



Rolf-Ulrich Kunze

Mit der Technik auf du Technik als soziale Konstruktion und kulturelle Repräsentation, 1930 - 1970

KIT Scientific Publishing

Einzelbild mit Auto, 1968–1987

Publisher: KIT Scientific Publishing
Place of publication: Karlsruhe
Year of publication: 2012
Published on OpenEdition Books: 23 janvier 2017
Series: KIT Scientific Publishing
Electronic EAN: 9782821877504



<http://books.openedition.org>

Electronic reference

KUNZE, Rolf-Ulrich. *Einzelbild mit Auto, 1968–1987* In.: *Mit der Technik auf du: Technik als soziale Konstruktion und kulturelle Repräsentation, 1930 - 1970* [Online]. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing, 2012 (Erstellungsdatum: 08 septembre 2023). Online verfügbar: <<http://books.openedition.org/ksp/3295>>. ISBN: 9782821877504.

Einzelbild mit Auto, 1968–1987

Wenn ich im Fotoalbum richtig zähle, ist es das vierte erhaltene Foto, das mein Vater von mir gemacht hat. Ein Schwarzweißbild, in der Grundschullehrerinnenhandschrift meiner Mutter datiert auf den 2. Advent 1968. Ich bin ungefähr vier Wochen alt, mein älterer Bruder hält mich auf dem Arm. Er steht im Erker unseres Osnabrücker Wohnzimmers, dessen Sprossenfensterscheiben innen angelaufen sind, während der nasskalte Dezemberregen von außen an ihnen herunterläuft. Die Kastenbrille meines gerade zwölf Jahre alt gewordenen Bruders spricht die Formensprache der 60er Jahre und ist einer der wenigen Anhaltspunkte, die eine zeitliche Einordnung des Fotos ermöglichen, das in seiner Genrehaftigkeit irgendwann zwischen 1950 und 1980 hätte aufgenommen worden sein können. Hinter dem Regenvorhang sieht man die unspektakuläre 50er-Jahresbebauung auf der anderen Straßenseite, die ein variiertes Spiegelbild des Vierfamilienhauses ist, in dem wir seit den frühen 1960er Jahren wohnen. Die Straße ist noch recht breit. Sie wird seit den späten 70er Jahren zugunsten eines auf beiden Seiten verbreiterten Bürgersteigs mit Fuß- und Fahrradweg schmaler werden, obwohl hier eine Stadtbuslinie verläuft. Dieser Neumöblierung des Straßenraums fallen auch die letzten Straßenbirken zum Opfer. Vor dem Nachbarhaus gegenüber parkt ein dunkler, wahrscheinlich schwarzer VW 1200.

Bereits das vierte, von mir gemachte Bild ist eines mit Auto. Mein Säuglingskopf entspricht, abgesehen von einigen Unwilligkeitsfalten, ziemlich genau der Linienführung des Käfers. Eine Fotoalbumsseite weiter hält mich mein Bruder immer noch, die Erkerscheiben sind noch stärker beschlagen, und dieses Foto dokumentiert nicht nur den ruhenden Verkehr auf der Ameldungstraße: ein neuerer VW 1300 begegnet einem 190er Mercedes, der Regen und die Unschärfe des Bildes verwischen die Bewegungslinien der Fahrzeuge. Mein Lehrervater war kein Kunstkennner, aber er hat durch das dargestellte Arrangement instinktiv eine Bildtradition getroffen: die Präsentation des Neugeborenen in seiner sozialen Welt, und diese Welt ist 1968 in hohem Maß automobil. Die Dokumentation der Taufe ist autofrei, da nur Gruppenensembles in geschlossenen Räumen festgehalten wurden. Im charakteristisch nordwestdeutschen, schneefreien Januar 1969 kommt meine Mutter mit der Belichtung der gar nicht so schlechten DDR-Kame-



Abbildung 113
Ein Siku-VW 1200 im Gebrauchtwagenzustand.¹⁵⁶

¹⁵⁶ Quelle: http://img1.classistatic.com/cps/bln/101106/687r7/6715g3m_23.jpeg [19.7.2011].

ra nicht zurande. Mein Bruder und mein Vater stehen mit dem hochbeinigen Kinderwagen vor dem Vorgarten, der Blick geht die Amelungstraße westlich entlang. Ein VW 1500 Variant ist gerade vorbeigefahren, neben dem nächsten Haus steht der BMW 1500 des Nachbarn, eines freundlichen bürgerlichen Herren, von dem ich später nur wusste, dass er etwas mit der freien Wirtschaft zu tun hatte und besser nicht an die NS-Zeit erinnert werden sollte.



Abbildung 114
Ein BMW 1500, annähernd in H0, von Schuco.¹⁵⁷

Die winterlich kahlen Birken geben der Straße eine schöne Gliederung, ihr filigranes Geäst trifft sich mit dem der Vorgartenbäume. Passanten sind nicht zu sehen, wahrscheinlich ist das Bild um die Mittagszeit aufgenommen, und die ist in Osnabrück heilig. Einige Geburtstage, Urlaube und Familienfeste laufen jetzt durch, bis im November 1969 ein Blick in die andere, die östliche, Straßen-

richtung festgehalten wird. Es ist einer dieser hintergründig beleuchteten Spätherbsttage im westlichen Niedersachsen, bei denen das Licht aus dem Boden selbst zu kommen scheint. Das Farbfoto hat das gut getroffen. Meine Mutter hält mich an der Hand. Sie trägt einen braunen dreiviertellangen Mantel mit Pelzbesatz im Schnitt der frühen 60er Jahre, den meine Freundin und spätere Frau bei einem Besuch vom Dachboden herunterholen wird. Im Bildhintergrund rechts parkt vor der Aula meines späteren Gymnasiums, das damals noch eine Oberschule für Mädchen mit Hauswirtschaftszweig ist, eine weiße Ford-Badewanne. Die Verkehrsschilder entsprechen noch der alten StVO und wirken winzig an den Straßenlampen. Der Straßenzustand ist schlecht: der Belag wirkt rissig und rau und lässt unterschiedliche Bearbeitungsstände erkennen. Die Bordsteinkanten und Fahrbahnränder spiegeln noch nicht die Standardisierung seit den 70er Jahren, was dem Straßenraum ein zeitloses Flair gibt. Die Einheitlichkeit ist immer zeitgebunden.

