

1918 – 1938



2.18

Spielplatz im Kongresspark
in Ottakring, 1920er-Jahre.
Wien Museum

G'schobene G'schichten von Wien bis Odessa

G'schobene G'schichten von Wien bis Odessa

Werner Koroschitz

Keine Kohle hat das Land

Die Ausrufung der Republik Deutschösterreich am 12. November 1918 ließ bei der Mehrheit der Bevölkerung keine spürbare Begeisterung aufkommen. Zu sehr waren die Menschen mit der Bewältigung des zermürbenden Nachkriegsalltags beschäftigt: Mangelwirtschaft, Arbeitslosigkeit, Geldentwertung, Demonstrationen, rückflutende Truppenverbände und Schutz suchende Flüchtlinge waren die sichtbaren Folgen des Krieges.

In Wien waren bereits während des Krieges unzählige Flüchtlinge eingetroffen, unter ihnen viele Juden und Jüdinnen aus Galizien, die sich zu Kriegsbeginn angesichts der Judenverfolgungen im benachbarten Russisch-Polen dem österreichischen Kaiser verbunden fühlten. Dabei lieferte die Präsenz ostjüdischer Flüchtlinge in Wien auch den Vorwand für eine Verstärkung der in Wien ohnehin schon sehr ausgeprägten antisemitischen Agitation.¹ Zu den Flüchtlingen gehörten die ebenfalls aus Galizien stammenden jüdischen Kinderwagen-Produzentenfamilien Gottfried und Engelberg, die nach 1938 erneut zur Flucht gezwungen werden sollten. Marc und Louis Gottfried gründeten 1923 im 7. Bezirk das erfolgreiche Unternehmen Lumag und gegen Ende der 1920er-Jahre eröffnete die Kinderwagenfabrik Markus Engelberg im 21. Bezirk. Beide Betriebe sollten unter den Nationalsozialisten „arisiert“ werden.

In den ersten Nachkriegsjahren waren dem Erwerb von Luxusgütern wie dem Kinderwagen aufgrund der geringen Kaufkraft der Massen noch enge Grenzen gesetzt. Darüber hinaus war die Geburtenrate allein in Wien während der Kriegsjahre knapp um die Hälfte gesunken: von 37.367 Geburten im Jahr 1913 auf 19.257 Geburten im Jahr 1918.² Die Säuglingssterblichkeit hatte zu Kriegsende ein erschreckendes Ausmaß erreicht, neugeborene Kinder starben an Hunger und Kälte, es fehlte an Lebensmitteln, Säuglingsnahrung, Heizmaterial und medizinischer Versorgung. Die zaghaften Hoffnungen der ÖsterreicherInnen auf eine bessere Zukunft wurden vorerst vom täglichen Existenzkampf überschattet. Mit Rucksäcken, Tragekörben, Leiter- oder Kinderwagen transportierten die WienerInnen Holz, Kohlen und mühselig organisierte Lebensmittel nach Hause.

Der günstige und ohne großen Materialaufwand herzustellende Leiterwagen erlebte während und nach dem Krieg einen entsprechenden Aufschwung. In Deutschland war die Nachfrage nach dem hölzernen Transportwagen in den unmittelbaren Nachkriegsjahren derart gestiegen, dass die Leiterwagen-Fabrikanten eine Lieferzeit von ein bis zwei Jahren einräumen mussten.³

In der sozialdemokratisch-christlichsozialen Koalitionsregierung der Jahre 1919/20 konnte die Arbeiterbewegung eine Reihe sozialpolitischer Maßnahmen durchsetzen: Neben der Einführung des Frauenwahlrechts wurden weit reichende Sozialgesetze erlassen, darunter der Achtstunden-Arbeitstag, bezahlter Urlaub, Schutzbestimmungen für Frauen-, Kinder- und Nachtarbeit, das Betriebsrätegesetz, die Arbeitslosenversicherung oder der Ausbau des Mieterschutzes. Während die Sozialdemokratische Partei nach den Nationalratswahlen



1.53

Jüdische Flüchtlinge aus Galizien werden von österreichischen k. u. k. Soldaten in Empfang genommen, Galizien, um 1915.
Imagno/Austrian Archives, Wien

2.25

Wiener Trödlerladen, 1930. In: *Der Kuckuck*, 2. März 1930. Verein für Geschichte der Arbeiterbewegung, Wien
> Mit dem Bild eines Wiener Trödlerladens, der neben zwei gebrauchten Kinderwagen auch einen ausgedienten Doppeladler zum Verkauf feilbot, symbolisierte die Bild-Illustrierte *Der Kuckuck* treffend den zwölf Jahre zuvor erfolgten Untergang der habsburgischen Donaumonarchie.



2.1
Kohlennot in Wien, 1919. Österreichische Nationalbibliothek, Wien
> Frauen und Kinder warten auf die Ausgabe der Wochenration von sieben Kilo Kohlen.



2.9
Szenenausschnitt aus dem Filmklassiker *Panzerkreuzer Potemkin* von Sergej Eisenstein, 1925. Progress Film-Verleih GmbH, Berlin

1920 aus der Bundesregierung ausschied, erhielt sie in Wien über Jahre hinweg die nötige Mehrheit, um ihr sozialpolitisches Programm umzusetzen. Wien blieb bis zur Errichtung des austrofaschistischen Regimes das sozialdemokratische Gegenmodell zur bürgerlich dominierten Bundesregierung.

Hitzige Auseinandersetzungen begleiteten den Kulturkampf der SozialdemokratInnen gegen die Bürgerlichen. Anlässlich der Österreich-Premiere des Films *Panzerkreuzer Potemkin* von Sergej Eisenstein im Jahr 1926 prallten die Meinungen erneut aufeinander. Der weltberühmt gewordene Film handelt vom Matrosenaufstand in Odessa im russischen Revolutionsjahr 1905. Bekannt wurde dabei die Filmszene, in der ein frauenloser Kinderwagen über die Treppen im Hafen von Odessa hinunterrollt, nachdem zaristische Soldaten das Feuer auf die dort versammelte Menschenmenge eröffnet hatten. Diese Szene fiel bei der Premiere in Berlin im April 1926 noch der deutschen Zensur zum Opfer. Während die österreichischen SozialdemokratInnen in diesem Film eine realistische Wiedergabe des revolutionären Klassenkampfes der ArbeiterInnen sahen, verurteilte ihn die bürgerliche Presse als politisches Machwerk, das nur Abscheu und Widerwillen erregte.

Kinderwagerlgaragen im Gemeindebau

Abseits des Kulturkampfes zwischen Arbeiterbewegung und bürgerlichem Lager zeigte die Reformpolitik der Wiener SozialdemokratInnen messbare Erfolge wie die Anhebung des Wohnstandards, die Intensivierung der Kinder- und Jugendbetreuung sowie eine verbesserte medizinische und hygienische Versorgung der ärmeren Schichten. Um der immensen Wohnungsnot zu begegnen, schuf das Rote Wien bis 1933 rund 64.000 neue Gemeindewohnungen.

Dem Elend der lichtlosen, überfüllten Arbeiterwohnungen mit Wasser und Klosett am Gang setzten die Architekten kommunaler Wohnanlagen begrünte Innenhöfe, helle Wohnräume mit eigenen Wasseranschlüssen und Toiletten entgegen. Im „Zeitalter der Rationalisierung“ erschien der sozialdemokratischen Gewerkschafterin Käthe Leichter eine Gemeindewohnung mit Zentralwaschküche, Bügelraum, Kindergarten, Kinderspielplatz und anderen Gemeinschaftseinrichtungen als „Inbegriff des vereinfachten Haushaltes.“⁴ Eine effizientere Haushaltsführung sollte schlussendlich der erwerbstätigen Frau die Zusammenführung von Beruf und Familie erleichtern.

Erste Ansprechpartnerin der über Säuglingsfürsorge-, Mütterberatungs- und Eheberatungsstellen umgesetzten sozialdemokratischen Familienpolitik war die ‚Arbeiterfrau‘. In ihr sahen SozialreformerInnen die Hauptverantwortliche, die über Kleinkinderpflege, Erziehungsaufgaben und Haushaltsführung aufgeklärt werden musste. Während die Mütterberatungsstellen Frauen über zeitgemäße Ernährung und Pflege des Kleinkindes unterrichteten, versuchte man mittels Stillprämien und Säuglingswäschepaketen die Mütter zum freiwilligen Kontrollbesuch beim Arzt zu bewegen. Tatsächlich bewirkte die Gesundheitspolitik der Stadt Wien einen drastischen Rückgang der Säuglingssterblichkeit. Dadurch, dass in erster Linie die ‚Arbeiterfrau‘ für das körperliche und seelische Wohlbefinden ihres Kindes verantwortlich gemacht wurde, näherten sich die sozialdemokratischen Familienkonzepte immer mehr bürgerlichen Auffassungen von Ehe und Kinderaufzucht an.

