

Citation style

Wessel, Horst A.: review of: Günther Riederer, Auto-Kino. Unternehmensfilme von Volkswagen in den Wirtschaftswunderjahren, Wolfsburg: Volkswagen-AG, 2011, in: ~ Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte (bis 2021), 2013, 1, p. 120-121, DOI: 10.15463/rec.1189719733



copyright

This article may be downloaded and/or used within the private copying exemption. Any further use without permission of the rights owner shall be subject to legal licences (§§ 44a-63a UrhG / German Copyright Act).

GÜNTER RIEDERER: *Auto-Kino. Unternehmensfilme von Volkswagen in den Wirtschaftswunderjahren* (Historische Notate 16). Volkswagen-AG, Wolfsburg 2011, 196 S. (zahlr. Abb., DVD), 19,80 €.

Die nunmehr 16. Ausgabe der Notate überrascht weniger wegen der behandelten Thematik – denn historische Filme sind, zumindest von den Wirtschaftsarchivaren, als bedeutende Quelle längst erkannt – als vielmehr durch die Herangehensweise, durch die anspruchsvolle Aufmachung und die beiliegende DVD. Bislang war das Filmschaffen des Unternehmens, mindestens 35 Filme allein in den Jahren von 1949 bis 1968, nicht systematisch, sondern nur ansatzweise behandelt worden; lediglich einzelne Filme hatten in der Vergangenheit Berücksichtigung gefunden. Allerdings scheint die Drucklegung einige Jahre in Anspruch genommen zu haben, denn abgesehen von zwei vom Unternehmensarchiv betreuten Beiträgen aus den Jahren 2009 bzw. 2010 und zwei Internet-Zugriffen am 1. Mai 2010 wurden Veröffentlichungen herangezogen, die spätestens 2008 erschienen sind. Leider hat deswegen der durch wichtige Beiträge eingeleitete, kommentierte Katalog „Industriefilm 1960–1969. Filme aus Wirtschaftsarchiven im Ruhrgebiet“ vom Januar 2011 ebenso wenig Beachtung gefunden wie die grundlegende Dissertation von Joachim Thommes, die seit 2009 in zweiter Auflage vorliegt.

Der Verfasser, promovierter Historiker, ist Wissenschaftler am Deutschen Literaturarchiv Marbach, der sich in der Vergangenheit wiederholt mit der Thematik und nun offensichtlich auch intensiv mit den VW-Filmen befasst hat. Die insgesamt 37 Filme aus den Jahren 1949–1971 werden im Anhang kurz technisch und inhaltlich beschrieben. Sie befinden sich, abgesehen von einem Film aus dem Bundesarchiv, im VW-Archiv. Ob diese wichtigen und oft nur als Unikate erhaltenen Quellen klimatisch richtig verwahrt werden, ob es Arbeitskopien gibt, die der Forschung zugänglich sind, das erfahren wir leider nicht.

Über den Inhalt der Filme, wer sie und warum gemacht hat, wo sie eingesetzt wurden und wie das Echo in der Presse war, darüber hat der Verfasser erfreulich viel herausgefunden. Das betrifft auch die Abbildungen, die nicht allein die Filme, sondern auch die Aufnahmen selbst, die Regisseure, die Kameramänner, die für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit im Unternehmen Verantwortlichen und nicht zuletzt den in den Filmen, ggf. samt Familie, wiederholt auftretenden und auf deren Inhalt und Gestaltung direkt Einfluss nehmenden Generaldirektor, Heinrich Nordhoff, zeigen.

Der Verfasser berichtet darüber nicht Film für Film, sondern bildet thematische Schwerpunkte. Das ist durchaus kurzweilig; es werden jedoch zwangsläufig immer wieder zahlreiche Filme, oft sogar mehrfach dieselben, als Beispiele herangezogen, was es erschwert, für die einzelnen Filme ein Gesamtbild zu erhalten. Außerdem erlauben die gewählten Überschriften nicht immer die inhaltliche Erfassung der Blöcke. Beispielsweise betrifft der Themenblock 6 „Schichtwechsel“ Modernisierung, Rationalisierung, damit zugleich die Arbeit im Wandel, deren Plan- und Verwaltbarkeit, die Qualität der Produkte und die Qualifizierung der Werktätigen, die Motorisierung und ihre Folgen, die Belegschaft des Wolfsburger Werkes insgesamt, einige namentlich genannte und mit ihrer Arbeit vorgestellte Arbeiter und Angestellte sowie das Werksorchester und vieles andere mehr. Dabei wird auf 18 Filme verwiesen, auf sieben mehrfach.