Langeoog ist nicht nur fester Teil des Jahresgangs, es gehört einer eigenen, parallellaufenden Zeitrechnung an, die mindestens zweimal jährlich in Kraft tritt. Die Insel ist autofrei, aber ihr Strand ist für ein Kind die schönste Verkehrsfläche überhaupt. Im August 1971 hält ein Schwarzweißbild den an sich orange-grünen Zweiachs-Kipper nach amerikanischem Mack-Vorbild fest, der ein wenig über das Ende seines sozialen Lebens hinaus auf die Insel mitgenommen wird. Die gefühlten Tonnen trockenen und festen Sands sowie die an der Schnur gezogenen Kilometer am Wasserrand sind nicht in realen Maßen quantifizierbar, sondern mit dem Kontinuum der Kindheit identisch. Über die Jahre machte das Nordseewasser das Plastik sprö-

¹⁵⁷ Quelle: http://www.trutzel.com/tipp/artikel.php?pfad=2&offset=0&order=es_artikel.bezeichnung&liste=kategorie&artikel=227 [19.7.2011].

de und blass, aber an der Funktionalität änderte das nichts. Mein Vater beugt sich über den Strandkorb, den eine wenig ambitionierte, lediglich angedeutete Strandburg umgibt: er hatte in elf Jahren sowjetischer Kriegsgefangenschaft genug symbolische körperliche Arbeit verrichtet, um dafür noch empfänglich zu sein. Seine Schwiegermutter, Jahrgang 1899, und stets betonend, dass sie im bürgerlichen Charlottenburg, nicht im proletarischen Berlin, geboren wurde, sitzt neben ihm: in der Urlaubs- wie in der Alltagsrealität, als zweite und eigentliche Patriarchin, wo und was immer auch der junge Mann ihrer Tochter sein mochte. Von ihr wird erzählt, dass sie sich als Wahlbürgerin in einer unangenehmen Klemme befand. Sie hätte so gern Adenauer und seine Partei gewählt, wäre der Mann nur eines nicht gewesen: nicht katholisch oder nicht Rheinländer. Deshalb wählte sie seit 1956 gegen alle ihre unerschütterlichen bürgerlich-konfessionellen Überzeugungen SPD. Helmut Schmidt erleichterte ihr das.

Weihnachten 1971, ich bin gerade drei Jahre alt geworden, bringt mir die erste Form eigener Automobilität in Form eines roten Tretautos. Sein Äußeres ist eine gefällige, suggestive Mischung des frühen amerikanischen 70er-Jahresautobaus mit einer Kühlergrillanleihe beim Ford Mustang. Das kindliche Auge stört sich noch nicht am viel zu großen weißen Lenkrad, das zudem ebenso schwergängig ist wie der Pedalantrieb. Große Geschwindigkeiten lassen sich nicht erreichen, die teureren KettCars sind wesentlich schneller – dafür sehen sie allerdings auch nicht wie ein richtiges Auto aus. Die Witterungsbedingungen im Nordwesten verhindern meistens einen Einsatz im Freien. Hinter dem Haus und vor den Gärten jeder Mietpartei gibt es einen Plattenweg, auf dem ich selten genug hin- und herfahren kann, zudem ist der Lärm durch die Hartplastikreifen nicht gering und dürfte die Hausmitbewohner gelegentlich so gefoltert haben wie mich Jahrzehnte später das schwer erträgliche Fahrgeräusch von Bobby-Cars, die



Abbildung 115
Der Ford 17M von Siku.¹⁵⁸



Abbildung 116
Ein Mack-Kipper von Matchbox, ungefähr 1968–70, ein anderes kulturelles Abbild des Vorbilds für meinen Plastik-Kipper.¹⁵⁹

158 Quelle: http://www.diecastlovers.com/normale/Siku_Ford_17M_Wrcf.jpg [19.7.2011].

159 Quelle: <http://cgi.ebay.de/No-28-MACK-DUMP-TRUCK-Kipper-Matchbox-Lesney-1968-1970-/250823717525> [19.7.2011].

heute zur kleinkindlichen Mobilitätssozialisation gehören. Der Bürgersteig vor dem Haus gilt wegen des städtischen Verkehrsaufkommens als zu gefährlich. Auf anderem als ebenem Untergrund, im Gras oder auf Waldboden, ist das Auto kaum zu bewegen. Für abschüssige Strecken taugt es nicht, da jede Bremse fehlt. Schon bald haben die Wände und weißlackierten Türen unserer Wohnung deutliche Benutzungsspuren von rotem Plastikabrieb, und die Erwachsenen klagen über blaue Flecken, da mein Fahrverhalten intuitiv die für den frühen Automobilisten charakteristische möglichst effektive Fußgängerjagd imitiert. Dazu passt ein überdimensioniertes Hupenhorn.

Ostern 1972, schwarz-weiß. Ich sitze auf der Rückbank des VW 1200 meiner Mutter und werde durch das schön geschwungene Rückfenster, das in diesem Ausschnitt flugzeughaft wirkt, fotografiert. Das Familienauto, die hellblaue DS Baujahr 1957 mit weißem Dach, war dem Familienoberhaupt vorbehalten. Meine Mutter hatte für die nahen Ziele innerhalb der Stadt ihren schwarzen Käfer Baujahr 1956. Mit leicht fragendem Blick halte ich den in zweiter Generation in Gebrauch befindlichen Teddy Conny im Arm, ein etwas rüdiges, tatsächlich mit Strohhecksel gefülltes Geschenk der Ost-Berliner Verwandtschaft an meinen Bruder. Wahrscheinlich steckt in der Namensgebung Conny eine Art des antibolschewistischen Exorzismus. Jedenfalls hatte meine Mutter für Conny eine jankerartige Bekleidung gehäkelt, die ihm trotz, oder: wegen seiner armseligen Substanz eine gewisse bajuwarische Noblesse verlieh – und ihn angenehmer in der Handhabung machte, denn das Ost-Stroh ragte gelegentlich aus Connys Bauch. Übrigens hat er die Systemgrenze mehrfach überquert, so bei Besuchen in Ost-Berlin.