Auffallend ist, dass seit den 1920er-Jahren in der sozialdemokratischen Ratgeberliteratur für Mütter der Kinderwagen zunehmend Erwähnung findet. Für die Gemeindebauten wird die Einrichtung von „Kinderwagerlgaragen“ gefordert, um die Mütter vom mühsamen Hinaufschleppen der Gefährte in den zweiten oder dritten

Stock zu befreien.⁵ Ein andermal wird die Proletarierin darauf hingewiesen, dass eine „anständige“ Mutter ihren Kindern weniger anzieht, da ein gesunder Säugling nicht schwitzen soll: „Und eins noch, vorsorgliche Mutter, stelle den Kinderwagen zum offenen Fenster. Doch nicht so, daß die heiße Sonne auf das Köpfchen brennt, die Küche mit ihren Küchengerüchen, den zudringlichen und schädlichen Fliegen ist kein Aufenthalt für dein Kindchen. Das geräumigere Zimmer, noch besser der Garten, dort gedeiht das junge Pflänzchen am besten.“⁶ Um einen Aufenthalt der Mütter mit ihren Kleinen im Grünen zu gewährleisten, hatte die kommunale Wohnverwaltung die neu errichteten Gemeindebauten mit Gartenhöfen samt Sitzbänken und Kinderspielflächen ausgestattet.

In der Sozialstudie von Käthe Leichter wird auf das Phänomen hingewiesen, dass das ohnehin geringe Einkommen der Arbeiterinnen bei über 50 Prozent der Befragten mit Schulden- und Ratenzahlungen belastet sei.⁷ Eine Karikatur in der Illustrierten *Der Kuckuck* zeigt eine Mutter bei der Abzahlung der letzten Rate für ihren Kinderwagen. Neben ihr steht der mittlerweile erwachsene Sohn, für den sie einst den Wagen angeschafft hatte.⁸ Gängig war im Arbeitermilieu der Kauf eines gebrauchten Kinderwagens. Die Rubrik „Bitten von Frau zu Frau“ in der sozialdemokratischen Frauenzeitschrift *Die Unzufriedene* bot des Öfteren gebrauchte Kinderwagen zum Verkauf an. „Lumag Kinderwagen zu verkaufen“ oder „Eisernes Sportwagerl um 12 Schilling abzugeben“,



2.22
Karl-Marx-Hof, Wien, um 1930.
Wien Museum
> Der Karl-Marx-Hof galt als Symbol des kommunalen Wohnbauprogramms der 1920er-Jahre.



2.30
1. Mai, Wien, 1932. Orthochrome, Archiv für analoge Alltagsfotografie, Wien
> Der 1.- Mai-Aufmarsch war auch eine Leistungsschau sozialdemokratischer Fürsorge- und Gesundheitspolitik.

lauteten die Anzeigen.⁹ Interessant bei letzterem Angebot ist die Erwähnung des Sport-Kinderwagens aus Metall. Handelte es sich dabei doch um ein in den 1920er-Jahren entwickeltes Metallpressverfahren, das die Kinderwagenproduktion erheblich verbilligte. Obwohl die Produkte von Kinderwagenproduzenten als „Blechbüchsen auf Rädern“ abqualifiziert wurden, überrollten die preiswerten Babygefährte nun die europäischen Absatzmärkte.¹⁰ Auch in den Mütterberatungsstellen wurden Badewannen, Wochenbettwäsche und Kinderwagen verliehen.¹¹

Beim Bau neuer Kinderfürsorgestellen begannen die Architekten nun, die zunehmende Verbreitung von Kinderwagen zu berücksichtigen. Die dafür vorgesehenen Kinderwagen-Abstellplätze zeugen vom verstärkten Eindringen dieses Transportmittels in das öffentliche Bewusstsein. Das *Haus des Kindes* mit angeschlossenem Säuglingsheim, Volkskindergarten, Kindersyl sowie einem Tagesheim für schulpflichtige Kinder wurde 1918 Otto Wagner zur Planung übergeben. Zeitgemäß hatte er neben geschützten Dachgärten auch Parkmöglichkeiten für Kinderwagen vorgesehen.¹²



2.15
Gemeindebau, Wien, 1928. Wien Museum
> Im Gegensatz zu den engen Lichthöfen der Zinskasernen waren die Gartenhöfe der Wiener Gemeindebauten ein Symbol neuer proletarischer Freiheiten. Mit zunehmender Verbürgerlichung der Arbeiterhaushalte und Hebung des Lebensstandards entwickelte sich der Kinderwagen auch in der Arbeiterschaft zu einem geschätzten Gebrauchsgegenstand. Zudem verbilligte die fortschreitende Massenfertigung die Anschaffung eines Kinderwagens, sodass besser verdienende ArbeiterInnen den Kauf zumindest in Erwägung ziehen konnten.



2.4
Werbeplakat der Firma Herbert Fritsche, Wien, 1923. Österreichische Nationalbibliothek, Wien
> In der Zwischenkriegszeit fand der Gebrauch eines Kinderwagens vermehrt Verbreitung.

2.5
Inserat der Firma Saphir, 1925. In: *Das interessante Blatt*, 7. Mai 1925. Verein für Geschichte der Arbeiterbewegung, Wien
> Der komplette Wagen belief sich auf 120 Schilling und erforderte eine Anzahlung von 20 Schilling. Das durchschnittliche Monatseinkommen einer mehrköpfigen Arbeiterfamilie, wo beide Elternteile berufstätig waren, betrug Anfang der 1930er-Jahre zwischen 45 und 60 Schilling.



Ausfahrt ins Grüne

Ausgefahren wurde mit dem Kinderwagen in nahe gelegene Parkanlagen. Die Wiener Stadtverwaltung begriff ihre Grünflächenpolitik als bewusstes Schaffen von Freiräumen für die Stadtbevölkerung, die als *Volksparks* vielfältige Funktionen zu erfüllen hatten. In Verbindung mit den Parkanlagen errichtete die Gemeinde auch Kinderfreibäder, Spiel- und Sportplätze, um den bisher benachteiligten BewohnerInnen der Arbeiterbezirke die Gelegenheit zu Bewegung und Erholung zu bieten.

Die Einführung der 44-Stunden-Arbeitswoche brachte den Arbeiterinnen zwar einen freien Samstagnachmittag, den sie allerdings im seltensten Fall im Grünen verbrachten: Meist waren sie mit der während der Woche vernachlässigten Hausarbeit beschäftigt. Die Arbeiterpresse empfahl den Frauen zumindest einen hausarbeitsfreien Sonntag und gab „ihnen praktische Winke, wie sie vorkochen und billigen Tagesproviand herrichten können.“¹³ Zufrieden berichtete Käthe Leichter, dass zum Zeitpunkt ihrer Untersuchungen schon 43 Prozent der verheirateten Arbeiterinnen an den heißen Sommertagen mit Mann und Kind hinausziehen, „in den Wiener Wald, an die Strandbäder der Donau, in Schrebergärten. Viele dieser Arbeiterinnen arbeiten noch Samstag bis in die Nacht hinein – aber der Sonntag wenigstens soll ihnen gehören.“¹⁴ Stellt sich die Frage, wer von den Ehepartnern am Sonntag die Kinder beaufsichtigte bzw. den Kinderwagen schob.



2.38
Spazierfahrt im Wiener Volksgarten,
1930er-Jahre.
Wien Museum

Vom Besuch diverser Wochenendunterhaltungen wurde Müttern mit Kindern jedenfalls abgeraten: „Dabei bringen sie die kleinen Kinder in eine entsetzliche Gefahr des Erdrücktwerdens. Das muß man sehen, um zu begreifen, in welcher großer Gefahr die herzigen kleinen Patscherln schweben. In großen Kinderwagen schleppen sie die ein paar Monate alten Kindlein nach Perchtoldsdorf, in ein Gedränge, in dem sich Erwachsene anstrengen müssen, durchzukommen, in diesen schmalen Gassen.“¹⁵

Die Sonntagsausflüge beschränkten sich meist auf die näher gelegenen Erholungsgebiete, zumal die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel mit Kinderwagen nicht üblich war. Zudem belastete das Fahrtgeld die ohnehin knapp bemessene Haushaltskasse der Arbeiterfamilien. 1927 warb das *Blatt der Hausfrau* für ein praktisches Kinderwagenmodell, welches „zusammengeklappt so wenig Raum einnimmt, dass es als Handgepäck in jedes Verkehrsmittel mitgenommen werden kann.“¹⁶

