sich mit der Aufarbeitung der historischen Veränderung der alltäglichen Präsenz und der Wahrnehmung des Automobils sowie dessen Bedeutung für die Bevölkerung in der Zeit von 1938 bis zum Ende der 1950er Jahre. In diesem abschließenden Kapitel erfolgt eine zusammenfassende Beantwortung der, in der Einleitung dargelegten Forschungsfragen, mit Hilfe der herausgearbeiteten theoretischen Grundlagen in Kapitel 3 sowie der Ergebnisse der empirischen Analyse in Kapitel 4. Die Literatur bezüglich der Entwicklung des Automobils und die in den Texten der Empirie erfasste (individuelle) Bedeutung sind bemerkenswert.

Obwohl bereits 1886 der technische Durchbruch hinsichtlich der Automobilproduktion erzielt wurde, kann erst das Aufkommen des Automobils als Sport- und Repräsentationsfahrzeug in Paris im Jahr 1895 als Startschuss für die bedeutsame Weiterentwicklung gesehen werden. Vom Ende des 19. Jahrhunderts über den Ersten Weltkrieg, der Zwischenkriegszeit und den Zweiten Weltkrieg bis in die 1950er Jahre kann ein stetiger Fortschritt in der Entwicklung des Autos verzeichnet werden. Die Veränderung und Weiterentwicklung des Fahrzeuges Auto sowie die Verbreitung der Mobilität waren durch die Kriegserfahrungen nicht unwesentlich mit bedingt. Neben dem Ausbau der Automobilindustrie erweiterte sich auch das Denken rund um das Verkehrsmittel. Eine Verschiebung der Einstellung und Anschauungen in Bezug auf das Auto wurden sichtbar. So dehnte sich der Individualverkehr zur Massenmobilisierung aus, die eng mit dem Begriff Massenmotorisierung verbunden ist. Es kann festgehalten werden, dass die Zeit des Nationalsozialismus die Massenmobilisierung auslöste. Die propagandistischen Entwürfe und Versprechen im Nationalsozialismus erweckten nicht nur die Wünsche der Bevölkerung, sondern mobilisierten in der Folge auch die Sehnsucht der BürgerInnen nach Unabhängigkeit und Freiheit. Der Umschwung zu einer mobilisierten Bevölkerung konnte in den 1950er Jahren weiter ausgebaut werden und beinahe den Höhepunkt hinsichtlich der Automobilnutzung erreichen. Somit stand einer Ausweitung des motorisierten Individualverkehrs nichts mehr im Wege. Das Bestreben war die Festigung der Massenmobilisierung und -motorisierung. Das Auto war demnach nicht mehr nur ein Verkehrsmittel, sondern auch Zeichen sozialer Interaktion(en).

Die vorliegende Diplomarbeit setzte sich zum Ziel, einen Einblick in das *Automobil in den 1950er Jahren* sowie der damit verbundenen Bedeutung und Wahrnehmung von *Mobilität* zu gewinnen. Dies geschahen mit der empirischen Analyse autobiographischer Selbstzeugnisse

und der Darlegung deren Ergebnisse. Dabei wurde das Verfahren des Close Readings angewandt und Untersuchungskriterien erstellt.

Die Ergebnisse der Analyse zeigten, dass das Alltagsleben der AutorInnen von den Begriffen Freiheit, Bewegung und Fortbewegung geprägt war, die stark mit deren Gefühlen und Emotionen zusammenhingen. Die Grundlage für das Interesse am Auto und die Faszination für das Fahren wurden bereits in der frühen Kindheit und Jugend durch den Kinderwagen, das Fahrrad und weitere Fahrzeuge gelegt. Die analysierten autobiographischen Texte legten dar, dass in den 1950er Jahren die Quantität des Automobils anstieg. Ebenso wurde festgehalten, dass eine Entwicklung des Individualverkehrs zur Massenmobilisierung zu verzeichnen war.