Abbildung 117

Das Familienfahrzeug, 1957–75, allerdings in anderer Farbgebung von Siku in Plastikausführung. Unsere DS war hellblau mit weißem Dach, aber die Linienführung stimmt.¹⁶⁰

Kurz vor dem Abitur – die DDR gab es noch – fand ich es schick, ihm eine rote Papiernelke an seinen Janker zu heften. Heute sitzt Conny im Olymp diffuser familien- und musikgeschichtlicher Memorabilien auf einer Fensterbank im Studio meines Bruders, und ich muss und darf kritisch anmerken, dass ich ihn nie so habe verstauben lassen.

Im Juni 1972 hält mein Vater in Farbe die Teilnahme an einem Osnabrücker Schützenfest teil, jenem eigentümlichen Ritual neuerfundener Traditionen in Deutschlands Nordwesten, um dem gar nicht so sanften Modernisierungsdruck ein Stück Identität entgegenzusetzen. Wir müssen nicht weit lau-

¹⁶⁰ Quelle: http://i13.ebayimg.com/02/i/001/07/3b/a1b3_35.JPG [19.7.2011].

fen, die traditionell Kostümierten in ihren Phantasieuniformen ziehen durch die Iburger Straße in unserer Nähe. Mit weißem Hemd, weißer, kurzer Hose und weißen Socken stehe ich an der Hand meiner schon recht ergrauten Mutter – sie war so alt wie ich heute, 43, als ich geboren wurde – vor einem mittelblauen NSU Prinz. Blechbläser und Bratwursthauch muss man sich dazudenken. Meiner Erinnerung nach hat es keine Wiederholung eines Schützenfestbesuchs gegeben, sie ist jedenfalls nicht bildlich nachweisbar. Meine Eltern aus der HJ- bzw. BDM-Generation kultivieren einen sie unter ihren Altersgenossen isolierenden körperlichen Ekel vor Uniformierung, der ihnen den Spaß an solchen Vergnügungen nimmt. Heute bilde ich mir ein, dass man das sehen kann. Irgendetwas in mir wird später gegen ihre allzeit liberale Linksbürgerlichkeit und ihren notorischen EKD-Pazifismus der zeitgeschichtlich gebrannten Kinder rebellieren. Vielleicht schockiere ich meine Eltern genau deshalb später so vorübergehend wie effektiv mit dem Wunsch, als Berufsoffizier der Bundeswehr Jura zu studieren. Mein Vater ist indigniert, meine Mutter treffe ich damit tief. Sie kommt über das Trauma eines älteren Bruders nicht hinweg, der 1944 als Luftwaffenoffiziersanwärter in Frankreich mit einer HE-111 abgestürzt ist.

Im September 1972 sitzen mein Vater, seine Schwiegermutter und ich auf einer der neuen in Beton gefassten, etwas unmotivierten Sitzbänken am Ende der Johannisstraße und mit Blick über den Neumarkt in die Große Straße, Osnabrücks Einkaufsparadies. Osnabrück führt die Fußgängerzone ein, daher ist die innerstädtische Haupteinkaufsstraße eine abgesperrte Großbaustelle, vor der hinter uns die Kühlerhaube eines neuen VW 1300 sichtbar wird. Konsum und Automobilität gehen von nun an getrennt regulierte Wege, aber das ist wohl nicht der Anlass für den grimmigen Gesichtsausdruck meines Vaters, der sich im hellen Sommeranzug mit übergelegtem Hemdkragen und doppelspitzigem Einstecktuch nicht am



Abbildung 118

Die Nachfolge-DS von Siku mit charakteristischer Bereifung, bei uns in Gebrauch von 1975–2001, allerdings ohne Beule in der Fahrertür und in einem dezenteren metallic-blau.¹⁶¹



Abbildung 119

Zwei NSU-Prinz in H0.¹⁶²

161 Quelle: http://farm6.static.flickr.com/5249/5291071385_57f337dd80.jpg [19.7.2011].

162 Quelle: <http://www.stummiforum.de/viewtopic.php?f=51&ct=42457&start=225> [19.7.2011].

Platz zu fühlen scheint. Dafür mag es manchen Grund geben: das Zwei-Frauen-Regiment, der nie verwirklichte Berufswunsch des Rundfunk-Entertainers, der Alltagsfrust in Schule und PH in einer Zeit brutaler Bildungsreformen, vielleicht ja auch die bange Frage, was aus seinen Söhnen einmal werden kann, zumal aus dem älteren mit seinen musikalischen Neigungen. Mein Vater macht tapfer mit, lebt den pädagogischen Impetus, und fährt den Älteren zu Rockkonzerten in die Halle Münsterland, u. a. zu einem Auftritt von The Who. Das Zerstören von Gitarren irritiert ihn nachhaltig, aber er versucht, eine Lektion zu lernen. Um seine Schüler besser zu verstehen.

Auch in meine Kindheit gehört ein Parkhaus für Matchbox- und ähnliche Autos in den Maßstäben 1 : 100, 1 : 80 und 1 : 60, das im März 1973 in Farbe festgehalten wird. Es dürfte Weihnachten 1972 in unsere Familie getreten sein. Das Artefakt, seinerzeit ein Standard in der Spielwarenabteilung jedes Kaufhauses, ist heute selten geworden. Seine Infrastruktur ist stets ähnlich. Auf einer Grundplatte befindet sich im Vordergrund eine Tankstelle mit mehreren, unmaßstäblichen Zapfsäulen. Deren Beschriftung wie die des gesamten Spielzeugs ist internationales Autofahrer-Englisch und national nicht zuzuordnen: Garage, Parking, Lift, Service Station, Stop. Über eine Rampe können die Autos der Matchbox- und Siku-Größe auf eine um 90 Grad drehbare Hebebühne geschoben werden, die durch einen Hebel bedient wird und die Fahrzeuge in einen Autoaufzug rollen lässt. Dessen Bedienung erfolgt über eine Kurbel auf dem Gebäudedach und bringt die Parkhausbenutzer auf eines von zwei Parkdecks und auf die Höhe eines dritten Geschosses. Dort kippt der Aufzug die Fahrzeuge seitlich herunter, damit sie in der Folge die abschüssige Rampe bis zur Bodenplatte von selbst herunterrollen. Meistens funktioniert das jedoch nicht, weil die Räder nicht optimal aufgehängt, die Achsen verbogen oder die Fahrzeugkörper zu leicht sind, was vor allem für alte Matchboxmodelle gilt. Mein metallic-dunkelblauer Opel Admiral A war für die engen Kurven zu lang und blieb in den Plastikbahnen hängen. Die



Abbildung 120

Mein Opel Admiral A von Siku mit Wohnwagen, leider nur ist das Blau hier nachlackiert.¹⁶³

¹⁶³ Quelle: <http://www.opelparty.de/Berichte/b20.htm> [19.7.2011].

wichtigste Spielfunktion des Parkhauses ist also nicht das Parken, sondern eine merkwürdige Variante des Fahrens. Auf dem Vorplatz des Parkhauses hält das Bild einen schrottplatzartigen Berg von erheblich zerspielten Autos fest, darunter manche, die ich heute unter Glas stellen würde: ein gelber VW T1 von Siku, ein französischer Container-LKW von Majorette im Maßstab 1 : 100, der auch im Hintergrund einer H0-Modellbahn hätte verkehren können.

