



Alexander Sigelen

„Jeder sein eigener Chauffeur ohne Führerschein“

Eine Autoskooter-Chaise „ES-DL Modell Cadillac“ (1964/65)
der Gebrüder Ihle KG Bruchsal

Einleitung: Technik zum Vergnügen

„Grenzenloses Vergnügen“, dieses Versprechen zeichnet laut dem Kulturwissenschaftler Kaspar Maase die Massenkultur aus, die parallel mit und bedingt durch die Hochindustrialisierung seit Ende des 19. Jahrhunderts entstand. Sie bildete sich als Kultur der Unterschichten, wandelte sich aber zur umfassenden Populärkultur und brach so mit kulturellen Hierarchien und machte soziale Barrieren durchlässiger.¹ Die Massenkultur war und ist ganz und gar ein Produkt des technischen Zeitalters. Technik dient ihr vordergründig zu keinem anderen Zweck als der Unterhaltung und Zerstreuung. Der Technikhistoriker Stefan Poser spricht in diesem Zusammenhang von „Glücksmaschinen“, mittels derer – ob im Sport, beim Spielen oder auf dem Jahrmarkt – Emotionen nicht nur erregt, sondern gezielt gesteuert werden.² Solche Glücksmaschinen finden sich in großer Zahl auf Volksfesten, Rummelplätzen und Jahrmärkten sowie in Vergnügungsparks.

Volksfeste und ihre Technik wurden von der Kultur- und Technikgeschichte recht

spät als Forschungsfeld entdeckt: Erst 1986 verfasste Florian Dering die erste wissenschaftliche Publikation zur volkskundlichen Geschichte des Jahrmarkts, bei der er auch intensiv auf die Formen der Fahr-, Belustigungs- und Geschicklichkeitsgeschäfte von Schaustellern vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart eingeht.³ Intensiv beschäftigte sich etwa auch der Soziologe Sacha-Roger Szabo mit Attraktionen auf Jahrmärkten und in Vergnügungsparks. Die scheinbare Sinnlosigkeit der Attraktionen, die den Körper rauschhaft in eine ganz andere Wirklichkeit versetze, ermögliche seiner Ansicht nach – geradezu im metaphysischen Sinne als transzendente Erfahrung – eine Auszeit vom komplexen Alltag in der Moderne.⁴ Einen anderen Schwerpunkt setzt der Technikhistoriker Kurt Möser. Er sieht in Jahrmarktsattraktionen zwischen 1880 und 1930, die ihren Passagieren ein völlig neues Gefühl von Geschwindigkeit, Beschleunigung, Fliehkräften und Höhenänderungen vermittelten, einen entscheidenden Beitrag für eine „körperliche Prä-Konditionierung für die neue Mobilität“, die motorisiertes Fahren und Fliegen den Menschen eröffnete.⁵ Seit einigen Jahren dokumentiert zudem die Kunsthistorikerin und Schaustellerin Margit Ramus die Kulturgeschichte des Jahrmarkts in einem online frei zugänglichen „Kulturgut-Volksfest-Archiv“ (www.kulturgut-volksfest.de),⁶ nachdem sie in ihrer Dissertation bereits die Bauformen und Dekorationen von Karussells erforschte. Dabei stellte sie fest, dass diese die Bau- und Gestaltungstrends der jeweiligen Zeit spiegeln, von Barock-Zitaten in der Vorkriegszeit über die Übernahme der klassischen Moderne mit gegenstandsloser Malerei und Neonbeleuchtung in den 1950er Jahren bis hin zu Pop-Art, Comic und Street-Art in den 1980er Jahren.⁷

Schaustellergeschäfte umfassen Ramus zufolge vier große Bereiche: (1) Fahrgeschäfte, (2) Lauf- und Belustigungsgeschäfte, z.B. Geisterbahnen oder Irrgärten, (3) Spielgeschäfte, z.B. Schieß- und Wurfbudens, und (4) Verkaufsgeschäfte.⁸ Aus technikhistorischer Perspektive sind unter den Jahrmarkts-Attraktionen vor allem die spektakulären Fahrgeschäfte von Interesse wie die Rundfahrgeschäfte, bei denen die Besucher durch maschinelle Kraft in einem festgelegten Kreis befördert werden wie

beim klassischen Karussell. Ebenfalls zu nennen sind Hochgeschäfte, bei denen die Besucher in die Höhe befördert werden, sei es kreisförmig wie beim Riesenrad oder auf Schienen wie bei der Achterbahn. Daneben treten als dritte große Gruppe die Selbstfahrgeschäfte. Eines aus dieser Form von Fahrgeschäften beziehungsweise einen Teil davon möchte dieser Aufsatz in den Blick nehmen: einen Autoskooter-Wagen aus den 1960er Jahren. Der Aufsatz betrachtet dabei zunächst das Objekt und seine Objektgeschichte selbst und wirft dann einen Blick auf seinen Hersteller, um das Fahrzeug abschließend in seinen soziotechnischen und kulturellen Zusammenhang einzubetten.

Technisch gesehen handelt es sich bei Autoskootern also um „Selbstfahrgeschäfte“. Diese definiert Dering als Attraktionen, „bei denen das Publikum auf Fahrzeugen mit eigenem Antrieb [...] auf einer begrenzten Fahrbahn die Fahrtrichtung selbst bestimmen kann.“⁹ Olaf Schmitz, der dem Autoskooter 2018 eine eigene Monographie gewidmet hat, ergänzt diese Definition noch darum, dass der Fahrgast auch Einfluss auf die Fahrgeschwindigkeit hat.¹⁰ Der Begriff „Autoskooter“ oder „Autoscooter“ etablierte sich bis Ende der 1950er Jahre im deutschen Sprachraum als Bezeichnung für solche „Autoselbstfahrer“. Zuvor waren zudem noch Bezeichnungen wie Dodgem – verkürzt aus dem englischen Ausruf: „dodge them!“ (Weich ihnen aus!) –, Motodrom, Elektrodom, Selbstfahrer, elektrische Vergnügungsbahn, Skooter und Avus-Bahn gebräuchlich.¹¹ Regional finden bis heute teilweise noch Bezeichnungen wie Stoßauto, Puffauto oder Boxauto Verwendung.¹²

Ein Autoskooter besteht technisch betrachtet aus zwei Bestandteilen: Der Skooterhalle und den meist „Chaisen“ genannten Fahrzeugen.¹³ Die Skooterhalle¹⁴ setzt sich aus folgenden Elementen zusammen: einer auf einer Sohle als Fundament ruhenden Fahrbahn aus mit stromführenden Stahlblechen belegten Holzplatten, als tragenden Elementen zunächst Holzpfosten oder – seit den 1950er Jahren – Stahlsäulen sowie einer Dachkonstruktion mit einem stromführenden Drahtnetz, einem Dachstuhl und einer Dachplane. Die Chaisen werden in den allermeisten Fällen mit einem Elekt-

romotor betrieben. Über einen am Heck aufragenden Stromabnehmer mit einem sichelförmigen Drahtbügel sind sie leitend mit dem Netz der Skooterhalle verbunden, das als Oberleitung den Pluspol der Spannungsversorgung darstellt. Die Bodenplatten der Halle, über welche die Chaisen mit einem Schleifkontakt oder einen Kontakt in Form einer Drahrundbürste in Verbindung stehen, bilden den Minuspol.¹⁵

Das Objekt: Die Autoskooter-Chaise „ES-DL Modell Cadillac“ (1964/65)