Die allgemeine Entwicklung hat gezeigt, dass sich das Alltagsleben durch das Aufkommen des Automobils veränderte: das Verkehrsaufkommen stieg, der Transport von Personen und Gütern wurde ausgebaut, das Straßennetz wurde erweitert. Durch die Analyse konnte gezeigt werden, dass das Auto nicht nur den Alltag, sondern auch das Berufsleben beeinflusste. Des Weiteren konnte noch aufgezeigt werden, dass der Ausbau der Straßen zur Weiterentwicklung hinsichtlich der Automobilnutzung beitrug. Eine weitere Übereinstimmung der theoretischen Grundlagen und der empirischen Analyse lieferte die Thematik der aufkommenden Kreditverträge, die als Finanzierungsmöglichkeit eine wichtige Rolle spielten. Diese Kredite ermöglichten es vielen Personen ein eigenes Auto zu besitzen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das Automobil als Fahrzeug der Massenmobilisierung die Gesellschaft in Österreich und Deutschland insofern beeinflusste indem es das Alltagsleben bereicherte und auch das Individuum und dessen Bedeutung selbst formte. Die vorgebrachten Ergebnisse der empirischen Analyse der autobiographischen Selbstzeugnisse zeigten eine Übereinstimmung mit den theoretischen Grundlagen. Das Automobil wurde, nach langer Zeit der Unruhen und Zerstörung, zum Fahrzeug für die Flucht aus dem Norm-Alltag. Das Auto entwickelte sich vom Symbol des Aufschwungs der Nation in der NS-Zeit unter den propagandistischen Mitteln zu einem Symbol für den Ausbruch aus den Trümmern des Krieges, der Ungebundenheit der BürgerInnen und des gestiegenen Lebensstandards in den 1950er Jahren. Bis auf die Thematisierung des Verlusts der Straße als Ort des Spielens für Kinder war das Auto in dieser Zeit ungebrochen positiv konnotiert und Umweltaspekte waren noch kein Thema.

## 6. Conclusio und Forscherischer Ausblick

### 6.1. Conclusio

Abschließend kann gesagt werden, dass es eine fortlaufende Entwicklung des Automobils gab. Den Höhepunkt des Fahrzeuges Auto gab es ab den 1950er Jahren und hinüber hinaus. Neben einer großen individuellen Bedeutung führte das Automobil zu einer Mobilisierung beziehungsweise Motorisierung der Massen.

Die Bedeutung des Autos für das Individuum und der Einfluss auf das Alltagsleben konnten durch eine empirische Analyse mittels Close Readings festgemacht werden. In folgenden Bereichen kann eine Übereinstimmung der aus der Forschungsliteratur gewonnenen Annahmen und der Praxis – hier die autobiographischen Texte - aufgezeigt werden:

- Der Ausbau der Straßen trug wesentlich zum Aufkommen und somit zur vermehrten Nutzung des Autos bei.
- Die Weiterentwicklung des Individualverkehrs zur Massenmobilisierung bestätigte sich auch durch die Analyse der Selbstzeugnisse. Die erhöhte Nachfrage nach dem Auto trug dazu bei, dass der Individualverkehr motorisiert wurde und deren Ergebnis die Massenmobilisierung war.
- Das Automobil beeinflusste das Alltagsleben. So bot das aufstrebende Fahrzeug die Möglichkeit zu längeren Ausfahrten und Urlaubsreisen zu entfernteren Zielen.
- Ebenso konnte festgestellt werden, dass das Auto vermehrt als Familienmitglied angesehen wurde. Wie nach der Geburt eines Kindes wurde auch das neuerworbene Fahrzeug gezeigt und präsentiert. Hinzu kommt noch, dass durch den Besitz eines Autos das Prestige der Besitzer steigen konnte.
- Durch die Analyse konnte auch belegt werden, dass es in der Zeit der 1950er Jahre aktuell war, sich einen Kredit aufzunehmen, um ein eigenes Auto erwerben zu können.
- Des Weiteren haben sich geschlechterspezifische Unterschiede relativ deutlich gezeigt: Für Männer war es zunehmend selbstverständlich beziehungsweise wurde es erwartet, dass sie einen Führerschein hatten und Auto fahren. In dieser Zeit konnten die im Krieg gemachten Erfahrungen und erworbenen Kompetenzen im Umgang mit Fahrzeugen Männern auch ein mit der Nachkriegszeit vereinbares Narrativ im Denken und Erzählen über ihren Einsatz im Krieg bieten, da es ermöglichte, von allem anderen zu

abstrahieren. Wenngleich es für Frauen hingegen keineswegs selbstverständlich war, dass sie den Führerschein machten und Auto fuhren – sie sich diesen „Bewegungsraum“ gewissermaßen erst erobern mussten –, gab es dennoch Fälle, in denen Frauen dazu ermutigt wurden oder diese Teilhabe für sich selbstverständlich erachteten. Nicht zuletzt haben sich bemerkenswerterweise auch Beifahrerinnen in einer aktiven Teilhabe gesehen.