Pfingsten 1973 werden meine Mutter und ich auf dem Parkplatz des Sportflugplatzes in Ater bei Osnabrück in Farbe festgehalten. Wir fahren gern dorthin, um die Starts und Landungen der Cessnas und Pipers aus der Nähe zu sehen. Meine Mutter trägt eine Sonnenbrille und der Schwung ihrer Haare in Verbindung mit ihrem Gesichtsausdruck scheint mir migräneverdächtig: zeitlebens ließ sie diese Geißel nicht los, die Reisen in das alpennahe Föhngebiet für sie zum Horror machte. Der Himmel ist grau-bedeckt, unsere

Bekleidung nicht sommerlich. Ich trage einen janker-artigen Strickanzug über dem Hemd und ein Tirolerhütchen, das offenbar den Erwachsenen gefiel. Eine gewisse Neigung zum alpenländischen Zitat war in der Familie endemisch, wahrscheinlich stand das nur für das interessante Fremde an sich. Wie gern hätte mein Vater fünfzehn Jahre später gesehen und bezahlt, dass ich in München studiere, aber das wird für mich nicht in Frage kommen. Arrogant ziehe ich eine gedachte Linie von Hamburg nach Berlin, unterhalb derer ich für mich und an sich interessantes Leben ausschließe, beginne dann in Frankfurt am Main zu studieren und werde bis heute nicht mehr nördlich des Mains wohnen: teleologischer Autopilot oder eben doch genetisch. 1973 stehen wir vor dem Jägerzaun, der die Graspiste vom Parkplatz trennt. Eigentlich ist der kleine Flugplatz ein Drive-in, und bei schlechtem Wetter bleiben auch wir einfach im Auto sitzen und folgen von dort dem Geschehen. Hinter uns parken ein dunkelblauer R4 und zwei weiße Käfer unterschiedlicher Baujahre.



Abbildung 121

Ein überirdisch WC-fliesenblauer VW T1 von Siku, ca. 1963/64.¹⁶⁴



Abbildung 122

Ein Majorette-R4 mit Kastenaufbau, erheblich zerspielt.¹⁶⁵

¹⁶⁴ Quelle: http://www.sikuner.de/t/V-211-VW_Bus.htm [19.7.2011].

¹⁶⁵ Quelle: http://urun.gittigidiyor.com/Majorette-Renault-4-L-Fransiz-yapimi_W0QQidZZ400663668#aciklama [19.7.2011].

Irgendwann im Sommer 1973 stehe ich im Osnabrücker Zoo unter anderen Kindern etwas ratlos vor einem Kinderwagen, in dem ein junger, wirt behaarter Schimpanse sitzt und vorgeführt wird. Ich habe meistens ein Matchboxauto in der Hand, hier halte ich es dem glubschäugigen Affen hin. Es ist ordentlicher Weise noch in seiner Hotwheel-Pappschachtel und in diesem Moment das Beste, was ich anzubieten habe. Das Tier interessiert sich sichtlich nicht dafür, sondern äugt charmierend zu einem neben mir stehenden blond-bezopften Mädchen. Vielleicht bin ich ja deshalb kein Tierfreund geworden und habe stets Mobilitätsartefakte Tieren vorgezogen. Das Herumtragen von Autos habe ich wohl lange beibehalten. Wo ich bin, ist zumindest ein Auto. Wahrscheinlich geben sie handhabbare, heute zählbare Sicherheit auf meiner Modellbahnanlage.



Abbildung 123

Tatsächlich handelte es sich um dieses Phantasiemodell mit übrigens ausgezeichneten Fahreigenschaften. Das Internet ist ein unerschöpfliches Gedächtnis der materiellen Welt.¹⁶⁶

sich, zumal ich darin die unrühmliche Hauptrolle spiele. Die Braunbären im Osnabrücker Zoo durften mit Hühnerknochen gefüttert werden, die sie in sonderbare Verzückung versetzen konnten. Trotz entsprechender Ermahnungen zur Mäßigung brachte ich es irgendwann in meiner Grundschulzeit beim Werfen der Knochen fertig, die Callaghan-Brille meines Vaters in das Bärengehege zu befördern: ein weiterer Grund für meine Tierabneigung. Die Wärter taten ihr



Abbildung 124

Ein Siku-VW 1500 Variant in grün.¹⁶⁷

Ostern 1974 wird an einem kühl-sonnigen Tag ein Spaziergang in den Schölerberg in schwarz-weiß festgehalten. Der Hemdkragen meines Vaters ist 70er-jahrestypisch lang, die Krawatte ist breit, was im hochsitzenden Ausschnitt des schon älteren Wintermantels kurios aussieht. Stolz war er auf seine lange getragene, starkrandige Brille, die ihn mit dem britischen Premier James Callaghan verband. Wie er sie verlor, ist eine Novelle für sich, zumal ich darin die unrühmliche Hauptrolle spiele. Die Braunbären im Osnabrücker Zoo durften mit Hühnerknochen gefüttert werden, die sie in sonderbare Verzückung versetzen konnten. Trotz entsprechender Ermahnungen zur Mäßigung brachte ich es irgendwann in meiner Grundschulzeit beim Werfen der Knochen fertig, die Callaghan-Brille meines Vaters in das Bärengehege zu befördern: ein weiterer Grund für meine Tierabneigung. Die Wärter taten ihr Möglichstes, aber sie konnten nur noch Bruch bergen. Vorwurfslos und um so effektiver trug mein Vater einige Zeit eine 60erjahres-Brille, deren Stärken sicherlich nicht passten. Die Botschaft kam an. Der weiße VW 1500 Variant, an dem wir Ostern 1975 vorbeigehen, hat in seinem automobilsozialen Leben schon mehr erlebt als ich.