Eine solche Autoskooter-Chaise findet sich seit Anfang der 1990er Jahre unter der Inventarnummer EVZ: 1991/0121 in den Beständen des TECHNOSEUM Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim (Abb. 1). Es handelt sich dabei um das 1964/65 auf den Markt gekommene Modell „ES-DL Modell Cadillac“ der Gebrüder Ihle KG Karosserie- und Fahrzeugbau aus Bruchsal. Über die individuelle Nutzungs- und Verwendungs-Geschichte des Objekts, bevor es in die Sammlung des Museums kam, ist nichts bekannt. Erworben wurde das Fahrzeug bei einem auf Objekte der 1950er Jahre spezialisierten Antiquitätenhändler für ein im Museum geplantes „Kindermuseum“ mit Aktionen rund um das Thema „Mobilität“. Beim Kauf war die Chaise in einem teilweise schadhafte Zustand, zum Beispiel war das Kugelgelenk der Lenkung gebrochen und eines der Rücklichter war defekt.¹⁶ Dies könnte dafür sprechen, dass sie unmittelbar aus dem Betrieb in einem Autoskooter-Fahrgeschäft stammt oder als Dekorationsgegenstand eingesetzt wurde, und nicht den Umweg über einen Sammler nahm. Bislang war das Fahrzeug in vier Ausstellungen im Museum zu sehen: „Bewegte Kindheit – Tretautomobile für kleine Leute“ (2003), „Lust am Auto“ (2004/05), „Mannheim auf Achse. Mobilität im Wandel 1607 – 2007“ (2007/08) und zuletzt 2020 in einer Präsentation mit besonderen Sammlungsobjekten, die Exponate in Sonderausstellungen der vergangenen 30 Jahre seit Gründung des Museums waren. Diese Jubiläums-Präsentation bot den Anlass, sich näher mit dem Fahrzeug zu beschäftigen. Das Fahrzeug wiegt rund 200 kg und hat ohne den Stromabnehmer die Maße 180 x 122 x 80 cm. Mit dem Stromabnehmer, dessen Drahtbügel allerdings fehlt, erreicht es



Abb. 1:
**Autoskooter-Chaise „Ihle ES-DL Modell
Cadillac“, 1964/65, EVZ: 1991/0121**
TECHNOSEUM, Foto: Klaus Luginsland

eine Höhe von 265 cm. Die Chaise besteht aus einem Ganzstahlrahmen als Chassis, auf den eine Karosserie aus glasfaserverstärktem Polyesterharz (Fiberglas) aufgesetzt ist. Diese ist mit Zierleisten aus Chromnickelstahl und ehemals verchromtem Aluminium sowie rechts und links an den Flanken mit der Fahrzeugnummer „15“ geschmückt. Um den Ganzstahlrahmen herum befindet sich ein Gummistoßschutz aus Decke und Schlauch. Am Fahrgestell sind neben dem Schleifkontakt beziehungsweise der Drahtbürste auch die Räder befestigt, zwei Hinterräder und ein mittig montiertes größeres Vorderrad für den Antrieb. Dieses besteht aus dem Motor, der als Außenläufermotor ausgeführt ist. Bei diesem mit Gleichstrom betriebenen Elektromotor befindet sich der feststehende Stator innen. Um ihn dreht sich der außen befindliche Rotor, an dem ein breiter Gummireifen befestigt ist. Dieser bildet den Antrieb. Der Motor benötigt eine Stromstärke von 9–11 Ampere und eine Spannung von 75–110 Volt und erzielt damit eine Leistung von 0,75 KW sowie rund 200 Umdrehungen pro Minute. Er ist ohne Anschlag drehbar mit dem Lenkgetriebe zusammen in einer Glocke im Fußraum eingebaut. So lässt sich der Motor bei gleichbleibender Laufrichtung mit dem Lenkrad beliebig oft im Kreis drehen. Gesteuert wird die Chaise über ein mittig angebrachtes, für beide Passagiere gut zu erreichendes Lenkrad. Ein Pedal links, das heißt auf der Fahrerseite, ermöglicht die Kontrolle über die Fahrtgeschwindigkeit. Die Chaise ist als Zweisitzer angelegt und mit einer durchgängigen gepolsterten Sitzbank ausgestattet. Sowohl die Rückenlehne als auch der Kniebereich sind zusätzlich mit Schaumstoff weich ausgepolstert, um auch harte Zusammenstöße abzufedern.

Vermutlich, so zeigt der Blick unter die Karosserie, verfügte die Chaise ursprünglich über einen Chipautomaten, der als Sonderausstattung verfügbar war. Die Stelle, an der er montiert war, wurde aber später wohl aus ästhetischen Gründen ausgebesert.¹⁷ Bei älteren Chaisen mussten Kassierer noch zu Beginn der Fahrt von Wagen zu Wagen gehen, um Fahrkarten oder Fahrpreis bei den Fahrerinnen und Fahrern einzusammeln. Der erste Chipautomat, bei dem der Einwurf eines Fahrchips, die

Spannungsversorgung für die Chaise für eine gewisse Zeit freischaltet, wurde um 1954 in Frankreich zum Patent angemeldet. 1957 wurde er vom Schausteller Bruno Tusch mit seinem „Automatic-Skooter“ erstmals auch in Deutschland eingeführt. In den meisten Autoskootern war dennoch bis weit in die 1960er Jahre hinein noch das Einsammeln der Chips oder des Geldes von Hand üblich.¹⁸

Noch mehr als die technischen Merkmale, bei denen sich Chaisen verschiedener Hersteller ähneln, fällt die Gestaltung der Karosserie ins Auge.¹⁹ Sie ist an die in den 1950er und frühen 1960er Jahren gebauten opulenten Straßenkreuzer der zu General Motors gehörenden Luxusmarke „Cadillac“ angelehnt, aber nicht ausschließlich. So findet sich oberhalb des Kühlergrills zwar ein winkelförmiges Emblem, das an das neben dem Markenlogo gebräuchliche Symbol erinnert, das sich am Bug und Heck der damaligen Cadillac-Modelle findet. Es ähnelt aber auch stark dem „V8“-Emblem des 1964 auf den Markt gekommenen Ford Mustang. Die paarweise verbauten, verchromten runden Scheinwerfer sind wohl vom 1957 vorgestellten Cadillac Eldorado Brougham inspiriert, der als erstes Fahrzeug der Marke über solche Doppelscheinwerfer verfügte, für die sogar die Zulassungsgesetze in den Vereinigten Staaten geändert werden mussten.²⁰ Ihle nutzte dabei echte Zubehörteile: Bei den Scheinwerfern handelt es sich um Nachrüst-Rückfahrcheinwerfer des Automobilzulieferers Hella GmbH & Co. KGaA, die Rückleuchten stammen von einem Opel Kadett A (1962 – 1965). Die beiden ebenfalls verchromten kleinen seitlichen Lufteinlässe neben dem Kühlergrill finden sich, in allerdings anderer Form, auch beim Cadillac Sixty Special (1958). Die verchromten Zierleisten an den Flanken der Chaise sind kein individuelles Merkmal von Cadillac, sondern wurden bei vielen amerikanischen Straßenkreuzern genutzt. Sie sind allerdings ein auch bei zahlreichen Cadillac-Modellen beliebtes Gestaltungselement, etwa dem Cadillac DeVille (ab 1959). Auch sind an der Rückseite des Fahrzeugs Heckflossen sehr dezent in Form zweier kleiner Auswölbungen leicht angedeutet. Diese hatte Cadillacs Chefdesigner Harley Earl 1948 in den Karosseriebau eingeführt. Bis in die 1960er Jahre hinein prägten sie die Optik vieler Fahrzeuge.