## 6.2. Forscherischer Ausblick

Die Forschung der Mobilität und den damit verbundenen Fahrzeugen verfügt über eine große thematische Breite.<sup>320</sup> Insbesondere in der Automobilindustrie lässt sich ein dynamischer und kontinuierlicher Fortschritt feststellen – blickt man auf die Entwicklung des Autos vom Ende des 19. Jahrhundert bis hin zum Ende der 1950er Jahren zurück. An dieser Stelle ist auf die zukünftige Fortentwicklung in der Mobilität hinzuweisen: Das Automobil ist mittlerweile Teil der Elektromobilität. Der Ausbau dieses Sektors gehört zu den großen Zukunftsprojekten.

Wie die Entwicklungstrends diesbezüglich aussehen und in welcher Art und Weise die Elektromobilität an Wichtigkeit und Ansehen gewinnen kann, ist nicht Thema dieser Diplomarbeit. Eines jedoch ist wesentlich, um den Sektor der Elektromobilität bewältigen zu können: konsequente und koordinierte Zusammenarbeit technischer, verkehrswissenschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Forschung.<sup>321</sup> Dies könnte Teil einer fortführenden wissenschaftlichen Arbeit sein.

„Digitale Vernetzung, autonomes Fahren, elektrische Antriebstechnik und das Angebot von Mobilitätsdienstleistungen werden [...] von allen relevanten Herstellern als die vier Kompetenzfelder ausgewiesen, mit denen man sich nicht nur für das Überleben, sondern vor allem für den Erfolg in der Zukunft der Mobilität wappnen möchte.“<sup>322</sup>

Diese Entwicklungen hin zur Elektromobilität sind mitunter an den Folgen der von den Umweltbewegungen seit den 1970er Jahren thematisierten Problematiken des ungebremsten

---

<sup>320</sup> Vgl. Heike Proff, Jörg Schönhartin, Dieter Schramm, Jürgen Ziegler (Hg.), Zukünftige Entwicklungen in der Mobilität. Betriebswirtschaftliche und technische Aspekte (Wiesbaden 2012), V.

<sup>321</sup> Vgl. Proff, Schönhartin, Schramm, Ziegler, Zukünftige Entwicklungen, V.

<sup>322</sup> Julian Weber, Bewegende Zeiten. Mobilität der Zukunft (Wiesbaden 2020), 3.

Autobahnbaus und der autozentrierten Verkehrsplanung in Städten sowie der Lärm- und Abgaserzeugung zu sehen. Autobiographische Quellen könnten ebenfalls zur Erforschung dieses Bewusstseinswandels beitragen.

## 7. Quellen- und Literaturverzeichnis

### 7.1. Quellenverzeichnis

Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen am Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Wien. Lebensgeschichtliche Erinnerungstexte aus Anlass des Schreibauftrages „Faszination des Fahrens“ im Dezember 2001 von:

Karl Oppolzer, geb. 1924

Erna Wollner, geb. 1925

Luise Hanny, geb. 1927

Ludwig Piller, geb. 1930

Hans Waldhauser, geb. 1934

Renate Lind, geb. 1938

Robert Schediwy, geb. 1947

Kurt Bauer, *Faszination Fahren. Unterwegs mit Fahrrad, Motorrad und Automobil* (Wien 2003).

### 7.2. Literaturverzeichnis

Werner *Abelshauser* (Hg.), *Die Langen Fünfziger Jahre. Wirtschaft und Gesellschaft der Bundesrepublik Deutschland, 1949-1966* (Düsseldorf 1987).

Peter *Adey*, *Mobility* (London 2017).

Arne *Andersen*, *Der Traum vom guten Leben. Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute* (Frankfurt am Main, New York 1999).

Linda R. *Anderson*, *Autobiography*. Reprinted (London 2007).

Peter *Atteslander*, *Methoden der empirischen Sozialforschung* (Berlin 2003).

- Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft* (Hrsg.), *Das Autobahnnetz in Österreich. 30 Jahre Asfinag* (Absam 2012).
- Susanna *Burghartz*, Historische Anthropologie/Mikrogeschichte. In: Günther Lottes, Joachim Eibach (Hg.), *Kompass Geschichtswissenschaft* (Göttingen 2006) 206-218.
- Weert *Canzler*, Andreas *Knie*, Lisa *Ruhrort*, Christian *Scherf*, Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende. *Soziologische Deutungen* (Bielefeld 2018).
- Volker *Depkat*, Autobiographie und die soziale Konstruktion von Wirklichkeit. In: *Geschichte und Gesellschaft* (29), (Göttingen 2003), 441–476.
- Joachim *Detjen*, Politische Bildung. Geschichte und Gegenwart in Deutschland (München 2013).
- Agnes *Dietzen*, Soziales Geschlecht. Soziale, kulturelle und symbolische Dimensionen des Gender-Konzepts (Wiesbaden 1993).
- Katrin *Dziekani*, Meinhard *Zistel*, Öffentlicher Verkehr. In: Oliver Schwedes (Hg.), *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung* (Wiesbaden 2011), 347-372.
- Ueli *Haefeli*, Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950-1990 (Stuttgart 2008).
- Hartwig *Heine*, Rüdiger *Mautz*, Wolf *Rosenbaum*, Mobilität und Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen (Frankfurt am Main 2001).
- Markus *Hesse*, Helmut *Nuhn*, Verkehrsgeographie (Stuttgart 2006).
- Dorothee *Hochstetter*, Motorisierung und "Volksgemeinschaft". Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps, NSKK, 1931-1945 (München 2005).
- Hermann *Knoflacher* (Hg.), *Stehzeuge - Fahrzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem* (Wien, Köln, Weimar 2001).
- Guido *Koller*, *Geschichte digital. Historische Welten neu vermessen* (Stuttgart 2016).
- Johann-Günther *König*, *Die Geschichte des Automobils* (Stuttgart 2010).
- Wolfgang *König*, *Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft. Konsum als Lebensform der Moderne* (Stuttgart 2013).
- Thomas *Krämer-Badoni*, Herbert *Grymer*, Marianne *Rodenstein*, *Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils* (Frankfurt am Main 1971).
- Thomas *Kron*, Martin *Horáček*, *Individualisierung* (Bielefeld 2015).
- Kaspar *von Greyerz*, Schweizerische Selbstzeugnis-Datenbank. Einleitung, <https://wp.unil.ch/egodocuments/de/einleitung-2/> (letzter Zugriff am 23.02.2021).
- Benigna *von Krusenstjern*, Was sind Selbstzeugnisse? Begriffskritische und quellenkundliche Überlegungen anhand von Beispielen aus dem 17. Jahrhundert. In: *Historische Anthropologie. Kultur – Gesellschaft – Alltag* 2 (Wien, Köln 1994), 462–471.



Gabriele *Lucius-Hoene*, Arnulf *Deppermann*, Narrative Identität und Positionierung. In: Arnulf Deppermann, Martin Hartung, Gesprächsforschung – Online-Zeitschrift zur verbalen Interaktion (Göttingen 2004), 166-183.

Gabriele *Lucius-Hoene*, Arnulf *Deppermann*, Rekonstruktion narrativer Identität. Ein Arbeitsbuch zur Analyse narrativer Interviews (Wiesbaden 2013).

Christoph Maria *Merki*, Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Zugl.: Bern., Univ., Habil.-Schr. (Wien 2002).

Christoph Maria *Merki*, Verkehrsgeschichte und Mobilität (Stuttgart 2008).

Günter *Müller*, „Vielleicht interessiert sich mal jemand ...“. Lebensgeschichtliches Schreiben als Medium familiärer und gesellschaftlicher Überlieferung. In: Peter Eigner, Christa Hämmerle, Günter Müller (Hg.), Briefe – Tagebücher – Autobiographien. Studien und Quellen für den Unterricht (Wien 2006) 76-95.

Daniela *Münkel*, Nationalsozialistische Agrarpolitik und Bauernalltag. Zugl.: Hannover, Univ., Diss., 1994 u.d.T.: Münkel, Daniela: "Schaltstelle Kreisbauernschaft" zwischen nationalsozialistischer Agrarpolitik und bäuerlichen Interessen (Frankfurt, New York 1996).

Hermann *Paul*, Deutsches Woerterbuch (Tubingen 1998).

Harald *Pechlaner*, Michael *Volgger* (Hg.), Die Gesellschaft auf Reisen - eine Reise in die Gesellschaft (Wiesbaden 2017).

Christian *Pfister*, Das 1950er Syndrom. Die Epochenschwelle der Mensch-Umwelt-Beziehung zwischen Industriegesellschaft und Konsumgesellschaft. In: GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society 3 (2) (Heidelberg 1994), 71-90.

Heike *Proff*, Zukünftige Entwicklungen in der Mobilität. Betriebswirtschaftliche und technische Aspekte (Wiesbaden 2012).

Stephan *Rammner*, Verkehr und Gesellschaft – Verkehrspolitik als Mobilitätsdesign. In: Oliver Schwedes (Hg.), Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung (Wiesbaden 2011), 27-49.

Gregor M. *Rinn*, Das Automobil als Nationales Identifikationssymbol. Zur politischen Bedeutungsprägung des Kraftfahrzeugs in Modernitätskonzeptionen des "Dritten Reiches" und der Bundesrepublik (Berlin 2008).