¹⁶⁶ Quelle: <http://www.hood.de/img1/full/1820/18207822.jpg> [19.7.2011].

¹⁶⁷ Quelle: <http://www.toycar-shop.de/Siku-V200/Fahrzeuge/Siku-V247-VW-1500-Variant-OVP.html> [19.7.2011].

Am 3. Mai 1975 verabschiedet mich der evangelische Kindergarten, den ich nur sporadisch besucht habe. Meine Mutter hatte das genötigt, ihre Grundschullehrerinnen­tätigkeit nach meinen Launen zu organisieren. Mit meiner Einschulung gab sie ihre Berufstätigkeit ganz auf. Ich sitze auf einem unförmigen, nassen Pony, gerade eben hat es noch Bindfäden geregnet, und ich drehe auf der Wiese vor dem Gemeindegrundstück Kreise, ein Papierhütchen auf dem Kopf. Das Frühjahr ist Anfang Mai 1975 noch nicht sehr fortgeschritten, und das passt zu der grauen Tristesse des Siedlungsbaus aus den 50er Jahren. Vielleicht kommt mir aufgrund solcher Anschauung die neue Plattenbausiedlung in Ost-Berlin, in der meine Tante mit ihrer Familie wohnte, begehrenswert vor. Der Kindergarten ist rundherum eingeparkt, von der bescheidenen Höhe des Ponys kann ich gerade über die Autodächer sehen. Am Bildrand ist das ein bleichblauer Ford 15M, ein weißer Käfer 1300, ein weißer VW 1600 Fließheck, ein neuer VW Golf in moosgrün. Bei irgendeinem Wettbewerb habe ich ein Modellauto, einen weinroten Audi 80, gewonnen. Er hat in den unübersehbaren Jahrzehnten seither seine Türen verloren, aber er ist noch da. Wahrscheinlich hat die graumelierte Kindergartenleiterin, die immer ein liebendes Auge auf mich wirft, dem Zufall etwas nachgeholfen, denn auch in ihrem Kindergarten ist immer ein Auto in meiner Hand. Für Gruppenspiele war ich nicht zu gebrauchen, die Spielzeugausstattung hätte ich mit anderen teilen müssen. Bilde ich mir ein oder ist es mir so vorgekommen, dass das gemeinsame Essen mit vielen anderen Kindern eine unerfreuliche Sache ist? Nur selten wird meine Mutter mich dort zum Essen gelassen haben: weil sie weiß, was ich denke, oder weil ich weiß, dass sie das vermutet? Jedenfalls bekomme ich, was ich will.



Abbildung 125
Ein Ford 15M von Siku, den ich genau in dieser Farbe auch in meinem Parkhaus hatte.¹⁶⁸



Abbildung 126
Ein Audi 80 in sehr zeittypischer Farbe von Schuco, 1 : 66.¹⁶⁹

Mein erster Schultag, der 8. August 1975, ist alles andere als glücklich. Ich stehe in weißem kurzem Hemd, kurzer grauer Hose und weißen Strümpfen ziemlich gequält zwischen meinen Eltern auf der Kindergartenwiese, auf der ich vor noch gar nicht so langer Zeit auf dem Pony saß. Die Sonne blendet und erzeugt Glanzlichter auf dem Metallic-Lack eines R4 hinter mir. Bei zwei Lehrer-Eltern ist die Schule die Fortsetzung eines familiären Musters, das den gesam-

168 Quelle: <http://www.hood.de/img1/full/1662/16624826.jpg> [19.7.2011].

169 Quelle: <http://www.hood.de/img1/full/2386/23860206.jpg> [19.7.2011].

ten Lebensalltag im Griff hat. Insofern ist es auch ein unvermeidlicher Initiationsritus, dass ich nicht einen 70er-jahresbunten Tornister, sondern das liebevoll aufpolierte Lederfossil meines Bruders auf dem Rücken habe. Auch die ansehnliche Zuckertüte ändert daran nichts, obwohl sie ein schönes, großes Matchboxmodell, einen Abschleppwagen, enthält. Die Bildungsreformen der 70er Jahren wirken sich auf meine Grundschulzeit in Osnabrück noch nicht aus, die kulturelle Homogenität ist bemerkenswert: es gibt eine Mitschülerin aus Portugal und einen kleinen Jugoslawen. Das ist allerdings nicht repräsentativ für die Industriestadt Osnabrück, deren Ausländer lediglich in anderen Vierteln wohnen und ihre Kinder dort zur Schule schicken. Ideologische Grabenkämpfe werde ich in der Orientierungsstufe erleben, die seinerzeit in Niedersachsen die Klassen 5 und 6 pflichtgesamtenschulartig zusammenfasste, da die flächendeckende Gesamtschule nicht durchsetzbar gewesen war. Dort betreiben einige Lehrer ihren persönlichen antibürgerlichen Klassenkampf, der diese beiden Jahre zu einer finsternen Erfahrung macht.



Abbildung 127

Dieses King size-Matchboxmodell eines Scammell-Abschleppwagens sollte mir den Schulanfang plausibler machen, mich in die Schule schleppen.¹⁷⁰

¹⁷⁰ Quelle: <http://modellbahnmarkt24.de/Modellautos/Sonstiges/MATCHBOX-King-Size-No-K-2-Scammell-Abschleppwagen-Esso::14341.html> [19.7.2011].

Im August 1976 nutze ich eines der neuen Regale in meinem Kinderzimmer – es ist das überall verbreitete Baumarktsystem von weißen Metalleisten an der Wand mit weißen, einrastbaren Metallhaken für weiße Pressspan-Einlegeböden – um meine Matchbox- und Siku-Autos parademäßig aufzustellen, wo später Bücher folgen: die Artefakte mit ihren Erzählungen sind in ihrer Vorzeige- und Identifikationsreichweite der Narration im Buch noch überlegen, das aus den unteren Regalen aber schon gegen die Autos vorzudringen beginnt.