Doch bedient sich das Gefährt, wie bereits deutlich wurde, weiterer Vorlagen aus den Vereinigten Staaten: Die charakteristische verchromte Lufthutze auf der Motorhaube ist kein typisches Gestaltungselement von Cadillacs in dieser Zeit, findet sich aber beim Hudson Hornet von 1953 oder beim seit 1955 in verschiedenen Varianten gebauten Ford Thunderbird.²¹ Der rautenförmig ausgestaltete Kühlergrill erinnert an einen Ford Skyliner (1959), mit dem das Fahrzeug zudem die Form der Einbettung der beiden Doppelscheinwerfer gemein hat.²²

Eine Besonderheit der Chaise ist die Lackierung in einem hellen Rosa mit einem cremeweiß abgesetzten Streifen in der Mitte. Solche aufwendigen Zweifarben-Lackierungen boten viele Automobilhersteller in den 1950er und 1960er Jahren an, etwa Cadillac, aber auch Nash bei seinem Kleinwagen „Metropolitan“. Die Ausführung dieses Lackauftrags ist allerdings nicht fachgerecht ausgeführt. Die Farbe wurde unregelmäßig mit einer Walze aufgetragen, teils ist sie blasig, auch sind die Kanten nicht sauber gearbeitet. Unter der rosafarbenen Lackierung lässt sich zudem an einigen Stellen noch eine Lackierung in Grün-Metallic erkennen. Einzelne Farbspritzer dieses Lacks auf dem Mantel des Stoßschutzes deuten darauf hin, dass auch diese Lackierung nicht die Werkslackierung war (Abb. 2). Die Lackierung des Autoskooter-Fahrzeugs wurde daher in den Restaurierungswerkstätten des TECHNOSEUM anhand einer Lackprobe und einer freigelegten Stelle eingehender untersucht (Abb. 3):²³ Die erste nachweisbare Lackierung besteht aus einer violetten Fassung in Kombination mit einem auf halber Höhe umlaufenden hellgrauen Band. Diese liegen beide auf einer zweischichtigen Grundierung: einer deutlich dickeren dunkelroten Schicht, auf die eine dünne weiße Grundierungsschicht folgt. Diese Lackierung wurde zweimal überarbeitet: Auf der ersten Lackierung liegt eine dunkelgrüne Glitzerschicht. Darauf folgt die hellrosa Fassung, bei der das hellgraue Band mit einer cremeweißen Lack-schicht überstrichen ist.

Die derzeitige rosafarbene Lackierung ist allerdings nicht unhistorisch: Dass Chaisen des Modells „ES-DL“ in Pink in Autoskootern im Einsatz waren und sind, belegen



Abb. 2:
**Spuren einer früheren Lackierung der
Autoskooter-Chaise in Grün-Metallic
und Violett**

TECHNOSEUM, Foto: Klaus Luginsland

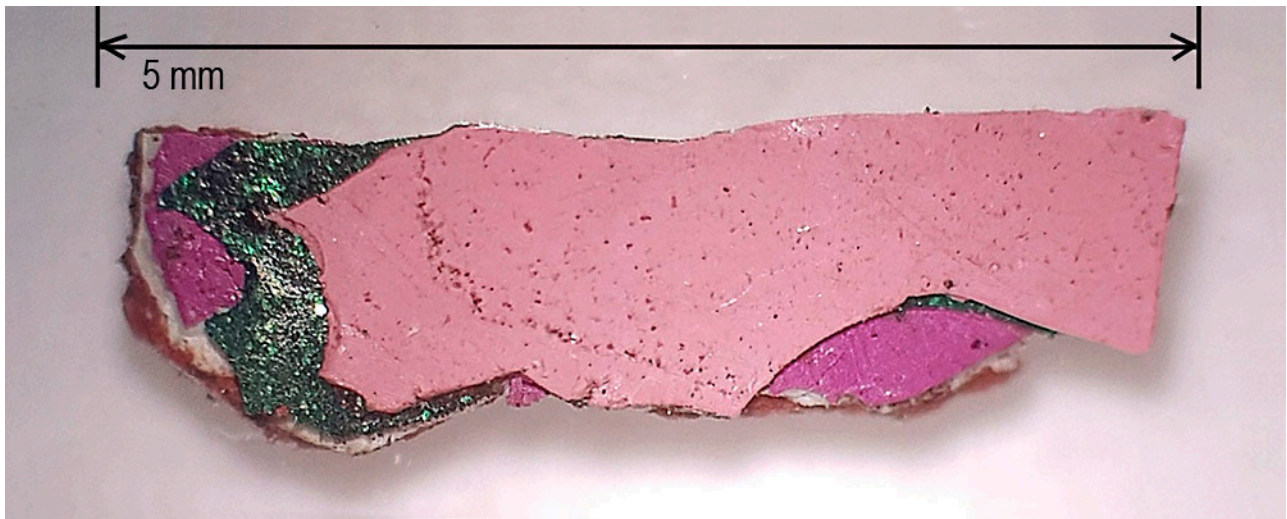


Abb. 3:
**Mikroskopische Aufnahme einer Lack-
probe von der Autoskooter-Chaise**
TECHNOSEUM, Foto: Klaus Barth

Fotos von rosafarben lackierten Chaisen von W. Roskopf aus Bad Kreuznach, die sogar noch über einen dunkelrot abgesetzten Streifen oberhalb der Gummiwulst verfügen,²⁴ und von einem pinken Skooter-Wagen des Nostalgie-Skooters von Kurt Geier aus München.²⁵ Eine Standardfarbe für dieses Modell scheint es nicht gegeben zu haben. Zur Ausstattung gehörte seitens des Herstellers eine frei wählbare Sonderlackierung.²⁶ Zum Vorgängermodell „ES-CL Modell Corvette“ liegen allerdings Werksfotos vor, die eine Lackierung in hellem Rosa zeigen.²⁷

Ein weiteres individuelles, zum Fahrzeug beziehungsweise dessen Vorbild passendes Gestaltungselement ist eine Flagge der Vereinigten Staaten in Form eines Wimpels, der am Stromabnehmer-Mast befestigt ist (Abb. 4). Fahnen oder Wimpel stellen bis heute beliebte Dekorationselemente für Skooter-Chaisen dar. Doch schon in einer Werbeanzeige aus dem Jahr 1927 ist ein Fahrzeug mit einem Wimpel am Stromabnehmer-Mast dargestellt.²⁸

Der Hersteller: Gebrüder Ihle KG Karosserie- und Fahrzeugbau, Bruchsal

Die Wortbildmarke „GJB“ an der Front des Fahrzeugs (s. Abb. 5) sowie der Schriftzug „Ihle“ am Heck und auf dem Mantel des Stoßschutzes weist die Gebrüder Ihle KG Karosserie- und Fahrzeugbau aus Bruchsal als dessen Hersteller aus. Die bei Sammlern begehrte Plakette mit dem Hersteller-Logo, die eigentlich den Abschluss der Lenkradnabe bildete, fehlt. Das Geschäft der Firma Ihle mit Skooter-Chaisen florierte insbesondere in den 1950er und 1960er Jahren.²⁹ Das Unternehmen ging ursprünglich aus einer Fahrrad- und Motorrad-Reparaturwerkstatt hervor, die der junge Kraftfahrzeugmechaniker Rudolf Ihle 1931 von seinem Lehrmeister übernahm. Bald darauf trat noch sein Bruder Fritz Ihle in die Firma ein. Anfangs lag der Schwerpunkt auf der Ausbesserung von Fahrzeugen, aber auch dem mechanischen Apparatebau. Doch bald wandten sich die Ihle-Brüder dem Bau von Sportkarosserien für Automodelle verschiedener Hersteller zu. Den Anfang machten BMW-Dixi, später folgten DKW, Fiat, Ford und Steyr. Im Zweiten Weltkrieg stellte der Betrieb auf die Rüstungsproduktion um.³⁰