Ungünstiger stand es mit den Urlaubsplänen für die Arbeiterinnen, die häufig vor dem gesetzlich verankerten Urlaubsanspruch entlassen wurden. Gemäß Käthe Leichters Studie verbrachte mehr als die Hälfte der Befragten ihren Urlaub zuhause und benützte ihn für großes Reinemachen, eine Generalreparatur der Kleidung oder das Ausmalen der Küche. „Richtig auf dem Lande verbringt den Urlaub kaum mehr als ein Zehntel der Arbeiterinnen. Das sind in der Regel die wenigen Fälle, in denen Verwandte auf dem Lande einen billigen Urlaubsaufenthalt ermöglichen. Für die meisten sind die Kosten eines Landaufenthaltes doch viel zu hoch. Oft ist die Arbeiterin froh, wenn sie ihr Kind bei einer Ferienaktion untergebracht hat, den Mann auf einer Wanderung weiß und nun wenigstens Ruhe hat [...]. Der Wiener Wald, Rax und Hohe Wand, die Donau insbesondere, werden auch während der Woche aufgesucht. ‚Die proletarische Riviera‘ nennen zahlreiche junge Arbeiterinnen die Lobau, die Donauauen, an denen sie ihren Urlaub verbringen.“¹⁷

2.11
Klappkinderwagen, 1917. In:
Blatt der Hausfrau, 1. Mai 1917.
Österreichisches Institut für
Zeitgeschichte, Wien
> Die zunehmende
Verbreitung des Kinder-
wagens im Alltag führte
zu einer Reihe technischer
Innovationen.



Praktischer Kinderwagen, der
„mit Inhalt“ nicht allzu viele Treppen
hinauf- und heruntergetragen werden kann.

Zusammengeklappt nimmt er so wenig
Raum ein, daß er als Handgepäck in jedes
Verkehrsmittel mitgenommen werden kann.

Aulin, Techno-Phot. Archiv.

Sozialdemokratische Vorstellungen verlangten von der gesundheitsbewussten Proletarierfrau auch die Erfüllung ihrer traditionellen Aufgaben als Hausfrau und Mutter. Im selben Maß, wie sie für ein intaktes Familienleben verantwortlich gemacht wurde, indem sie durch Sauberkeit und Häuslichkeit den Mann vom Wirtshausbesuch abzuhalten hatte, oblag ihr auch das Schieben des Kinderwagens. Bezeichnend dafür ist jene in der Zeitschrift *Die Frau und Mutter* abgedruckte Geschichte, in der sich ein Kinderwagen schiebender Mann dem Gespött der Leute ausgesetzt sah, wobei „in empörten Frauenköpfen heimliche Vorwürfe gegen jene pflichtvergessene Mutter niederprasselten“, die ihrem Ehegatten „ein solches Amt zumutete.“ Am Ende des Beitrages klärte sich für die LeserInnen die ungewöhnliche Situation auf: Seine Frau war vor wenigen Tagen verstorben.¹⁸

Forderten die SozialdemokratInnen einerseits eine Entlastung der Frau von lästigen Haushaltspflichten durch Rationalisierungsmaßnahmen, so waren andererseits die ihnen abverlangten Anforderungen für Pflege und Erziehung der Kinder gestiegen. Gefragt war vor allem die Unterstützung der Großmütter: Die Beaufsichtigung der Kinder, oder gar eine Ausfahrt mit dem Kinderwagen, konnte den oft übellaunigen und aufgrund von Existenzsorgen starken Stimmungsschwankungen unterworfenen Vätern nach Meinung sozialdemokratischer Funktionärinnen nicht zugemutet werden.¹⁹

Bei der unmittelbaren Nachkriegsgeneration hatte sich aufgrund erhöhter wirtschaftlicher Schwierigkeiten die Ein-Kind-Familie durchgesetzt. Eine Tendenz, die durch die ständige Existenzunsicherheit während der Weltwirtschaftskrise noch verschärft wurde. Anschaulich schilderte eine Arbeiterin Anfang der 1930er-Jahre ihre Sorgen ums Dasein: „Schulden, hoher Zins, wenig Verdienst, von Woche zu Woche die Befürchtung, arbeitslos zu werden – wie das die Nerven zermürbt und wie freudlos man dem Tageseinerlei entgegengieht. Der einzige Trost ist, daß ich keine Kinder habe. Das Leben der Proletarierfrau ist nichts als ein ewiger Kampf.“²⁰



2.24
Zimmer einer arbeitslosen Familie in den Wohnbaracken von Marienthal nach Schließung der örtlichen Textilfabrik, 1930. Verein für Geschichte der Arbeiterbewegung, Wien



2.19
Grußpostkarte aus Senftenberg, 1920er-Jahre. Privatbesitz, Triebendorf
> „Auf dem Bild siehst du Bubi mit 6 Wochen. Er gedeiht hier zusehends und ist der Liebling der ganzen Familie und wenn ich mit ihm ausfahre, ist das ein Triumphzug durch ganz Senftenberg.“

2.20
Bürgerlicher Städtetourismus, 1920er-Jahre. Orthochrome, Archiv für analoge Alltagsfotografie, Wien





1.25
Atelieraufnahme, Mariazell,
um 1900. Susanne Breuss,
Wien

Von Puppenwagen und Zinnsoldaten

Auch eine Verantwortung ganz anderer Art wurde den Frauen zugewiesen: „Wessen Schuld ist es, daß der Menschheitsfrieden heute noch immer bloß heißer Wunsch ungezählter Millionen ist? Zum größten Teil tragen die Schuld die Frauen, die Mütter. [...] Den Frieden wollt ihr erkämpfen, aber nicht einmal den kleinen Schritt macht ihr nach vorwärts, dass ihr eure Kinder vor den Symbolen des Mordes, der Menschenschlächtere bewahrt. Den Frieden wünscht ihr Frauenherzen und Frauenhirne, aber zum Weihnachtsfeste (Wintersonnwendfeier) beschenkt ihr eure Sprößlinge mit Kanonen, Gewehren, Säbeln, Lanzen, Schwertern, Revolvern, Bogen und Pfeilen!“²¹

Mit zunehmender Orientierung der Arbeiterhaushalte an bürgerlichen Lebensformen stieg die Nachfrage nach industriell produziertem Kinderspielzeug. Der pädagogische Stellenwert von Spielwaren fand zunehmenden Zuspruch, sodass die Schenkgewohnheiten bürgerlicher Familienfeste ab den 1920er-Jahren auch von der Arbeiterschaft verstärkt übernommen wurden. Die bürgerliche Trennung von Erwachsenen- und Kinderwelt führte im 19. Jahrhundert zur Herausbildung einer kindspezifischen, von den Erwachsenen kontrollierten Spielwelt, die vor allem Erziehungsideale und Wertvorstellungen der Eltern reflektierte.²² Spiele

und Spielzeug dienten nicht mehr dem bloßen Zeitvertreib, sondern wurden zu pädagogischen Zwecken herangezogen. Das Spielzeug entwickelte sich dabei zur Sozialisationsinstanz für die Aneignung vorherrschender Geschlechterrollen und wurde zum Zweck der Einübung bürgerlicher Lebens- und Verhaltensweisen instrumentalisiert. Die gesellschaftliche Bedeutung des habsburgischen Militärs und dessen Wertschätzung durch das Bürgertum spiegelte sich in der Spielwelt der Knaben. Mit Hilfe von Soldatenfiguren, maßstabgetreuen Geschützen und Kanonen sollten männliche Erziehungsideale wie Tapferkeit und Ehrenhaftigkeit verinnerlicht werden. Bezeichnenderweise konnte eine Spielwarenfabrik in Böhmen nach Beginn des Ersten Weltkrieges der gesteigerten Nachfrage an Spielgewehren und Kindersäbeln kaum entsprechen.²³ Während solcherart das Militärische in miniature Eingang in die Spielzimmer der Knaben fand, war die Spielwelt der Mädchen von Spielzeug dominiert, das sie auf ihre Zukunft als Hausfrauen und Mütter vorbereiten sollte. Namentlich die Puppe verkörperte das bürgerliche Erziehungsideal, indem sie als geheime Miterzieherin der Mädchen fungierte. Während die Puppensdamen modische Richtlinien und bürgerliche Verhaltensregeln vorgaben, dienten die Puppenkinder bzw. Babypuppen vor allem als Kinderersatz zur spielerischen Einübung der künftigen Mutterrolle. Mit dem Aufkommen des Kinderwagens stand auch den Puppenbabys alsbald ein fahrbarer Untersatz zur Verfügung: der Puppenwagen. Neben der Vorbereitung auf die zukünftige Mutterrolle sah Carl Reichstein, Mitinhaber der *Brennabor-Werke*, in der Produktion von Puppenwagen auch eine Investition in die Zukunft: „Mädchen, die damit ihre Püppchen ausfahren, werden als Frau dann gern auch ihr Baby in dem vertrauten, aber größeren Wagen präsentieren.“²⁴