Ein Lehrerkollege meines Vaters hat in einem Vorort von Osnabrück eine Kutschfahrt organisiert. Im August 1978 stehe ich im tropfenden Ostfriesennerz zwischen einem gelben Opel Rekord aus den 60er Jahren und dem Gaul in der Garageneinfahrt. Das damals schon alte Fahrzeug, in dem ich einige Mal mitgefahren bin, gefällt mir wegen seiner Form und weil er sich von den Alltagsautos um mich herum auf andere Weise genauso unterschied wie unsere DS.

Im Sommer 1979 fotografiert mich meine Mutter auf dem Dachparkplatz von Hertie in Osnabrück neben einem Renault 16. Das Kaufhaus Hertie am Neuen Graben in Osnabrück war für mich schon an sich anziehend, weil ich wusste, dass sich ein Besuch für mich meistens lohnte. Geduldiges, zeitverlorenes Herumstehen in der Wäsche- oder einer Oberbekleidungsabteilung wurde damit belohnt, dass ich in der Spielzeugabteilung einen Griff in die damals noch vorhandenen Schubladen mit einfachstem billigem Plastikspielzeug made in Hongkong tun durfte, das auch als Beigabe bei Geburtstagsgeschenken nicht fehlte: Dampfwalzen, Lokomotiven, Flugzeuge und Auto-Oldtimer in zwei oder drei schreienden Farben; wenn ich längeren Besorgungen standgehalten hatte, war auch ein Matchboxauto drin, bei elterlicher Spenderlaune eine Wikingmodell. In die Innenstadt fahren wir immer mit



Abbildung 128
Einer der Stars auf dem Regal, ein Matchbox Racing Transporter in King size.¹⁷¹



Abbildung 129
Ein Opel Rekord von Siku.¹⁷²

171 Quelle: <http://uk.ebid.net/for-sale/matchbox-lesney-king-size-bp-racing-car-transporter-k-5-37845052.htm#pichhttp://uk.ebid.net/for-sale/matchbox-lesney-king-size-bp-racing-car-transporter-k-5-37845052.htm#pic> [19.7.2011].

172 Quelle: http://www.diecastlovers.com/normale/Siku_Opel_Rekord_e5YR.jpg [19.7.2011].

dem Auto, das war eine so unterhinterfragbare Gewissheit, dass, wenn der Wagen einmal zur Inspektion in der Werkstatt war, man lieber gar nicht fuhr, als den Stadtbus zu nehmen, in dem es „komisch riecht“, wie meine Mutter meinte. Ihr Glaube an den Individualverkehr war unerschütterlich. Fahrradfahren war etwas fürs Wochenende, außerdem hatte sie davon in der DDR genug habt, und nicht nur an Wochenenden, so dass ihr mitgebrachtes, behäbiges Nachkriegsmodell von Simson (Suhl) aufgepumpt und gut geölt im Keller verstaubte. Bei Hertie konnte man deshalb immer parken, weil die Kaufhauskette eine innovative Antwort auf das Knappwerden der zugparkbaren Bombenlücken in der Innenstadt in Form eines großen Dachparkplatzes gegeben hatte, der mit einem Autoaufzug erreicht wurde. Durch Nebenstraßen fuhr man von hinten an das Gebäude heran, stand an Sonnabenden gelegentlich auch einmal in einer kleineren Schlange und konnte das Entladen von Liefer-LKW und alle kleinen Katastrophen beobachten, die dabei passieren: so das Umkippen eines riesigen Pappkartons mit Styroporfüllung, die sich wie Neuschnee in der gesamten Ladezone und auf allen Autos verteilte. Dann öffnete sich das stählerne Aufzugstor mit runden Sichtluken nach oben und unten, ein Wagen fuhr raus, die Ampel sprang auf Grün und meine Mutter rollte langsam in den ziemlich engen Aufzugkasten. An der Wand, auf die man sah, wurde in den drei Muttersprachen der wesentlichen Kontingente Osnabrücker Hertie-Kunden: deutsch, englisch und niederländisch zum Anziehen der Handbremse aufgefordert. Das wohlbekannte ‚Handrem vast!‘ sah ich viel später dann auf niederländischen Autofahren zwischen Harlingen und Terschelling wieder. Oft roch es vom letzten Fahrzeug noch ziemlich nach Abgasen, so dass einem immer etwas leicht übel wurde, wenn sich der Aufzug mit einem sanften Ruck in Bewegung setzte. Die Fahrt im grünlichen Notlicht, das die Struktur der Stahlträger hervorhob, dauerte subjektiv länger als sie war: lediglich ein paar Stockwerke, und jedesmal stellte sich zwanghaft bei mir zweierlei ein: zunächst ein Gefühl der sinnlichen Verwirrung, ob man sich eigentlich nach unten oder nach oben bewege, und dann die Frage, was eigentlich passieren würde, wenn der Aufzug mit uns einmal steckenbleiben würde. Denn anders als bei Personenaufzügen gab es ja nur zwei Möglichkeiten zum Ein- und Aussteigen. Noch bevor man dem Gedanken weiter nachhängen konnte – ich träumte nur manchmal, dass dieser Fall eintrat, wir festsaßen und umständlich geborgen werden mussten –, fiel durch die Luken helles Tageslicht und man war da. Die kurze Fahrt über das mit Betonplatten belegte Dach gefiel mir immer besonders gut. Manchmal hatten wir Glück und bekamen einen Außenplatz, so dass man durch die Windschutzscheibe über einen Teil der Stadt sehen konnte und noch einen Moment sitzenblieb. Hertie verschwand Mitte der 1980er Jahre aus Osnabrück, und ich habe mich noch lange gefragt, was aus dem Dachparkplatz geworden ist.