Abb. 4:
**Stromabnehmer der Autoskooter-
Chaise mit einer wimpelförmigen
amerikanischen Flagge**

TECHNOSEUM, Foto: Klaus Luginsland



Abb. 5:
**Wort-Bild-Marke der Gebrüder Ihle KG
Bruchsal am Kühlergrill der Auto-
skooter-Chaise**

TECHNOSEUM, Foto: Klaus Luginsland

In der Nachkriegszeit wandte sich das Unternehmen der Herstellung von Fahrzeugen und Fahrgeschäften für Schausteller zu. Dabei baute Rudolf Ihle auf Verbindungen auf, die bereits in den späten 1930er Jahren entstanden waren. Für den Steilwandfahrer Pitt Löffelhard baute er damals ein Sensationsauto mit sportlicher Karosserie und einem modifizierten Fahrgestell. Löffelhard trat seit 1932 als Artist in einer bis heute „Pitt’s Todeswand“ genannten acht Meter hohen Steilwand-Trommel auf Jahrmärkten und Volksfesten auf, die er und andere mit Kraftfahrzeugen befuhren. Durch diesen Auftrag kam Rudolf Ihle in Kontakt zu weiteren Schaustellerfamilien, für die er eigens entwickelte Benzin-Skooter entwarf. Diese vierrädrigen Fahrzeuge glichen kleinen Sportwagen und waren mit einem Benzinmotor ausgestattet.³¹ Daran anknüpfend nahm die Firma Ihle nach dem Krieg die Herstellung von Benzin- und Elektro-Skootern sowie Karussellgondeln und auch Fahrgeschäften für Schausteller auf.³² Diese gingen bald auch in den Export ins europäische Ausland, aber auch in die Vereinigten Staaten und Kanada. Schon 1954 gewann die Firma auf der einmal im Jahr in Chicago stattfindenden Ausstellung für Schausteller mit ihren Fahrzeugen eine goldene Medaille. Das Unternehmen expandierte in der Folgezeit erheblich: Ende der 1950er Jahre beschäftigte die Firma Ihle 170 Mitarbeiter und verfügte auf ihrem Firmengelände über eine Blecherei, eine Schlosserei, eine mechanische Werkstätte, eine Lackiererei und eine Sattlerei (Abb. 6). Sogar Elektro- und Benzinmotoren wurden wohl im eigenen Betrieb gefertigt.³³ In dieser Hochphase profitierte die Firma Ihle von einer ertragreichen Zusammenarbeit mit der Heinrich Mack KG aus Waldkirch im Breisgau: Die Firma Mack baute Skooterhallen, überließ den Bau der Fahrzeuge aber der Firma Ihle.³⁴ Die Geschichte der Firma Mack begann 1780 mit Paul Mack, der sich als Stellmacher und Wagenbauer in Waldkirch niederließ.³⁵ Seit Ende des 19. Jahrhunderts spezialisierte sich das Unternehmen mit Packwagen, Verkaufsständen und insbesondere Wohnwagen auf den Wagenbau für Schausteller und Zirkusse. Um 1920 wandte es sich auch dem Bau von Fahrgeschäften zu, wie etwa Achterbahnen. In den späten 1930er Jahren

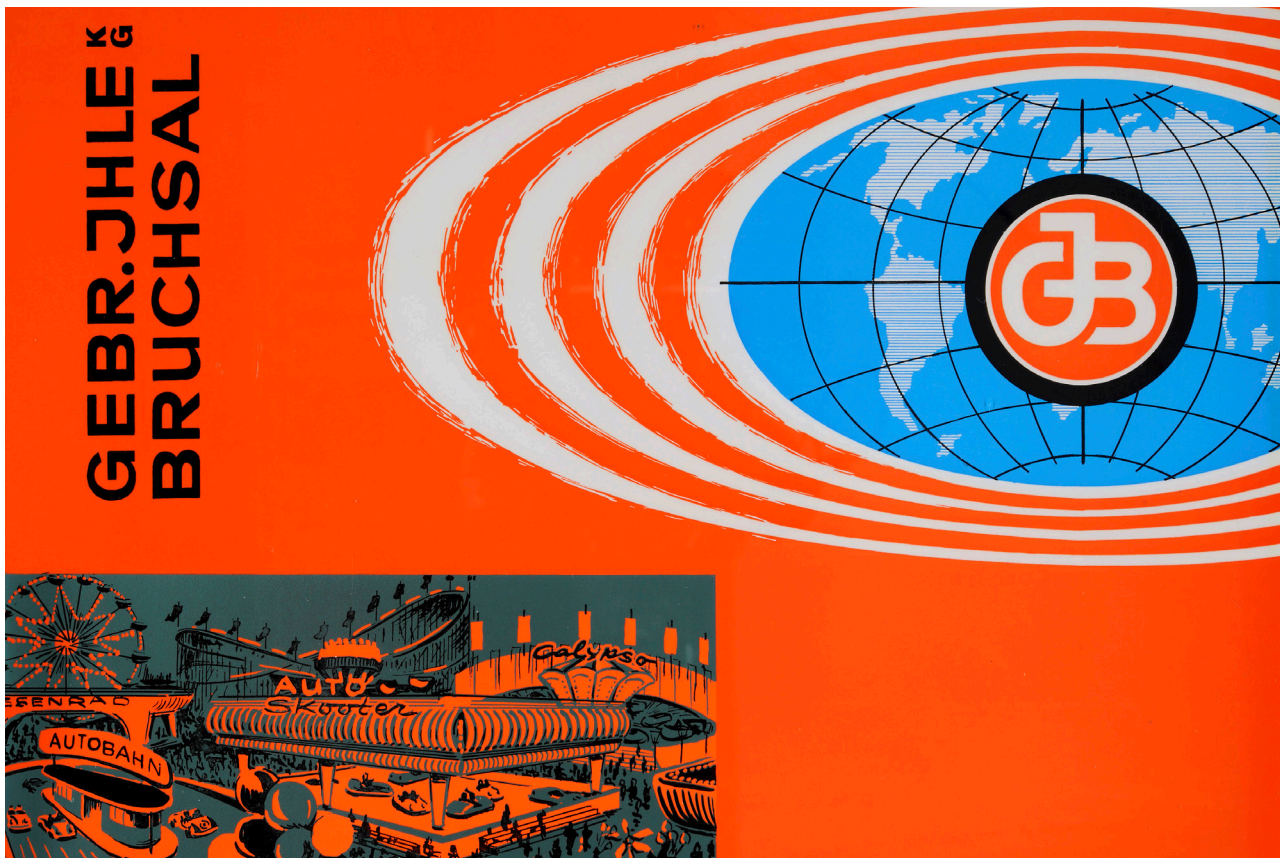


Abb. 6:
**Auszüge aus einer Werbebroschüre
der Gebrüder Ihle KG Bruchsal, 1970er
Jahre, AVZ: 2020/0739**
TECHNOSEUM, Foto: Klaus Luginsland