Hand in Hand mit der Kinderwagenproduktion ging die Fertigung von Puppenwagen, die sich im Design und in der technischen Entwicklung am großen Vorbild orientierten. Ihre Körbe und Kästen waren und sind nahezu ident, ebenso die Innenausstattung, Verdecke, Räder oder Schieber. Wie beim Kinderwagen gab es auch beim Puppenwagen eine Vielfalt an Modellen. Aufgrund derselben Fertigungsschritte war es nahe liegend, dass sich der Puppenwagen zum zweiten Hauptartikel der Kinderwagenindustrie entwickelte. „Die Nachfrage nach ihnen ist besonders in der Zeit vor St. Nikolaus und vor Weihnachten sehr stark. [...] Bei den Puppenwägen kommt es vor allem darauf an [...], durch größtmögliche Farbenbuntheit gefällige Artikel herzustellen, die den Kindern besonders in die Augen fallen und von ihnen begehrt werden! Die langjährige Erfahrung der einzelnen Firmen hat auch hier gewisse Ausstattungsarten hervorgebracht, die den verwöhntesten Ansprüchen der großstädtischen Weihnachtsmärkte restlos genügen.“²⁵ 1920 bestätigte das *Praktische Handbuch für Korbflechter*, dass „die Anfertigung von Kinderkorb- und Puppenwagen einen eigenen Industriezweig bildet, der von hoher Bedeutung ist.“²⁶

Als weiteres Nebenprodukt erzeugte die Kinderwagenindustrie hauptsächlich Kinderspielwaren aus Holz. Darin spiegelte sich vor allem die Revolutionierung des Verkehrs: Eisenbahnen, Schiffe, Flugzeuge, Motorräder und Automobile gehörten zu den beliebtesten technischen Spielzeugen, die auch die Begeisterung für die rasche Entwicklung der technisch-wissenschaftlichen Welt dokumentieren. Während in späterer Folge Knaben aus den Bestandteilen des Kinderwagens ihre eigenen Automobile, so genannte Seifenkisten, bastelten, fuhren Mädchen nach wie vor mit den neuesten Puppenwagen spazieren.

Heute produziert eine italienische Kinderwagenfabrik originalgetreue, batteriebetriebene Miniaturausgaben bekannter Automobile. Als Nutzer dieses kostspieligen Spielzeugs werden hauptsächlich Knaben angesprochen, Mädchen müssen in den Werbeprospekten mit dem Beifahrersitz vorlieb nehmen.



4.20
Seifenkistenrennen, Villach, 1955.
Verein Industriekultur und
Alltagsgeschichte, Villach



4.6
Ernst Haas, Ausfahrt mit dem
Puppenwagen, Wien, 1945.



2.34

Puppenwagenparade als Vorbereitung auf die künftige Mutterschaft, Wien, 1933. Wien Museum
> Die Aufnahmen scheinbar harmloser Kinder-Unterhaltungsnachmittage unterstrichen die Auffassung des „Ständestaates“ von der „natürlichen“ Bestimmung der Frau als Mutter und Hüterin des christlichen Familienideals. Dementsprechend ergriff die „ständestaatliche“ Regierung Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, die die weitestgehende Ausschaltung von Frauenerwerbsarbeit zum Ziel hatte.

Paraden und Prozessionen

„Kinder ahmen die Sitten und Gewohnheiten gerne nach. Beim Spiel ‚Vater und Mutter gehen spazieren‘ darf der festlich geschmückte Puppenwagen nicht fehlen.“²⁷ Die Fotos und Bildunterschriften zu der im Mai 1933 anlässlich der Wiener Festwochen abgehaltenen Puppenwagenparade veranschaulichen die normierten Geschlechterverhältnisse der Zwischenkriegszeit, insbesondere die vorgenommenen Rollenzuschreibungen und die damit verbundenen Hierarchisierungen im Austrofaschismus.

Schließlich bot der von der Regierung provozierte Aufstand der Arbeiterbewegung im Februar 1934 den willkommenen Anlass zur Abrechnung mit der Sozialdemokratie. In Wien konzentrierten sich die Kämpfe auf einzelne Gemeindebauten, die von den Regierungsverbänden schließlich unter Artilleriebeschuss genommen wurden. Auch Frauen und Kinder kamen ums Leben. Die Zerstörung der vom Bürgertum so verhassten „roten Festungen“ besiegelte nicht nur die Niederlage der Arbeiterbewegung, sondern auch die Rücknahme sozialpolitischer Errungenschaften. Die Sozialdemokratische Partei und ihre Organisationen wurden behördlich aufgelöst, deren Vermögen beschlagnahmt.

Die Rekatholisierungsversuche aller Lebensbereiche machten die Teilnahme am katholischen Glaubensleben und an kirchlichen Veranstaltungen zur Pflicht. Hochoffizielle Wallfahrten nach Mariazell und Klosterneuburg sollten die Rolle des katholischen Österreichs in den Türkenkriegen als „Retter des Abendlandes vor der Gefahr im Osten“ in Erinnerung rufen, wobei die Bedrängnis nicht mehr im Islam, sondern im Bolschewismus gesehen wurde. Ornate und Weihrauch beherrschten kleinere und größere Staatsfeierlichkeiten. Österreich zelebrierte sein Fronleichnamfest in Permanenz.²⁸ Der von den Nationalsozialisten im Juli 1934 ermordete Kanzler Dollfuß wurde zum Märtyrer Österreichs stilisiert, für dessen Fürsprache im Himmel gebetet und dessen Heiligsprechung angestrebt wurde.

2.35

„Freiwilliger Arbeitsdienst“, 1934. Verein für Geschichte der Arbeiterbewegung, Wien
> Geringe Entlohnung und militärischer Drill waren die Kennzeichen des „Freiwilligen Arbeitsdienstes“. Diese umstrittene, 1932 unter der Regierung Dollfuß eingeführte Arbeitsbeschaffungsmaßnahme entwickelte sich unter dem austrofaschistischen Regime zu einem Propaganda- und Disziplinierungsinstrument.





2.32
Rudolf Spiegel, LeserInnen vor
der sozialdemokratischen *Wiener
Wandzeitung*, Wien, um 1933.
Österreichisches Institut für
Zeitgeschichte, Wien



2.36
Zerstörte Gemeindebauwohnung, Wien,
Februar 1934. Wien Museum
> Die Niederlage der Arbeiterbewegung
besiegelte das Ende der jungen österrei-
chischen Demokratie.



2.33

Uli Vonbank-Schedler /
Larissa Cerny
„Fredl im Wagerl“ mit
Bundeskanzler Engelbert
Dollfuß bei einer
Gedenkfeier, um 1933.
Fotomontage unter
Verwendung des
Originalfotos
Wien Museum, 2007



2.37

Vor dem Bundeskanzleramt,
Wien, Juli 1934.
Wien Museum
> Vor dem Bundeskanzleramt
warten die Menschen am
Tag nach der Ermordung
von Bundeskanzler
Engelbert Dollfuß auf
dessen Überführung. Um
seine Person entwickelte
sich in den Folgejahren ein
regelrechter Märtyrerkult
mit Straßenbenennungen,
Dollfußaltären in Kirchen
und Dollfußbildchen im
Herrgottswinkel.

Der bevölkerungspolitische Diskurs des „Ständestaates“ war beeinflusst von dramatisch gesunkenen Geburtenraten. Die niedrigsten bis dahin in Österreich zu verzeichnenden Geburtenzahlen korrelierten aufs engste mit dem Verlauf der Weltwirtschaftskrise. In Anbetracht der aussichtslosen Wirtschaftslage von Massenarbeitslosigkeit und Sozialabbau zeigten sich immer weniger Frauen gewillt, weiterhin Kinder zu gebären. Anlässlich der im Mai 1936 im Naturhistorischen Museum eröffneten Ausstellung *Das werdende und das wachsende Kind* beklagten die Leitartikler den anhaltenden Geburtenrückgang sowie die Tatsache, dass „1955 der Bevölkerungsdruck der umliegenden Staaten auf unser Österreich so stark sein wird, daß in zwanzig Jahren unser österreichisches Volk zum Verschwinden verurteilt sein wird.“²⁹ Die Ausstellung sollte zugleich „ein Mahnruf sein, vor allem an jene Frauen, die Villen, Autos und Hunde haben und in ihrer verkümmerten Mütterlichkeit den schönsten Schmuck des Lebens nicht besitzen, den eine Frau in ihrer Mutterschaft besitzt.“³⁰