Abbildung 130
Ein Renault 16 TS von Corgi.¹⁷³

Im Juni 1979 fotografieren mich meine Eltern vor dem Normalspurtraditionszug der Museums-Eisenbahn Minden in Bad Essen im Landkreis Osnabrück. Wir alle tragen gelbe Ostfriesennerze, es gießt in Strömen. Der Regen läuft am Kessel der zweifach gekuppelten Kleindampflokomotive von vor dem Ersten Weltkrieg herunter, die ihren warmen Dampf rhythmisch abläßt. Die aufgearbeiteten, nicht zusammenpassenden Donnerbüchsen des Zuges sind in tadellosem Zustand, ein ganzes Heer von Enthusiasten kümmert sich in den Werkstätten liebevoll um jedes Detail. Einer von ihnen wischt mit dem Ärmel seiner Phantasie-Schaffneruniform liebevoll über ein Dritter-Klasse-Schild, ohne zu wissen, dass dies für immer und alle Zeiten in unserem Fotoalbum festgehalten werden wird. Im Hintergrund hält mein Vater einen DKW F93 von vor 1957 fest: schwarz, mit weißem Dach. Den Nachfolger F94, den es auch als Kombi ‚Universal‘ gab, besaß ich damals als Wiking-Modell aus den 1960er Jahren.



Abbildung 131
DKW Universal von Wiking, links in meiner Ausführung der 1960er, rechts in einer späteren.¹⁷⁴

¹⁷³ Quelle: http://www.diecastlovers.com/normale/Corgi_Renault_16_jBGZ.jpg [19.7.2011].

¹⁷⁴ Quelle: http://www.dkw-autounion.de/DKW_Automodelle/DKW_1_87/dkw_1_87.html [19.7.2011].

1979 kauft mein Bruder Heinz Rudolf sein erstes Auto, einen kanarienvogelgelben R4. Im Oktober des Jahres parkt der Renault 4 GTL mit geradezu weiß schimmerndem Lack in unserer Einfahrt in der Ameldungstraße. Bei bedecktem Wetter, das jederzeit in Regen übergehen kann, stehen er, seine Freundin und ich mit Lederlappen in der Hand neben dem blitzsauberen Vorzeigestück, das meinem Bruder das Studium in Münster erleichtert. Ich liebte vor allem den Blechbüchsenton des R4.



Abbildung 132

Ein Renault 4 von 1962, ausgeführt in 1 : 43 von Norev.¹⁷⁵



Abbildung 133

Ein Opel Diplomat B, eisblau-metallic, von Brekina in H0.¹⁷⁶

¹⁷⁵ Quelle: <http://www.capachat.com/description.php?lang=1&cid=1207&path=64&PHPSESSID=3f9506e1853eff686ab304d24ad3b4e2> [19.7.2011].

¹⁷⁶ Quelle: <http://www.mf-modellbau.eu/contents/media/20720.jpg> [19.7.2011].

In den Herbstferien 1980 besuchen wir eine Cousine meiner Mutter, die mit ihrer Familie in Rüsselsheim wohnt. Bei Fahrten nach Oberbayern haben wir dort öfter einen Zwischenstop eingelegt, damit die Fahrt nicht so lang wird. Dieter Lanzrath, Lehrer wie man Vater, hat ein Faible für amerikanisch zugeschnittene Autos. Daher fährt er einen zur Opelstadt und seinen Dimensionswünschen passenden Opel Diplomat B in rot mit schwarzem Dach. Das Fahrgefühl ist sensationell, und die Straßen Rüsselsheims passen zu diesem Wagen, auch die Parkplätze in der Innenstadt. Unsere zweite DS wirkt dagegen klein und eng. Für Ausflugsfahrten auf den engen, kurvigen Straßen des Hochtaunus erweist sich jedoch ihre Federung als europäisch gemäßer.

In den Osterferien 1982 fahren meine Eltern mit mir eine weite Tour nicht nur durch die Grafschaft Bentheim oder die Ems entlang, sondern an Amsterdam vorbei durch die gesamte Provinz Noord-Holland, über den IJsselmeerdamm und auf der friesischen Seite wieder zurück Richtung Drenthe und Emsland. In sonnig hinterlegtem Nebel über der See und dem IJsselmeer halten wir am Monument für den Deichschluss am 28. Mai 1932 und essen im überheizten Restaurant Kibbeling. Mein Vater fotografiert mich vor einer Parade älterer DAFs, die Richtung Den Helder fahren.



Abbildung 134

Ein DAF 55 Coupé von 1971, hier in einer 1 : 43-Ausführung von Neo.¹⁷⁷

¹⁷⁷ Quelle: http://modellauto-city.com/images/product_images/thumbnail_images/2696_0.jpg [19.7.2011].

Im April 1983 bekomme ich Besuch von einem englischen Austauschschüler aus Derby, in dessen Familie ich wenige Monate später merkwürdige Wochen verbringen werde. Nordengland de-industrialisiert sich und die sozialen Spannungen eskalieren. Andrew kommt hörbar aus dem Proletariat und amüsiert sich über unsere Lebensgewohnheiten in ihrer Regelmäßigkeit und Berechenbarkeit. Meine Eltern unternehmen einiges mit ihm, bis wir merken, wie sehr wir ihm damit auf die Nerven gehen. „Culture’s for them, not for us“, sagt er, und wir sind auch ‚them‘. Einige Erinnerungsfotos entstehen in der Innenstadt, so auch vor der Stadthalle. Zufällig parkt dort ein himmelblauer Austin Morris 1100 mit britischem Kennzeichen, sehr wahrscheinlich einer der vielen Soldatenwagen aus der großen Osnabrücker Garnison.



Abbildung 135

Ein Austin Morris 1100 in 1 : 43 von Ixo.¹⁷⁸

In Derby fotografiere ich die Familie Boucher vor ihrer winzigen Doppelhaushälfte aus den 1950er Jahren in der Gaskell Avenue. Der Vater ist Fabrikarbeiter, nachdem die Railroad Works von British Rail ihn im Zuge ihrer weitgehenden Zerschlagung entlassen haben. Andrews ältere Schwester arbeitet bei der Stadt als Parkwächterin, hat eine Girl scout-artige Uniform und sieht aus wie die lebende Illustration zu dem Beatles-Titel ‚Lovely Rita, meter maid‘. Vor dem Haus steht ein weißer, ziemlich heruntergewirtschafteter Toyota Celica 1600 GT von 1977 mit schwarzem Dach. Der war noch in besseren Zeiten angeschafft worden.

Im Mai 1985 besuchen wir Familienfreunde in Stade, mit denen wir oft nach Hamburg fahren, um dies und das anzusehen: meistens mit den unendlich langsamen Personenzügen, die zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Cuxhaven pendeln, manchmal aber auch mit dem Auto. Schneller als auf der parallel zur Elbe und zur Bahn verlaufenden Bundesstraße geht es allerdings auch nicht. Mein Vater fotografiert mich vor dem Familienauto der Freunde am

¹⁷⁸ Quelle: <http://cgi.ebay.ch/ws/eBayISAPI.dll?VISuperSize&item=230671699128> [19.7.2011].