Firmenansicht - Vorderseite



Ausschnitt aus einer Fabrikationshalle

kamen Skooterhallen dazu,³⁶ zu denen zunächst die Eisengießerei und Maschinenfabrik Mosebach & Sohn aus Nordhausen in Thüringen die Chaisen lieferte.³⁷ Als diese Verbindung nach der Teilung Deutschlands abbrach, trat die Firma Ihle an die Stelle der Firma Mosebach.³⁸

Insbesondere in den 1950er und 1960er Jahren blühte während des Wirtschaftswunders das Geschäft – 1968 waren allein in Deutschland 400 Autoskooter auf Volkswegen unterwegs.³⁹ Zunächst baute Ihle Chaisen, die noch vollständig aus Metall gefertigt waren. Seit den 1960er Jahren wurden die Karosserien aus dem damals aufkommenden leichten, bruchfesten, elastischen und gut zu formendem glasfaserverstärkten Polyesterharz (Fiberglas) hergestellt. Charakteristisch ist das Design, das mit teils futuristischen Elementen des damaligen Autobaus Modernität symbolisieren sollte, etwa durch eine angedeutete Stromlinienform, aufwendig gestaltete Kühlergrills oder Zierleisten aus Chrom. Die Chaisen⁴⁰ waren – wie das vorgestellte Fahrzeug – bis in die späten 1960er Jahre Vorbildern von „Traumautos“ aus dem Luxussektor nachempfunden, wie zunächst Studebaker mit der typischen, an den Flugzeugbau angelehnten „Bullet Nose“-Gestaltung, später Mercedes Benz, Alfa Romeo, Chevrolet, BMW oder eben Cadillac.⁴¹

Die Firma Ihle scheint sich nicht nur auf den Chaisen-Bau beschränkt zu haben. Ende der 1960er Jahre reichte sie ein Patent ein, mit dem die Stromabnahme aus dem Netz umgangen werden sollte. Denn hierbei war es zu Unfällen gekommen, als sich durch Funkenbildung Netze so stark erhitzt hatten, dass sich kleine Zinktröpfchen gelöst und zu Augenverletzungen geführt hatten. Die einfachere Lösung bestand aber darin, die Netze und die Stromabnehmer umzukonstruieren.⁴²

Nach dem Boom der Wirtschaftswunder-Jahre, während dem Schausteller in neue Fahrgeschäfte investiert hatten, ebten die Aufträge in den 1970er Jahren ab. Dazu kamen zunehmend günstigere Konkurrenzprodukte aus dem Ausland, vor allem aus Frankreich und Italien. Die Firma Ihle fertigte dennoch bis 1991 mehrere neue Chaisentypen, die allerdings bis auf das Fahrzeugmodell „ES-SM – Modell Mercedes“

(1973/74) keine realen Vorbilder mehr hatten.⁴³ Später bot sie „als preiswerte Alternative“ noch die Aufrüstung bestehender Chassis durch „[N]eue Skooter-Karosserien in Neon-Farben“ an.⁴⁴ Um das Jahr 2010 stellte die Firma Ihle ihren Betrieb dann endgültig ein.⁴⁵

Der soziokulturelle Kontext: Die Geschichte des Autoskooters

Die Chaise steht jedoch noch in einem größeren kulturellen Kontext, der die Geschichte des Autoskooters als Fahrgeschäft umfasst: Erste selbstfahrende Autoskooter wurden in den frühen 1920er Jahren in den Vereinigten Staaten von der Stoehrer & Pratt Dodge Corporation entwickelt, die 1921 ein Patent auf ihren „amusement apparatus“ erhielt. Die ersten Autoskooter-Chaisen in den 1920er Jahren hatten in ihrer Gestaltung wenig mit Automobilen gemeinsam. Sie bestanden aus kaum mehr als einem einfachen Fahrgestell, auf dem eine Sitzbank und ein Lenkrad befestigt waren.⁴⁶ Im Lauf der 1920er Jahre begannen auch andere Hersteller in Europa und den Vereinigten Staaten, solche Elektro-Selbstfahrer herzustellen. Ein früher deutscher Hersteller war die Waggon- und Maschinenfabrik Fritz Bothmann in Gotha.⁴⁷ Mitte bis Ende der 1920er Jahre nahmen die Chaisen dann die Form von Automobilen an.

Die ersten Autoskooter auf Festplätzen in Deutschland lassen sich 1926/27 nachweisen: 1926 holte der Schaustellungsunternehmer und „Karussell-König“ Hugo Haase⁴⁸ einen Autoskooter der Dodge Corporation aus den Vereinigten Staaten nach Deutschland und präsentierte ihn auf der großen Ausstellung für Gesundheitspflege, soziale Fürsorge und Leibesübungen (GeSoLei) in Düsseldorf; im selben Jahr betrieb auch der Schaustellungsunternehmer Friedrich Wilhelm Siebold auf dem Bremer Freimarkt ein solches Fahrgeschäft. Im darauffolgenden Jahr 1927 lässt sich ein Autoskooter auf der Krefelder Herbstkirmes nachweisen, wo ihn der Schausteller Peter Tusch als „Radio-Bahn“ bezeichnete. Auch auf dem Münchner Oktoberfest findet sich 1927 ein solches Fahrgeschäft, betrieben von der Familie Ruprecht als „Ruprecht's Auto-Fahrschule“.⁴⁹

Diese offenkundige Verbindung zum damals für die meisten Deutschen unerschwinglichen Automobil findet sich bei vielen der frühen Autoskooter: So soll Friedrich Wilhelm Siebold die Besucher des Bremer Freimarkts mit den Worten „*Jeder sein eigener Chauffeur ohne Führerschein*“ zum „*originellsten Autosport*“ aufgefordert haben.⁵⁰ Hugo Haase sicherte sich 1927/28 Patente in Deutschland, Großbritannien und Frankreich für die Weiterentwicklung der Skooter-Wagen von Stoehrer & Pratt. Deutlich wird dabei etwa in der französischen Patentschrift der Bezug der Skooter-Wagen zu Automobilen betont: „*Ils sont faites comme des automobiles.*“⁵¹ Noch weiter geführt wurde dies in Fahrgeschäften, in denen das Publikum mit echten Automobilen fahren konnte. So boten sogenannte Opel-Bahnen zwischen 1927 und Mitte der 1930er Jahren auf Jahrmärkten und in Vergnügungsparks die Möglichkeit, Kleinwagen dieses Herstellers zu nutzen.⁵² Damit konnten sich viele – und zwar Männer wie Frauen, wie Zeitgenossen hervorhoben – den „Wunschtraum“ erfüllen, ein unerreichbares Fahrzeug selbst zu steuern.⁵³

Seit den 1930er Jahren, spätestens jedoch seit den 1950er Jahren waren Autoskooter daher fester Bestandteil von Jahrmärkten. Sie boten den Schaustellern ein sicheres Geschäft bei verhältnismäßig geringen Investitions- und Betriebskosten. Sie erfüllten und erfüllen aber auch in der Gemeinschaft der Schausteller eine wichtige Aufgabe: Die großen, überdachten Skooterhallen sind beliebte Orte für Familienfeiern, Hochzeiten und selbst Gottesdienste.⁵⁴ Für die Jahrmarktsbesucher standen andere Motive im Vordergrund: Das völlig ungewohnte selbstständige motorisierte Fahren war in den 1920er und 1930er Jahren die eigentliche Attraktion. Zunächst war dies wohl teils noch mit einer gewissen Scheu seitens des Publikums verbunden.⁵⁵ Später zog der Autoskooter seine Bedeutung aus dem großen Stellenwert, der dem Auto zugeschrieben wurde, und aus der beginnenden Massenmotorisierung. Der „Hauptspielzweck“ war bis in die 1960er Jahre hinein dementsprechend „das Autofahren [...] als technikthematizierendes Rollenspiel“. Die Form der Skooter-Wagen lehnte sich an zeitgenössische moderne Automobile an, wie das Beispiel der