Beharrlich bemühten sich die Repräsentanten der Diktatur um eine Steigerung der Gebärbereitschaft: „Denn nur mit Müttern, mit Frauen, die das heilige Amt und die soziale Pflicht der Mutter erfaßt haben, und opferbereit sich selbst vergessend, dem Leben dienen, kann Österreich erneut und aufgebaut werden.“³¹ Von der österreichischen Volkstumspolitik zur deutschen Volksgemeinschaft war es nur ein kleiner Schritt, zumal Dollfuß 1933 verkündet hatte, dass „wir so deutsch [sind], so selbstverständlich deutsch, daß es uns überflüssig vorkommt, dies eigens zu betonen.“³²

ANMERKUNGEN

- 1 Ausführlicher dazu vgl. Margit Reiter: *Unter Antisemitismus-Verdacht. Die österreichische Linke und Israel nach der Shoah*, Innsbruck/Wien/München 2001, S. 328.
- 2 *Mitteilungen des Volksgesundheitsamtes*, 5.1.1910, S. 31.
- 3 Julius Wünsch: *Die Entwicklung der Deutschen Kinderwagenindustrie unter besonderer Berücksichtigung der Auslandskonkurrenz*, Diss. Univ. Würzburg, Rothenburg o. J., S. 48.
- 4 Käthe Leichter: „So leben wir ...“ 1320 *Industriearbeiterinnen berichten über ihr Leben*, Wien 1932, S. 84f.
- 5 *Die Unzufriedene*, 6.9.1924, S. 4.
- 6 *Die Unzufriedene*, 26.9.1925, S. 4.
- 7 Leichter: „So leben wir ...“, S. 102.
- 8 *Der Kuckuck*, 8.9.1929, S. 12.
- 9 *Die Unzufriedene*, 9.10.1926, S. 8.
- 10 Heinz Sturm-Godramstein: *Kinderwagen. Gestern und Heute*, Hamburg 2001, S. 51.

- 11 *Arbeiterwille*, 1.1.1927, S. 6.
- 12 Victor Hammerschlag: *Das Haus des Kindes*, Wien 1918, S. 15. Separatdruck der Zeitschrift für Kinderschutz und Jugendfürsorge, 10 (1918) 8/9.
- 13 Leichter: „So leben wir ...“, S. 111.
- 14 Ebd.
- 15 *Die Unzufriedene*, 9.8.1924, S. 5.
- 16 *Blatt der Hausfrau*, 1.5.1927, S. 7.
- 17 Leichter: „So leben wir ...“, S. 112 f.
- 18 *Die Frau und Mutter*, Juli 1929, S. 3.
- 19 Leichter: „So leben wir ...“, S. 93.
- 20 Ebd., S. 88.
- 21 *Die Unzufriedene*, 26.12.1925, S. 2
- 22 Vgl. Alexandra Schneider: *Erwachsenenwelt en miniature. Die Spielwelten von Arbeiter- und Bürgerkindern um die Jahrhundertwende*, Bochum 1996, S. 31f.
- 23 *Bericht der k.k. Gewerbeinspektoren über ihre Amtstätigkeit im Jahre 1915*, Wien 1916, S. 275.
- 24 Frank und Renate Stapf: *Vom Korbmacher*

- zum Autokönig. Aus dem *Leben der Industriellen-Familie Reichstein 1839–1971*, Lappersdorf 2005, S. 22.
- 25 Wünsch: *Kinderwagenindustrie*, S. 46.
- 26 Louis Edgar Andés: *Praktisches Handbuch für Korbflechter*, Wien 1920, S. 81.
- 27 Albert Hilscher: *Puppenwagen-Parade Mai 1933*, Bildbeschriftung Nr. 2055. Österreichisches Institut für Zeitgeschichte, Wien, Bildarchiv.
- 28 Vgl. Ernst Hanisch: *Der politische Katholizismus als ideologischer Träger des „Austrofaschismus“*, in: Emmerich Tálos, Wolfgang Neugebauer (Hg.): „Austrofaschismus“. Beiträge über Politik, Ökonomie und Kultur 1934–1938, Wien 1984, S. 53–73, hier: S. 63.
- 29 *Reichspost*, 6.5.1936, S. 5.
- 30 Ebd.
- 31 *Das Kleine Blatt*, 12.5.1935, S. 2.
- 32 Ebd., 12.9.1933, S. 3.

1945 – 1968



4.2
Maria Wittmann (links) bei der Taufe
ihrer Tochter, Wien, 22. Juli 1945.
Kurt Wittmann, Wien

Wachsendes Glück auf Rädern

Wachsendes Glück auf Rädern

Werner Koroschitz

Westwärts

„Bald darauf zogen über den Nußdorfer Gürtel viele Menschen, einzeln, verstreut, aber im großen und ganzen ein mächtiger Zug. [...] Sie schoben Kinderwagen oder Handwagerln, darauf standen Wasserkannen, auch andere Gefäße. Wohin? [...] das Ziel war eine bekannte Sektfabrik. Es hatte sich herumgesprochen, dort lagern ungeheure Mengen berauschender Getränke für den Endsieg. Die Fässer wurden angezapft, die mitgebrachten Gefäße gefüllt. [...] Wie ich später erfuhr, kam es bei vielen Beutemachern zu schweren Durchfällen, der Sekt war noch nicht reif, aber der Krieg war zunächst zu Ende.“¹ Bildhaft schilderte der KPÖ-Stadtrat für Kultur und Volksbildung, Viktor Matejka, die Teilnahme der Wiener Bevölkerung an Plünderungsaktionen gegen Kriegsende mit allem ihr zur Verfügung stehenden Transportgerät.

Andere flüchteten vor der Roten Armee Richtung Westen, darunter hochrangige NS-FunktionärInnen. Die Schriftstellerin Inge Merkel beschrieb diesen westwärts ziehenden Menschenstrom: „Die Stadt hat sich geleert. Leute zu Fuß mit Rucksäcken, Binkeln, Koffern, Kinderwagen. Keine lauten Menschenzüge. Ein stummes hektisches Hasten hinaus aus der Stadt. Westwärts.“²

Nach Kriegsende fand der Kinderwagen vielfach zweckentfremdet Anwendung und wurde zu einem wichtigen Transportmittel, auf dem Obdachlose, Ausgebombte und Flüchtlinge ihr spärliches Hab und Gut transportierten. Das „Wagerl“ war ein weit verbreiteter, fahrbarer Untersatz, der weder bei der zeitaufwändigen Besorgung von Lebensmitteln noch beim Abtransport mühevoll beschafften Brennmaterials fehlte.

So eindrucksvoll die Reportagefotos den täglichen Existenzkampf der unmittelbaren Nachkriegsjahre wiedergeben, so bruchstückhaft ist ihre Aussage über die geistige Verfasstheit der österreichischen Bevölkerung nach Beseitigung des NS-Regimes durch den Sieg der Alliierten.

Die Fotografie jener Frauen, die das Österreichische Freiheitsbataillon in Wien freudig begrüßten, sagt nichts darüber aus, dass der „Österreichische Freiheitskampf“ allein aufgrund des 1943 von den Alliierten eingeforderten eigenen Beitrages zur Befreiung in den Vordergrund der politischen Argumentation und Propaganda Österreichs rückte.

Prägend für das nationale Selbstverständnis Österreichs wurden neben der Vorstellung von Österreich als erstem Opfer Hitlerdeutschlands vor allem die Bilder des Wiederaufbaus. „Wien baut auf“ war eines jener Schlagworte der Nachkriegszeit, wenn es darum ging, die Bevölkerung auf gemeinsame Ziele und Anstrengungen einzuschwören. Allerdings verhinderte diese Sichtweise über Jahrzehnte hinweg, Fragen nach den Ursachen und Zusammenhängen von Nationalsozialismus, Krieg, Zerstörung und Wiederaufbau zu stellen.

4.8
Ende und Anfang, Wien, um 1946.

4.3
Kriegsgräber der Roten
Armee im Volksgarten, Wien,
1945. Wien Museum



4.5
Relikte des Krieges, Wien, 1945.
Österreichische Nationalbibliothek,
Wien



4.1
Wienerinnen begrüßen das
österreichische Freiheits-
bataillon, Wien, 15. Mai 1945.
Österreichisches Institut für
Zeitgeschichte, Wien



4.9
Spazierfahrt in Schönbrunn,
im Hintergrund die zerstörte
Gloriette, Wien, 1946.
Verein für Geschichte der
Arbeiterbewegung, Wien



4.4
Kriegsschäden in Wien,
Freyung, 22. September 1945.
Wien Museum



4.7
Schwarzmarkt, 1945/46. Nieder-
österreichisches Kulturforum, St. Pölten
> Die Versorgung der Familien mit
Lebensmitteln und Alltagsgütern oblag
vor allem Frauen. Sie standen vor den
Lebensmittelläden Schlange, unter-
nahmen „Hamsterfahrten“ aufs Land
und betrieben Tauschhandel.
„Nach dem Krieg haben wir alles im
Schleich besorgt.“ (Erna Fencs, 2007).