Axel *Schildt*, Arnold *Sywottek*, Modernisierung im Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre (Bonn 1998).

Gert *Schmidt*, Automobil und Automobilismus. In: Oliver Schwedes (Hg.), Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung (Wiesbaden 2011), 373-393.

Barbara Schmucki, Vom Schwung der Fahrt zur Form der Strasse: Veränderungen des städtischen Raums im Zeichen der Massenmotorisierung, In: *Traverse*, Zeitschrift für Geschichte 6, 2 (Zürich 1999), 151-170, Strasse und Strassenverkehr – Routes et circulation routière, hg. von Christoph Maria Merki, Hans-Ulrich Schiedt.

Oliver *Schwedes* (Hg.), *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung* (Wiesbaden 2018).

Werner *Sombart*, *Die deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert* (Berlin 1909).

Hasso *Spode*, *Mobilität, Reisen, Tourismus. Transformation der Terminologie zwischen Fremdenverkehr und Mobility Turn*. In: Harald Pechlaner, Michael Volgger (Hg.), *Die Gesellschaft auf Reisen – Eine Reise in die Gesellschaft* (Wiesbaden 2017), 23-46.

Thomas *Südbeck*, *Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland der 1950er Jahre* (Stuttgart 1994).

John *Urry*, *Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century. Transferred to digital printing* (London, New York 2014).

Hans R. *van der Loo*, Willem *van Reijen*, *Modernisierung. Projekt und Paradox* (München 1997).

Adelheid *von Saldern*, *Amerikanismus. Kulturelle Abgrenzung von Europa und US-Nationalismus im frühen 20. Jahrhundert* (Stuttgart 2013).

*Völkischer Beobachter*, 12.7.1933

Julian *Weber*, *Bewegende Zeiten. Mobilität der Zukunft* (Wiesbaden 2020).

*Wikipediaeintrag* zu Surrendered Enemy Personnel, [https://en.wikipedia.org/wiki/Surrendered\\_Enemy\\_Personnel](https://en.wikipedia.org/wiki/Surrendered_Enemy_Personnel) (letzter Zugriff am 19.03.2021).

## Abstract

Die Diplomarbeit beschäftigt sich mit der historischen Entwicklung des Automobils mit besonderer Betrachtung des Zeitraumes 1938 bis Ende der 1950er Jahre. Um den Stellenwert des Automobils bewusst zu machen, werden wesentliche Aspekte, die den Aufschwung des Fahrzeugs Auto begünstigen, berücksichtigt und mit der (individuellen) Bedeutung in dieser Zeit verbunden. Da in diesem Zeitraum eine enorme Entwicklung des Individualverkehrs hin zur Massenmobilisierung zu verzeichnen ist, ist der Klärung dieser beiden Begrifflichkeiten ein eigenes Kapitel gewidmet. Neben den theoretischen Erläuterungen werden in einem weiteren Schritt sieben ausgewählte autobiographische Texte mittels des Verfahrens des *Close Readings* analysiert. Dabei stehen die drei Untersuchungskategorien – 1. Bedeutung des Automobils aus individueller Sicht, 2. Einfluss des Automobils auf das Alltagsleben und 3. Nutzungsverhalten aus geschlechterspezifischer Sicht – an vorderster Stelle. Bei der Darstellung der empirischen Ergebnisse wird der Versuch unternommen, Grundlegungen aus der Forschungsliteratur mit den Selbstzeugnissen in Verbindung zu bringen. Anhand dieser Ausführungen in dieser Diplomarbeit wird einerseits die stetige (Weiter-)Entwicklung des Automobils und andererseits die zunehmende (individuelle) Bedeutung des Vehikels belegt.

\* \* \*

The diploma thesis deals with the historical development of the automobile with a special consideration for the period from 1938 to the end of the 1950s. To emphasize the importance of the automobile, essential aspects that favored the upsurge in cars are considered and associated with the (individual) importance during this time. Since this timeframe shows a further development from private transport towards mass mobilization, a separate chapter is devoted to clarifying these two concepts. In addition to the theoretical explanations, seven selected autobiographical texts are analyzed in a further step using the Close Reading method. The three categories of research – 1. Importance of the automobile from an individual point of view, 2. Influence of the automobile on everyday life and 3. User behaviour from a gender perspective – are at the forefront. In presenting the empirical results, an attempt is made to link the theoretical foundations with the personal testimonials. Based on these explanations in this diploma thesis,

the continuous (further) development of the automobile could be demonstrated on the one hand, and on the other hand the striking (individual) significance of the cars.