Chaise aus den Museumsbeständen zeigt. In der Gestaltung der Skooterhallen wurde mit Verkehrszeichen oder Polizistenfiguren teilweise eine Szenerie entworfen, die auf den damaligen Straßenverkehr anspielte.⁵⁶ Besonders deutlich zeigen dies beispielsweise die in den 1950er Jahren bei der Firma Mack gebauten und von der Firma Ihle mit Studebaker-Chaisen ausgestatteten Skooterhallen der Schausteller Otto Barth und J.-P. Barth, an deren Dachkanten sich jeweils Gemälde amerikanischer Straßenkreuzer fanden.⁵⁷

Die Fahrt in einem Autoskooter bezog und bezieht ihre Anziehungskraft aber nicht aus einer bloßen Einübung oder Nachahmung des Verkehrsgeschehens, sondern gerade aus dem Reiz des Verbotenen, also dass jeder „jedem nach Belieben gegen den Wagen fahren“ kann, wie es das Berliner Tagblatt 1927 beschrieb.⁵⁸ „Unfälle“ sind geradezu das Ziel der Fahrt, sei es um unbegrenzte „Fahrfreude und Automobilbegeisterung“ zu erleben, sei es um Kontakt zu Fremden, meist des anderen Geschlechts, aufzunehmen.⁵⁹ Dieser Zweck war jedoch unter Verkehrsexperten der 1950er Jahre hoch umstritten. So verurteilten sie den Autoskooter als „amerikanische Erfindung“. Er galt ihnen als „negative Verkehrserziehung“, die die Rüpelei auf den Straßen fördere.⁶⁰

Im Gegensatz dazu sind die 1950er Jahre beim Bau der Chaisen vor allem von technischen Innovationen geprägt, die wendigere, schnellere, aber auch elegantere Fahrzeuge ermöglichten: Der 1956 eingeführte, um 360 Grad drehbare Elektro-Trommelmotor beziehungsweise Außenläufermotor erlaubte Rückwärtsfahrten und machte die Fahrzeuge wendiger.⁶¹ Ein weniger hoch bauender Motorblock verlieh den Fahrzeugen eine schnittigere Form. Hierzu trug sicher auch die leichter zu formende Fiberglas-Karosserie bei. Luftgefüllte Gummiwülste anstelle von Vollgummi ermöglichten höhere Geschwindigkeiten, da sie den Aufprall besser abfederten.⁶²

Die späten 1950er und die 1960er Jahre, in denen die Cadillac-Chaise der Firma Ihle gebaut wurde, stellt mit Wirtschaftswunder und Massenmotorisierung auch für den Autoskooter eine Zeit des Umbruchs dar (Abb. 7). Von 1950 bis Mitte der 1960er

Jahre stieg der Bestand an PKW in der Bundesrepublik von 400.000 auf rund 10 Millionen an.⁶³ Das Autofahren als solches wurde für viele zu einer Alltagserfahrung. Die Autoskooter-Betreiber mussten neue Attraktionen bieten: Skooterhallen wurden mit Lichtorgeln, Discokugeln, später auch Nebelmaschinen und vor allem Musikanlagen ausgerüstet. Moderne Unterhaltungsmusik – wie zunächst etwa der Rock'n'Roll – machte sie zu beliebten Treffpunkten, tagsüber für Familien, abends für Jugendliche und junge Erwachsene. Für diese dienten und dienen die Treffen an der Skooterhalle und Fahrt mit dem Autoskooter vor allem der Kommunikation wie in einer Diskothek.⁶⁴ Bei der Fahrt mit dem Skooter-Wagen wird aus Musik, Bewegung und Kommunikation ein „Tanz mittels Maschinen“.⁶⁵ Licht begann nicht nur die Skooterhallen zu prägen, sondern auch die Chaisen, die im Lauf der Zeit immer mehr Lichteffekte, wie Scheinwerfer und Rücklichter erhielten.⁶⁶ Die Cadillac-Chaise war etwa das zweite Fahrzeug der Firma Ihle, das nach der ein Jahr zuvor auf den Markt gekommenen Chevrolet-Chaise Doppelscheinwerfer besaß.

Zumindest in ihrer jetzigen Farbgebung in leuchtendem Pink bietet die Chaise auch eine Referenz auf die Entwicklung der sehr stark von Musikstilen und -konsum und in vielerlei Hinsicht auch von amerikanischen Vorbildern geprägten Jugendkulturen seit den 1950er Jahren. Maase sieht dies als „folgenreichste Umwälzung“ der Massenkultur der Nachkriegszeit: „Jugend verselbstständigte sich und erhob Popmusik zum Leitmedium ihres Alltags, ja von Massenkultur insgesamt.“⁶⁷ Ob dieser popkulturelle Bezug auf den ikonischen „Pink Cadillac“ von Elvis Presley bereits durch einen der Schausteller, der die Chaise nutzte, erfolgte oder erst in der nachträglichen Deutung durch eine Umlackierung durch den Händler oder einen anderen Vorbesitzer, ist derzeit nicht zu ermitteln.

Augenfällig ist aber dennoch die Gestaltung des Fahrzeugs als „Pink Cadillac“: Dieses ikonische Fahrzeug steht für den Rock'n'Roll als amerikanische Jugendkultur und -musik schlechthin. So nutzte Elvis Presley 1955 und 1956 einen individuell pink lackierten Cadillac Fleetwood Series 60 als Tour-Fahrzeug für sich und seine Band.



Abb. 7:
**Eine Autoskooter-Chaise „Ihle ES-ML“
auf einem Volksfest im Ruhrgebiet, um
1960**

TECHNOSEUM, Bildarchiv

Im Song „Baby Let's Play House“, den Elvis 1955 coverte, ersetzte er sogar den Satz „You may get religion“ durch die Worte „You may have a Pink Cadillac“. Es gibt mehrere Songs und Filme, die auf dieses besondere Fahrzeug anspielen. In Douglas Adams „Per Anhalter durch die Galaxis“ taucht Elvis gar als Pilot eines pinken Raumschiffs auf. Cadillac-Fans aus aller Welt lackieren bis heute ihre Automobile in dieser Farbe. Aretha Franklin, die dem „Pink Cadillac“ in ihrem Lied „Freeway of Love“ 1985 ein musikalisches Denkmal setzte, gaben 2018 über 100 solcher pinken Cadillacs das letzte Geleit.⁶⁸

Fazit: Technikgeschichte und Techniknostalgie

Die Frage nach der Lackierung und ihrem popkulturellen Bezug führt zum Fazit des Aufsatzes. Historische Chaisen sind nämlich zweierlei, einerseits Zeugnisse der Technikgeschichte, andererseits Objekte der Techniknostalgie: So berichtet die Chaise als Sachquelle von der Kultur- und Technikgeschichte populärer Vergnügen, bei der Technik Erfahrungen jenseits des Alltäglichen und somit Grenzüberschreitungen ermöglicht: Vom bis zur Massenmotorisierung in den 1960er Jahren für viele sonst nicht möglichen Erlebnis automobilier Fahrerfahrung über den Ausbruch aus dem Korsett von Regeln, das die immer komplexer werdenden Industriegesellschaften nicht nur im Straßenverkehr prägt, bis hin zur Entstehung eigener Jugendkulturen mit popkulturellen Codes und spezifischem Musikkonsum, in dem die Fahrt im Autoskooter zum „Tanz mittels Maschinen“ wird. Dieser Umbruch lässt sich an der Chaise von Mitte der 1960er Jahre gut ablesen. Sie zeigt daneben mit der Geschichte der Firma Ihle auch ein Stück Wirtschafts(wunder)geschichte auf.