4.10 (linke Seite)
Rudolf Spiegel, Der Zukunft entgegen,
Wien, 1946.
Österreichische Nationalbibliothek, Wien



4.17
Frauenhospiz in Wien, 1953.
ÖGB Wien, Bildarchiv



4.22
Rotarmisten vor ihrem Abzug aus Österreich, Bad Vöslau, August 1955.
Votava Bildagentur, Wien
> Als unmoralisches Verhalten wurden die Kontakte der so genannten „Wiener Mädels“ mit den alliierten Soldaten eingeschätzt. In der Etikettierung der „Soldatenbräute“ als „Angestrichene“ fanden nationalsozialistische Frauenideale ihre Fortsetzung.

4.18
Stadtpark, Wien, 1953. Wien Museum
> Auch nach dem Krieg ein ungewöhnliches Bild: Mann mit Kinderwagen.





4.25
Gasometer, Wien, Winter 1957/58.
Elisabeth Heider, Wien
> „Das war bei einem Ausflug, da hat mein Mann den Kinderwagen geschoben. Das war das erste und einzige Mal, dass er den Wagen geschoben hat. Vorher nie und nachher auch nie mehr. Männer haben damals keine Kinderwagen geschoben, das war unter ihrer Würde.“ (Elisabeth Heider, 2007)
Im Widerspruch zur Abbildung blieb das Schieben des Kinderwagens weiterhin Frauensache.



4.16
Erna Fencs mit ihrer Tochter Christine am Wienerberg, Wien, 1952. Erna Fencs, Wien

Wagerl gesucht!

Im Herbst 1945 waren in Wien von 100 untersuchten Kindern über zwei Drittel unterernährt. Zwei Jahre später unterstützte die Gemeinde Wien mittellose Mütter mit Säuglingswäschepaketen. Erst ab Frühjahr 1949 erhielten wieder alle Frauen bei der Geburt eines Kindes ein solches Paket. Bis dahin wurde den Frauen eine Entbindung im Frauenhospiz der Gebietskrankenkasse Wien nahegelegt, wo sie neben einem von den Amerikanern beigestellten Extrafrühstück auch mit anderen notwendigen Sachspenden bedacht wurden: „Jede Mutter, die das Frauenhospiz verläßt, bekommt als Geschenk der Krankenkasse fünf Meter Flanell, ein Hemdchen, ein Saugflascherl, ein paar Sauger, Zwirn, Sicherheitsnadeln, vollkommen wasserdichtes Papier als Kautschukersatz, eine Rolle hauchdünnes Seidenpapier für Reinigungszwecke.“⁴

Neben Säuglingswäsche, Windeln und Leintüchern fehlte es auch an brauchbaren Kinderwagen: „Mein Buberl ist 14 Monate, ich habe ein Kinderwagerl, aber leider, leider sind die Räder unbrauchbar. So kann ich den Wagen nicht benutzen. Seit dem Herbst laufe ich vergebens von Geschäft zu Geschäft, bitte, daß man mir wenigstens neue Speichen einzieht, aber ohne Zigaretten geht selbst das nicht. Ich kann auch nicht zur Mutterberatung, denn bei uns gibt es seit einem Bombenangriff im vorigen Jahre keine mehr und bis zum vierten oder zwölften Bezirk ist es ohne das Wagerl zu weit. Hätte eine Leserin ein Wagerl zur Verfügung, das sie nicht mehr braucht für meinen kleinen Werner?“⁵, lautete ein verzweifelter Leserbrief in der Zeitschrift *Die Frau* vom Februar 1946.

Bald nach Kriegsende versuchte die männlich dominierte Wertegemeinschaft von Politik, Kirche und Wirtschaft, die Geschlechterrollen durch die Propagierung althergebrachter Beziehungsmuster ‚neu‘ zu definieren. Seitens der Medien ergingen verschiedene Ratschläge an Frauen, wie sie einen entsprechenden Mann finden könnten bzw. wie sie diesen nach der Heirat zu umsorgen hätten. Die Zeitschrift *Frau und Familie* bemühte dabei das zeitgemäße Klischee der aufmerksamen Ehefrau, liebenden Mutter und gewissenhaften Hausfrau: „Die Kochschürze wird mit einem Seufzer der Erleichterung abgetan, Gesicht und Hände gewaschen, die Haare gerichtet und wenn Gatte und Kinder mit Appetit heimkommen, lächelt ihnen nicht nur der gedeckte Tisch, sondern auch eine sauber und gepflegt aussehende Hausfrau entgegen. Nach beendeter Mahlzeit wird abgetragen [...], mit einigen ordnenden Griffen die Küche in einen aufgeräumten Zustand gebracht, und nun setzt sich die Mutter noch für den Rest der Mittagspause zu ihrem Gatten. [...] Selbstverständlich wird diese Frau auch abends für ihren Gatten Zeit haben. Das Nachtmahl ist schon vormittags soweit vorbereitet worden, daß nur wenige Handgriffe nötig sind. Das Geschirr wandert selbstverständlich wieder in den Abwasch, schwupp schiebt man alles zu, denn morgen – da geht es in der Schmutzarbeit des Vormittags gleich in einem. Und dann ist Mutter ganz Kamerad.“⁶

„Teuer und schwer“

Die Nachfrage nach Haushaltsgeräten, Unterhaltungselektronik oder Kinderwagen war auch in Zeiten der Wirtschaftswunderjahre nicht immer leicht zu befriedigen. Der Ratenkauf wurde häufig von den ‚kleinen Leuten‘ in Anspruch genommen, um sich kostspieligere Konsumgüter anschaffen zu können. Verbreitet war u.a. die Ratenzahlung während der Schwangerschaft: Die werdenden Eltern zahlten dem Händler die monatlichen Raten für den ausgewählten Kinderwagen, sodass er zur Geburt des Kindes abbezahlt und abholbereit



4.13
Plakatwerbung für *Ideal* Patentkinderwagen,
Wien, 1949. Wienbibliothek im Rathaus,
Plakatsammlung



4.26
Volksgarten, 1950er-Jahre.
Verein für Geschichte der
Arbeiterbewegung, Wien

war. Nachdem das Kind dem Liegewagen entwachsen war, verkauften ihn die BesitzerInnen vielfach wieder an die HändlerInnen zurück bzw. erwarben gegen Aufzahlung einen adäquaten Sportwagen. Der Gebrauchtwagenhandel, ob über das Fachgeschäft oder den Bekanntenkreis, erlaubte auch Familien mit geringerem Haushaltsbudget die Finanzierung eines Kinderwagens: „1953 kam Andrea zur Welt. Den Kinderwagen haben wir von einem Arbeitskollegen meines Mannes aus zweiter Hand gekauft. Kinderwagen waren teuer und den Liegekinderwagen kann man ja nicht lange benutzen. Wenn Andrea kein Winterkind gewesen wäre, hätten wir vielleicht gleich einen Sportwagen gekauft, den konnte man auch zu einem Liegewagen verstellen.“⁷

Darüber hinaus wurden Kinderwagen ausgeborgt oder von stolzen Großmüttern angeschafft: „Jedenfalls hat meine Mutter mir den Wagen geschenkt. Sie hat gesagt: ‚Mein erstes Enkerl kriegt den schönsten Kinderwagen.‘“⁸ Nicht selten mussten die KäuferInnen jedoch mit den Modellen vorliebnehmen, die vorrätig waren: „Am 12. Dezember 1951 ist Christine auf die Welt gekommen, ein paar Tage später bin ich mit dem Kind nach Hause gegangen, und da brauchten wir einen Kinderwagen. Den haben wir am Columbusplatz gekauft, der war himmelblau, man musste halt nehmen was da war, es gab ja nichts.“⁹

Obwohl der Kinderwagen ab den 1950er-Jahren vermehrt im öffentlichen Raum wahrzunehmen war, blieb er für viele Großstadtsituationen ein unpraktisches, sperriges Vehikel. Die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel war allein aufgrund seines Gewichtes nahezu unmöglich. Hinzu kam, dass in den öffentlichen Verkehrseinrichtungen Wiens die Gratisbeförderung von Kinderwagen, Krankenfahrstühlen, zusammenklappbaren Fahrrädern, Wintersportgeräten oder Musikinstrumenten überhaupt erst ab 1972 möglich war.



4.14

Wiener Messe, 1949. Otto Haberhauer, Wien

> Der Zulieferbetrieb Alois Haberhauer kooperierte aufs Engste mit den Kinderwagenproduzenten. Auf der Wiener Frühjahrsmesse 1949 präsentierte sich das Unternehmen gemeinsam mit dem Kinderwagenhersteller Erich Bär.