Abbildung 136

Ein Toyota Celica 1600 GT von Racing Cars in 1 : 43.¹⁷⁹

S-Bahnhof Hamburg-Neugraben, einem roten Audi 80. Im Hintergrund steht einer der alten, blauen Baureihen der Hamburger S-Bahn aus den 1930er Jahren.

1985/86 verbringe ich ein High School-Jahr in Texas. Meine Gastfamilie holt mich am Dallas International Airport mit ihrem Chrysler Town & Country ab, der sanft über die Bodenwellen der Interstate nach Osten nachwippt. Ich bleibe nur vier Wochen in dieser Familie, denn ich rede ihnen zu viel, spiele zu schlecht Tennis und kann nicht Wasser-schi fahren. Leider bleibt es bei nur wenigen Fahrten mit dem wunderbaren Kombi, den ich im Driveway fotografiere.



Abbildung 137

Audi 80 GTE in orange von Herpa, H0.¹⁸⁰

179 Quelle: <http://www.racingmodels.com/ckmps/shops/arendonk1/images/-center-toyota-celica-1600-gt-1977-bluc-1-43-4769-p.jpg> [19.7.2011].

180 Quelle: http://www.modellbaustudio-bauer.de/images/product_images/popup_images/k_4787_k_Audi_80_GTE.jpg [19.7.2011].



Abbildung 138

Chrysler Town & Country 1976, von Neo 1 : 43.¹⁸¹



Abbildung 139

Toyota Tercel 4 wd, 1 : 43 von Diaper Modelcar.¹⁸²



Abbildung 140

Ein Citroën Visa II von Norev in 1 : 43.¹⁸³

Die nächste Familie, bei der ich das ganze Jahr über bleibe, ist ein Psychologenehepaar, das nicht findet, dass ich zu viel rede. Ich bin in guten fachärztlichen Händen. Leider haben sie ein vollkommen un-texanisches Auto, einen silbernen Toyota Tercel Kombi 4 wd.

Mein Osnabrücker Fahrshulauto 1987 ist ein unkaputtbarer, im dritten Gang an der Kreuzung nicht abzuwürgender Ford Escort '86: ein deprimierendes Stück Knubbel-Design, aber es erfüllt seinen Zweck. Ein Foto von ihm gibt es glücklicherweise nicht. Das erste eigene Auto ist von diesem ästhetischen Elend schon deshalb weit entfernt, weil es

181 Quelle: http://modellauto-city.com/popup_image.php/pID/3311/imgID/0/XTCsid/e95a97dd14c3d0caaa03ed8ee66d3df5 [19.7.2011].

182 Quelle: <http://www.modelcar43.ch/images/artikel/1574.jpg> [19.7.2011].

183 Quelle: http://modellauto-city.com/images/product_images/thumbnail_images/684_0.jpg [19.7.2011].

den Doppelwinkel von Citroën hat: ein Visa II, Baujahr 1981. Er wird bei vielen Gelegenheiten fotografiert.

Hat diese Autogeschichte etwas zu sagen? Im Hinblick auf die Quellen sicherlich. Es gibt von mir so erstaunlich viele Bilder mit und im Auto, dass die Familien- von der Autogeschichte gar nicht zu trennen ist. Das Auto ist ein Weltwahrnehmungsmittel und sehr oft ein absichtlicher und unabsichtlicher Darstellungsgegenstand. Was das eigentlich für das Verhältnis von individueller und kollektiver automobilkonsumgeschichtlicher Identität bedeutet, darüber dürfte das Nachdenken lohnen. Etwa ab 1978 galt mein eigenes Interesse vor allem der H0-Modelleisenbahn, und zu der passte der Matchbox- und Siku-Maßstab nicht oder bei den 1 : 100-Modellen thematisch nur bedingt. Das bedeutete keineswegs, dass keine Autos mehr in meinen Identitätsfuhrpark kamen, auch solche mit krummen englischen Maßstäben. Die spät hizugetretenen Modelle hatten, anders als ihre Vorgänger, gute Chancen für ein langes soziales Leben, sie wurden nicht mehr zerspielt – jedenfalls nicht von mir. Drei Traumatutos gibt es in der Sammlung, zwei davon waren erbettelte Erbstücke von meinem Bruder: ein Magirus-Kugelhaubermüllwagen von Siku aus Plastik und der James-Bond-Aston Martin DB5 von Corgi. Aus meiner Zeit kommen zwei Citroën SM von Siku und Matchbox, die ich wesentlich attraktiver fand als unsere biedere DS. Was für eine Erfahrung, ausnahmslos alle dieser Fahrzeuge mühelos im Internet wiederzufinden und sogar kaufen zu können: trotzdem sage ich mit Entschiedenheit Ich und nicht Wir, wenn ich von der Erfahrung mit ihnen rede.



Abbildung 141
Der Kugelhauber-Magirus mit Müllwagen-
aufbau, Plastikausführung von Siku aus den
60er Jahren.¹⁸⁴

¹⁸⁴ Quelle: <http://s04.trixum.de/upload2/7/n/7nwtLmqv6WR9128878697652P757.jpg> [19.7.2011].



Abbildung 142

Der Aston Martin DB5 mit Multifunktionen von Corgi, mit flugfähigem 007.¹⁸⁵



Abbildung 143

Der Citroën-SM von Siku in suggestivem Orange.¹⁸⁶



Abbildung 144

Es gab auch einen Matchbox-SM, dessen Linienführung sowohl auf der Packungsabbildung wie beim Modell näher am Vorbild war – aber diese Rennlackierung ...¹⁸⁷

185 Quelle: http://www.vintagetoysgames.co.uk/images/corgi_aston_vg752/corgi_aston_261_vg752_roof_open.jpg [19.7.2011].

186 Quelle: http://www.toycar-shop.de/bilder/20/10001/200010133_1.jpg [19.7.2011].

187 Quelle: http://images.gittigidiyor.com/132/MATCHBOX-CITROEN-S-M-ORJINAL-UK-1971__1328226_0.jpg [19.7.2011].