Historische Autoskooter-Chaisen sind, wie die Lackierung und auch die Tatsache des Erwerbs durch das Museum über den Antiquitätenhandel zeigen, heute – vergleichbar mit Oldtimern – nicht nur Sachquellen der Technikgeschichte, sondern auch begehrte Sammlerobjekte. Sie haben eine große Fangemeinschaft, die sich auch intensiv der Restaurierung und der Geschichte alter Chaisen widmet. Von dieser Form der

Techniknostalgie legen zahlreiche Autoskooter-Foren im Internet Zeugnis ab. Besonders die klassischen Chaisen der Firma Ihle finden viele Liebhaber, zum Beispiel auf der von Wolfgang Block betriebenen Internetpräsenz zur Geschichte und den Fahrzeugen der Firma Ihle, im „Gebrüder Ihle Autoskooter Forum“ (<https://gjb-autoskooter.de/forum/>) oder das Board „Ihle Forum“ im „Autoskooter-Forum“ (<http://autoskooter-forum.com/forum/board/7-autoskooter-forum-ihle-forum/>). Auch erfreuen sich auf Jahrmärkten historische Autoskooter neuer Beliebtheit.⁶⁹

Die Chaise „ES-DL Modell Cadillac“ im Museum ist also vielerlei: Teil einer lebendigen Tradition des Schaustellergewerbes, in dem Chaisen dieser Modellreihe immer noch zum Einsatz kommen, ein begehrtes Sammlerobjekt, das mit seiner Ästhetik noch heute besticht, und – nicht zuletzt – eine kultur-, technik- und wirtschaftsgeschichtliche Sachquelle und als solche bewahrenswertes und forschungswürdiges technisches Kulturgut.

Anmerkungen

- 1 Kaspar Maase: Grenzenloses Vergnügen. Der Aufstieg der Massenkultur 1850 – 1970. 4. Auflage. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag 2007.
- 2 Stefan Poser: Glücksmaschinen und Maschinenglück. Grundlagen einer Technik- und Kulturgeschichte des technisierten Spiels. Bielefeld: transcript Verlag 2016.
- 3 Florian Dering: Volksbelustigungen. Eine bildreiche Kulturgeschichte von den Fahr-, Belustigungs- und Geschicklichkeitsgeschäften der Schausteller vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart, Nördlingen: Franz Greno 1986.
- 4 Sacha Szabo: Rausch und Rummel. Attraktionen auf Jahrmärkten und in Vergnügungsparks. Eine soziologische Kulturgeschichte. Bielefeld: transcript Verlag 2007. Szabo deutet den Besuch von Jahrmarktsattraktionen geradezu als „Mutproben“ in Form von „säkularisierten Initiationsriten“: „Ein wesentliches Moment von Initiationsriten ist es, die Grenzen der eigenen Vorstellung zu überschreiten und auf diese Weise ein Bild des Jenseits zu gewinnen. Dieses Erlebnis von Transzendenz als außergewöhnliches Bewusstsein liegt als Erlebnisgröße den Jahrmarktsattraktionen zugrunde.“ (S. 10).
- 5 Kurt Möser: Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg. Kulturen individueller Mobilitätsmaschinen 1880 – 1930. Ubstadt-Weiher: verlag regionalkultur 2009, S. 239.

- 6** Ramus bietet in ihrem Archiv auch einen Überblick über die Literatur- und Quellenlage: <https://kulturgut-volksfest.de/enzyklopaedie/a-vorbemerkung-zur-fachliteratur-der-volksfestkultur/>
- 7** Margit Ramus: Kulturgut Volksfest: Architektur und Dekoration im Schaustellergewerbe. Köln: J. P. Bachem Verlag 2013.
- 8** Vgl. Margit Ramus: Kulturgut Volksfest. Köln. URL: <https://kulturgut-volksfest.de/schaustellergeschaefte-startseite/> (15.10.2020)
- 9** Dering (wie Anm. 3), S. 127.
- 10** Vgl. Olaf Schmitz: Mythos Autoskooter. Die Geschichte eines besonderen Fahrgeschäfts. Pirmasens: Der Komet 2018, S. 12.
- 11** Vgl. Margit Ramus, Kulturgut Volksfest. Köln. URL: <https://kulturgut-volksfest.de/enzyklopaedie/autoselbstfahrer/> (15.10.2020).
- 12** Vgl. Schmitz (wie Anm. 10), S. 12.
- 13** Als mobiles Wirtschaftsunternehmen im Schaustellergewerbe gehören zum Autoskooter noch eine ganze Peripherie wie eine oder mehrere Kassen, eine Musik- und Lichtenanlage, ein Chaisenwagen zum Transport der Fahrzeuge, ein oder mehrere Packwagen und vieles mehr. Diese Bestandteile eines Schaustellerunternehmens sollen hier aber allenfalls am Rande thematisiert werden. Diese Aspekte finden sich behandelt bei Schmitz (wie Anm. 10).
- 14** Der Wandel der Skooter-Hallen vom Holzpfosten-Skooter zum modernen 4-Säulen-Skooter, bei dem auf zwei Mittelbauwagen neben dem Dachstuhl auch die komplette Fahrbahn klappbar untergebracht ist, ist ein eigenes Thema und kann hier nicht vertieft werden. Eine ausführliche Darstellung liefert aber Schmitz (wie Anm. 9).
- 15** Vgl. Schmitz (wie Anm. 10), S. 15–19.
- 16** Vgl. hierzu TECHNOSIUM, Az. 522.6-170691, Restaurierungsbericht „Boxauto (Auto-Scooter) 91/0121“ (Restaurierung 27.05.1991 – 14.06.1991).
- 17** Vgl. Wolfgang Block: Gebrüder Ihle Autoskooter Forum Historama. Ihle Autoskooter-Chaisen ES-DL 1964 – 1965 - Modell Cadillac. Rosendahl. URL: <http://gebr-ihle-autoskooter-forum.de/homepage82012/Seite17.html> (15.10.2020)
- 18** Vgl. Schmitz (wie Anm. 10), S. 34–35 und S. 44–45.
- 19** Mein herzlicher Dank für die Unterstützung bei der Bestimmung der einzelnen Bestandteile des Fahrzeugs gilt meinem Kollegen Markus Thomé.
- 20** Vgl. zum Cadillac-Doppelscheinwerfer Frank Rowsome Jr.: Why Cars Are Going to Four Headlights. Popular Science (Vol. 169. August 1956), S. 65–69.