4.47

Werbeaufnahme der Firma Record, Wien, 1960er-Jahre. Otto Haberhauer, Wien

> Alois Haberhauer war mit Record auf sämtlichen Messen vertreten.



Die Erinnerungen von damaligen Benutzerinnen legen nahe, dass der Kinderwagen in den 1950er-Jahren noch hauptsächlich für Ausfahrten in nahe gelegene Park- bzw. Grünanlagen genutzt wurde: „Mit meinen Kindern bin ich auch spazieren gegangen. Auch Stadtpark, Volksgarten, Augarten, wenn nur die Wege dorthin nicht so weit gewesen wären. Immer wieder Straßen überqueren ... mit den Öffentlichen konntest nicht fahren, konntest ja nicht in die Straßenbahn hinein, nur mit dem Kind am Arm. Aus. Die Wagerl konnte man nicht zusammenklappen, die waren so starr.“¹⁰

Bei der tendenziell seltenen Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel kamen auch Erfahrungen hinzu, die das Nervenkostüm der Eltern strapazierten: „Wolfgang ist im Oktober 1957 zur Welt gekommen. Mit dem Kinderwagen bin ich nie in der Straßenbahn gefahren, das wäre gar nicht gegangen. Die Wagen waren ja schwer, die konnte man nicht so nehmen wie heutzutage. Nur einmal, da waren wir bei Freunden in der Josefstadt und sind dann in der Nacht nach Hause, so gegen 10 Uhr abends. Da hat mein Mann den Wagen zur Stadtbahn hinaufgetragen und ich das Kind. In der Straßenbahn haben die Leute dann geschimpft: ‚Die jungen Leute heutzutage, mit einem Kind um die Zeit noch unterwegs!‘ Danach sind wir, wenn wir abends Freunde besucht haben, immer zu Fuß von der Josefstadt nach Hause gegangen, so was wollten wir nicht noch einmal mitmachen.“¹¹

Neben Straßenbahneinstiegen und Bordsteinkanten stellten vor allem Stiegenaufgänge ein kräfteaubendes Hindernis für Kinderwagenbenutzerinnen dar: „Damals ließ es die Hausherrin nicht zu, dass der Kinderwagen unten im Stiegenhaus stehen bleibt, wir mussten ihn immer in unsere Wohnung in den dritten Stock schleppen“¹³, erinnert sich Margarethe Kramer. Anfang der 1960er-Jahre brachte die Firma von Alois Haberhauer den so genannten „Stufengeher“ auf den Markt, womit letztgenannte Barrieren angeblich problemlos bewältigt werden sollten. Der Nachteil des Stufengehers war jedoch sein Gewicht, sodass nur „robuste Frauen ihn daschoben haben.“¹⁴

Vom allgemeinen Konjunkturaufschwung profitierten neben Kinderwagenproduzenten und -händlerInnen auch HerstellerInnen von Zubehörteilen aller Art: „Anfangs hat es ja fast kein Zubehör gegeben. Nach dem Krieg gab es ja kaum Kinderwagen. Die Mutter benötigte anfangs ja hauptsächlich ein Betterl für ihr Kleines, zum Spazierenfahren war keine Zeit. Schließlich ist der Kinderwagen zu einem Repräsentationsstück geworden, vor allem fürs erste Kind. Da wollten die Leute gute Qualität mit guter Ausstattung, so entwickelte sich der Verkauf von Kinderwagenzubehör zu einem guten Geschäft.“¹⁵

Hermann und Margarethe Kramer begannen 1952 in Wien mit der Netzwarenerzeugung. Bald darauf beschränkten sie ihre Produktion auf Kinderwagennetze: „Die Produktion von Kinderwagennetzen war eher ein Zufall, aber damit ging das Geschäft bergauf. Anfangs benötigte man für die Montage eines Netzes noch fünf bis sechs Minuten. Danach hat meine Frau auf Wunsch meiner Abnehmer das System weiterentwickelt, sodass sich die Befestigung mit speziellen Klammern und vorherigem Einhäkeln des Netzes wesentlich beschleunigte. Es ging dann rapide aufwärts. Allein in Wien belieferte ich 40 Kinderwagen-Vertriebsstellen, dazu kamen noch die größeren Städte in Österreich. [...] Die meisten Netze wurden von Heimarbeiterinnen in Stockerau erzeugt. Für ein Netz hat man ungefähr eine Stunde benötigt und wir brauchten hundert Netze pro Tag. Die Frauen haben zuhause gearbeitet und uns einmal die Woche die Netze gebracht, jede einzeln, da gab es untereinander kein Vertrauen.“¹⁶ In Spitzenzeiten fertigten rund 100 Heimarbeiterinnen Kinderwagennetze für den Zulieferbetrieb in Wien.

Auto oder Kinderwagen?

Der Wirtschaftsaufschwung erlaubte es den Menschen, an eine bessere Zukunft zu glauben. Elektrische Haushaltsgeräte, Fernseher, Nierentisch, Motorroller und Automobil waren die Sendboten dieser Zeit. Insbesondere mit der steigenden Motorisierung wurde für immer mehr Menschen der Traum von individueller Freiheit und Mobilität zur Realität. Bei den motorisierten Ausflügen durfte das Kleinkind nicht fehlen und es stellte sich zunehmend die Frage nach der Unterbringung des Kinderwagens: „Wir hatten einen VW-Käfer, in den ist der Kinderwagen nicht hineingegangen. Der war nicht zum Klappen und gar nichts. Wenn wir mit dem VW unterwegs waren, haben wir den Wolfgang zum Spazieren auf den Schultern oder auf dem Rücken getragen.“¹⁷

Ganz im Zeichen der einsetzenden Massenmotorisierung und gesteigerter Reiseaktivitäten entwickelte die Kinderwagenindustrie alsbald transportable Mehrzweckmodelle: „VW-Boy läßt sich selbst im VW mühelos mit vier Handgriffen unterbringen!“, hieß es in einem Werbeprospekt der deutschen Kinderwagenfirma Frankonia.

Die oberösterreichische Firma Hoco produzierte Ende der 1960er-Jahre ihre ganz nach dem Urlaubstrend benannten Modelle Capri, Grado oder Nizza mit einem eigenen „VW-Gestell“, das die Unterbringung im Kofferraum ermöglichte: „Ende der 50er-Jahre haben wir ein übertragenes Auto bekommen. Der zusammenklappbare Sportwagen hat im Auto Platz gehabt, der Kinderwagen wäre da nie hineingegangen“¹⁸, erinnert sich in diesem Zusammenhang Edith Helige.

Die Individualisierung der Lebensweise, bedingt durch wachsende Prosperität und steigenden Konsum, ließ in konservativen Kreisen bald die Angst vor dem Verfall traditioneller Familienwerte aufkommen. „Auto oder Kinderwagen?“ titelte die Frauenzeitschrift *Brigitte. Das Blatt der Hausfrau* im November 1958 in ihrem Beitrag zu diesem „volkswirtschaftlichen Problem“, wobei ein direkter Zusammenhang zwischen dem Kaufverhalten der ÖsterreicherInnen und sinkenden Geburtenraten hergestellt wurde: „Ist es das chromblinkende Vehikel wert, daß man ihm alle Kraft der Zeit opfert? [...] Gewiß, ein Auto – hier als Symbol der erstrebenswerten Güter unserer Zeit gedacht – kann nicht das erste Lachen eines Kindes ersetzen. Das wird jenen, die sich kompromißlos für das Auto und gegen das Kind entschieden haben, wohl erst klar werden, wenn sie alt und einsam sind.“¹⁹

In sporadischen Abständen publizierten Frauenzeitschriften detaillierte Rechenexempel über den realistischen Kostenaufwand bei der Aufzucht eines Kindes. „Was kostet ein Kind?“, fragte *Brigitte* im März 1959 und kam zu dem Schluss, dass ein junger Mensch seine Eltern „von der Wiege bis zur Promotion etwa 165.000 Schilling kostet.“²⁰ Bis zur Geburt des Kindes musste „die werdende Mutti“ mit Ausgaben von mindestens 5.000 Schilling rechnen, dabei war der Kauf eines „Topfes zum Auskochen der Windeln“ inkludiert.²¹ Die Ausgaben für einen Kinderwagen wurden dabei mit rund 500 Schilling veranschlagt.