- 21** Vgl. Henry Rasmussen: Chrom und Flossen. US-Autos der 50er-Jahre. Übersetzt von Dane Kurth-Rowe. Pfäffikon: Serag 1988, S. 16–25 und S. 80–87.
- 22** Ebd. S. 118ff.
- 23** Vgl. hierzu den Restaurierungsbericht vom 22.10.2020. Mein herzlicher Dank für diese Untersuchung gilt meiner Kollegin Inge Osen.
- 24** Vgl. das Foto bei Block (wie Anm. 16).
- 25** Vgl. Schmitz (wie Anm. 10), S. 136 (Abb. oben links).
- 26** Vgl. Block (wie Anm. 17).
- 27** Vgl. Autoscooter-Forum.com. Rheinberg. URL: <http://autoscooter-forum.com/forum/thread/216-ihle-es-cl-corvette/> (15.10.2020)
- 28** Vgl. Schmitz (wie Anm. 10), S. 26.
- 29** Vgl. ebd., S. 134.
- 30** Vgl. Wolfgang Block: Gebrüder Ihle Autoskooter Forum Historama. Zur Geschichte der Gebrüder Ihle. Rosendahl. URL: <http://gebr-10hle-autoskooter-forum.de/homepage82012/Seite23.html> (15.10.2020)
- 31** Ebd.
- 32** Eine Werbebroschüre der Fa. Ihle aus den frühen 1970er Jahren im Archiv des TECHNOSEUM (AVZ: 2020/0739) vermittelt einen Eindruck von der Vielfalt der Produktpalette. Neben Elektro-Skooter-Fahrzeugen werden dort beispielsweise Park-Eisenbahnen, Geisterbahn-Fahrzeuge, Wilde Maus-Teufelskutsch-Fahrzeuge, Calypso-Gondeln, Riesenrad-Gondeln, Galaxy-Rundfahrgeschäfte oder Polyp-Gondeln genannt.
- 33** Vgl. Wolfgang Block: Gebrüder Ihle Autoskooter Forum Historama. Zur Geschichte der Gebrüder Ihle. Rosendahl. URL: <http://gebr-ihle-autoskooter-forum.de/homepage82012/Seite23.html> (15.10.2020)
- 34** Vgl. Schmitz (wie Anm. 10), S. 43.
- 35** Vgl. zur Geschichte der Firma Mack Willi Thoma: Faszination Karussell- und Wagenbau. 200 Jahre Heinrich Mack Waldkirch. Waldkirch: Waldkircher Verlagsgesellschaft 1988.
- 36** Vgl. Margit Ramus: Kulturgut Volksfest. Köln. URL: <https://kulturgut-volksfest.de/enzyklopaedie/auto-skooter-ab-1936-holzpfosten-mack/> (15.10.2020)
- 37** Vgl. Annonce in der Fachzeitschrift für Schausteller „Der Komet“ (Nr. 2627, 1935).
- 38** Vgl. Schmitz (wie Anm. 10), S. 134–135.
- 39** Vgl. Schmitz (wie Anm. 10), S. 50.
- 40** Die Firma Ihle verwendete damals in Anzeigen den Begriff „Skooter-Fahrzeuge“. Vgl. „Der Komet“ (Nr. 3731, 10.04.1966).
- 41** Einige dieser Chaisen der Firma Ihle dokumentiert Wolfgang Block in Form ausführlicher „Steckbriefe“:

Wolfgang Block: Gebrüder Ihle Autoskooter Forum Historama. Rosendahl. URL: <http://gebr-ihle-autoskooter-forum.de/homepage82012/Seite13.html> (15.10.2020)

42 Vgl. Poser (wie Anm. 2), S. 222–223.

43 Vgl. Schmitz (wie Anm. 10), S. 136.

44 Vgl. dazu eine Annonce in der Fachzeitschrift für Schausteller „Der Komet“ (Nr. 4719, 20.9.1993).

45 Vgl. Poser (wie Anm. 2), S. 212.

46 Vgl. zum Wandel des Aussehens der Chaisen etwa Schmitz (wie Anm. 10), S. 130.

47 Vgl. Poser (wie Anm. 2), S. 211.

48 Darijana Hahn: Hugo Haase – Karussellkönig aus Winsen. Ehestorf: Freilichtmuseum am Kiekeberg 2007.

49 Vgl. zu den Anfängen des Autoskooters in Deutschland Poser (wie Anm. 2), 212 und Schmitz (wie Anm. 10), S. 136.

50 Zit. nach Fritz Peters: Freimarkt in Bremen. Geschichte eines Jahrmarkts. Bremen: Schünemann Verlag 1962, S. 129.

51 Zit. nach Poser (wie Anm. 2), S. 212.

52 Vgl. ebd., S. 211.

53 Vgl. Johanna Niedbalski: Die ganze Welt des Vergnügens. Berliner Vergnügungsparks der 1880er bis 1930er Jahre. Berlin: be.bra Verlag 2018, S. 228–229. So zitiert Niedbalski etwa Siegfried Kracauer und Grabele Tergit. Kracauer beobachtet, dass vor allem junge Frauen die Opel-Bahnen nutzten. Tergit hebt hervor: „Vor allem aber wird der höchste Traum aller Menschenherzen erfüllt: Selber chauffieren. Für fünfund-siebzig Pfennig darf er das Steuer drehen“.

54 Vgl. Poser (wie Anm. 2), S. 213–214.

55 Vgl. ebd., S. 227. Dies scheint aber vor allem für die Anfangsjahre gegolten zu haben. Margit Ramus: Kulturgut Volksfest. Köln. URL: <https://kulturgut-volksfest.de/enzyklopaedie/bothmann/> (15.10.2020) zitiert etwa aus einem im Hauptstaatsarchiv Weimar bewahrten Schreiben im des Autoskooter-Herstellers Fritz Bothmann an einen Kunden, dem er 1929 schreibt: „Jetzt sind z.B. die Elektrik-Selbstfahrer, auch Skooter genannt, am beliebtesten [von allen Jahrmarkts-Attraktionen].“

56 Poser (wie Anm. 2), S. 231. Noch pointierter argumentiert Möser (wie Anm. 5), S. 239.

57 Vgl. Margit Ramus: Kulturgut Volksfest. Köln. URL: <https://kulturgut-volksfest.de/enzyklopaedie/auto-skooter-ab-1936-holzpfoeten-mack/> (15.10.2020)

58 Zit. nach Niedbalski (wie Anm. 52), S. 226.

59 Poser (wie Anm. 2), S. 232–233.

60 Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim (Hg.): Lust am Auto. Betriebsanleitung [=Ausstel-

lungsband zur Sonderausstellung vom 16.9.04 – 31.3.05.]. Mannheim: Landesmuseum für Technik und Arbeit 2004, S. 24. Vgl. auch Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim (Hg.): Mannheim auf Achse. Mobilität im Wandel 1607 – 2007. Begleitheft zur Sonderausstellung vom 20.6.2007 – 6.1.2008 im Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Mannheim: Landesmuseum für Technik und Arbeit 2007, S. 112–113.

61 Poser (wie Anm. 2), S. 223.

62 Ebd., S. 222.

63 Christopher Kopper: Verkehr und Kommunikation. In: Thomas Rahlf (Hg.): Deutschland in Daten. Zeitreihen zur Historischen Statistik. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung 2015, S. 232.

64 Poser (wie Anm. 2), S. 236.

65 Szabo (wie Anm. 4), S. 76.

66 Vgl. Schmitz (wie Anm. 10), S. 45.

67 Maase (wie Anm. 1), S. 252.

68 Ben Sisario und Steve Friess: Aretha Franklin's Funeral. Stars, Dignitaries and Fans Honor the Queen of Soul. New York Times (31.08.2018).

69 Vgl. Poser (wie Anm. 2), S. 237 und ausführlich Margit Ramus, Kulturgut Volksfest. Köln. URL: <https://kulturgut-volksfest.de/enzyklopaedie/bothmann/> (15.10.2020)

Zum Autor

Dr. Alexander Sigelen ist Historiker und Kurator am TECHNOSEUM.