Fünf Jahre zuvor waren unter dem Titel „Was kostet ein Baby“ für einen Kinderwagen noch 700 Schilling veranschlagt.²² Dabei betrug die Anschaffungskosten von der Geburtsurkunde über den Kinderwagen und die Wagenausstattung bis zum Milchfläschchen rund 2.000 Schilling.²³

Die katholische Kirche stellte einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen Konsumverhalten und Schwangerschaftsabbruch her. Angesichts der ihrer Meinung nach überhandnehmenden „Wohlstandsabtreibungen“ trat man in der *Schriftenreihe des katholischen Familienverbandes Österreichs* vehement gegen eine Liberalisierung des Abtreibungsverbotes ein und polemisierte gegen die angeblichen Auswüchse: „Reisen, Kino, Parties, Ausflüge müßten unterbleiben, wenn ein Kind da wäre, also weg damit! Es ist ja nichts dabei!“²⁴ Eine Haltung, die angesichts des im 21. Jahrhundert seitens einer katholisch-konservativen Regierungsvertreterin vorgebrachten Slogans „Kinder statt Partys“ noch immer ihre Aktualität besitzt.



4.33

„Glück auf Rädern – das ist für die Jungen meist nicht das Baby im Kinderwagen, sondern der Kleinwagen, den der Familienzuwachs in der Regel in unerreichbare Ferne rückt. Denn das Auto gehört zum Lebensstandard; und Kinder sind da nur hinderlich“, lautete die Bildunterschrift im *Stern* vom 29. Jänner 1961.

Österreichisches Institut für Zeitgeschichte, Wien



4.44
 Aufbruch in die Konsumgesellschaft,
 1960er-Jahre.
 Verein für Geschichte der Arbeiter-
 bewegung, Wien

4.39
 Häuslbau in Vorarlberg, 1963. Peter
 Josef Populorum, Wien
 > Der Häuslbauerboom setzte massiv
 in den 1960er-Jahren ein. Vermehrter
 Wohlstand ermöglichte unter gewalti-
 gen Anstrengungen die Verwirkli-
 chung des Traumes vom Eigenheim
 im Grünen.

4.43
 Die „Eins-Zwei-Drei-Vier-Familie“ wurde
 zum Inbegriff der sich entwickelnden
 Wohlstandsgesellschaft: eine Frau, zwei
 Kinder, drei Zimmer und vier Räder.
 Orthochrome, Archiv für analoge
 Alltagsfotografie, Wien



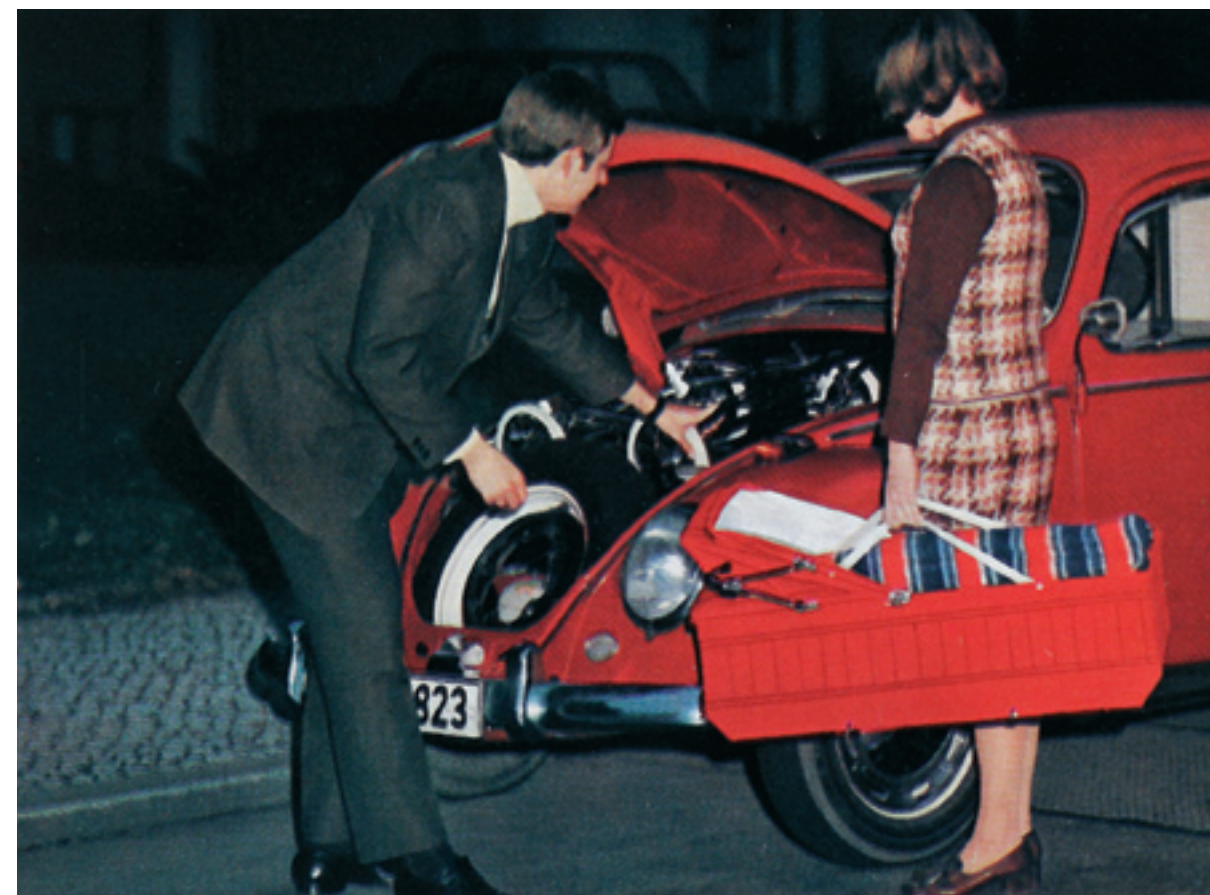


5.1

Detail aus dem Werbespekt *Frankonia*, 1969. *Babyausstattung Horn/Hoco-Firmenarchiv, Mauerkirchen*
 > Ende der 1960er-Jahre brachte *Frankonia* den Promenadenkinderwagen *Royal 300* auf den Markt. Besonders wurde darauf hingewiesen, dass sich das Wäschefach auch als Behälter für Transistor-Radios eignet.

4.50

Detail aus dem Werbespekt *Kinderkörbchen*, München, 1969. *Babyausstattung Horn/Hoco-Firmenarchiv, Mauerkirchen*
 > Der Faltkinderwagen, Typ *Auto Boy*, wurde besonders „autofahrenden Familien“ empfohlen. Beworben wurde er damit, dass er „sogar unter die VW-Haube passt, ohne dass man die Räder abnimmt.“



ANMERKUNGEN

- 1 Viktor Matejka: *War 1945 ein Anfang? oder: Chancen eines Anfangs*, in: Jochen Jung (Hg.): *Vom Reich zu Österreich. Erinnerungen an Kriegsende und Nachkriegszeit*, München 1985, S. 23–31, hier: S. 24.
- 2 Inge Merkel: *Der Vogel des Lebens*, in: Jung (Hg.): *Vom Reich zu Österreich*, S. 198–208, hier: S. 199.
- 4 *Die Frau*, 16.2.1946, S. 7.
- 5 Ebd.
- 6 Zit. nach Franz Severin Berger, Christiane Holler: *Trümmerfrauen. Alltag zwischen Hamstern und Hoffen*, Wien 1994, S. 230f.
- 7 Edith Helige, geb. am 6.12.1923 in Prag. Interview am 26.3.2007, Wien.

- 8 Brunhilde Kühn, geb. am 27.11.1920 in Wien. Interview am 2.4.2007, Wien.
- 9 Erna Fencs, geb. am 3.7.1927 in Wien. Interview am 20.3.2007, Wien.
- 10 Brunhilde Kühn, Interview am 2.4.2007, Wien.
- 11 Elisabeth Heider, geb. am 23.10.1934 in Laa/Thaya. Interview am 11.4.2007, Wien.
- 13 Margarethe Kramer, geb. am 16.6.1930 in Kötschach-Mauthen. Interview am 28.2.2007, Wien.
- 14 Otto Haberhauer, geb. am 23.8.1948 in Wien. Interview am 29.3.2007, Wien.
- 15 Hermann Kramer, geb. am 21.3.1928 in Görttschach bei Ferlach. Interview am 26.2.2007, Wien.

- 16 Ebd.
- 17 Elisabeth Heider, Interview am 11.4.2007, Wien.
- 18 Edith Helige, Interview am 26.3.2007, Wien.
- 19 Brigitte. *Das Blatt der Hausfrau*, März 1959, S. 9.
- 20 Ebd., März 1959, S. 8.
- 21 Ebd., S. 9.
- 22 *Das Blatt der Hausfrau*, Jänner 1954, S. 4.
- 23 Ebd.
- 24 Zit. nach Maria Mesner: *Frauensache? Zur Auseinandersetzung um den Schwangerschaftsabbruch in Österreich* (Veröffentlichungen des Ludwig-Boltzmann-Institutes für Geschichte und Gesellschaftswissenschaften, Bd. 23), Wien 1994, S. 114.