Im Block 7 „Autostadt“ wird nicht allein, was zu erwarten ist, die Entwicklung Wolfsburgs während der „Wirtschaftswunderzeit“ filmisch entdeckt und dokumentiert, sondern auch Heinrich Nordhoff porträtiert und die Hochzeit seiner Tochter Elisabeth mit Ernst Piech zelebriert. Der „Vorspann“ betrifft zwei Kinofilme, die weder vom Unternehmen noch in dessen Auftrag hergestellt wurden, in denen ein VW-Cabriolet eine Rolle spielt – zweifellos, wie der Verfasser zurecht herausstellt, ein wunderschöner Wagen und für viele Bürger der noch jungen Bundesrepublik ein Traum, aber eben auch, was übersehen wird, ein Fahrzeug, das sich besonders gut, weil offen, für Filmaufnahmen verwenden ließ. Der „Abspann“ bildet die öffentliche Trauerfeier für den verstorbenen Generaldirektor.

Der Versuch, den gewählten Zeitabschnitt in die Unterabschnitte 1948–1953 bzw. 1953–1968 weiter zu untergliedern, liegt nahe und scheint aufgrund des bei VW erfolgten Wechsels bei Regisseuren und Produktionsgesellschaften nachvollziehbar. Allerdings sind die Neuansätze selbst dort keineswegs so deutlich, wie der Verfasser glaubhaft zu machen versucht. Schroedter und seine Pro-

duktionsgesellschaft waren seit 1951 mit VW im Geschäft und blieben es bis 1968. Da reicht es auch nicht, den deutsch-amerikanischen Produzenten Kalser unvermittelt im ersten Wort des neuen Kapitels zu nennen und den Bezug zu VW erst sechs Seiten später erstmals herzustellen. Von einem der neuen Kameramänner, der einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet haben soll, „den Fortschrittsgeist der 1950er Jahre zu visualisieren“, die Modernisierung und das Wirtschaftswunder sinnlich erfahrbar zu machen, hören wir, dass er bereits „zweifelloso zu den bedeutendsten Kameramännern des deutschen Films der Zwischenkriegszeit zählte“.

Der Vorwurf, die Unternehmensfilme seien „geschichtslos“, weil sie sich nicht offen mit dem Nationalsozialismus auseinandersetzen und nicht die Beschäftigung von Zwangsarbeitern thematisierten, verkennt die Aufgabe dieser Werbe- und Imagefilme. Krawatte und Einstecktuch bei einem offiziellen Auftritt des Generaldirektors können nur den erstaunen, der die Zeit und ihre Gepflogenheiten nicht kennt. Der nachdrückliche Hinweis auf die Teilnahme des Wirtschaftsministers bzw. seines Staatssekretärs an offiziellen Feiern des Unternehmens übersieht, dass es sich um eins der größten Wirtschaftsunternehmen im Bundesbesitz gehandelt hat. Eine Berücksichtigung der Ergebnisse der Forschung hätte dem Eindruck entgegengewirkt, die VW-Filme hätten die Entwicklung des bundesdeutschen Wirtschaftsfilms dominiert und sie wären es gewesen, die dafür zuerst die durch Auszeichnungen dokumentierte Anerkennung im In- und Ausland gefunden hätten.

Düsseldorf

HORST A. WESSEL

ANETTE SCHLIMM: *Ordnungen des Verkehrs. Arbeit an der Moderne. Deutsche und britische Verkehrsexpertise im 20. Jahrhundert* (Histoire 26). transcript, Bielefeld 2011, 366 S. (22 Abb.), 35,80 €.

Die überarbeitete Dissertation von Anette Schlimm (Betreuer Thomas Etzemüller, Oldenburg) vergleicht das Ordnungsdenken deutscher und britischer Verkehrswissenschaftler von der Zwischenkriegszeit bis in die 1950er Jahre. Schlimm kann dabei überzeugend herausarbeiten, dass sich die Verkehrswissenschaft in ihrer Gründungs- und Aufbauphase in Deutschland und Großbritannien nicht als anwendungsorientierte Planungswissenschaft professionalisierte und etablierte, die gegenwärtige und zukünftige Verkehrsbedarfe berechnete und die dafür nötigen Verkehrsinfrastrukturen auslegte, wie es seit den 1950er Jahren und bis heute in Lehre und Forschung teilweise der Fall ist, sondern sich als ordnende Wissenschaft für die Zuweisung von Aufgaben an die einzelnen Verkehrsträger und für die Integration der konkurrierenden Verkehrsmodi zu einem harmonisch zusammenwirkenden Verkehrssystem stilisierte. Sie beschreibt damit die entstehende Verkehrswissenschaft als einen Teil der Volkswirtschaftslehre bzw. der Staatswissenschaften, allerdings in kritischer Distanz zu marktwirtschaftlichen Theorien und mit Betonung der besonderen Anforderungen an den Verkehr als gemeinwohlorientierte Infrastruktur. Erst aus dieser Besonderheitenlehre ergab sich ja die Möglichkeit, eine methodisch eigenständige Verkehrswissenschaft von der allgemeinen Volkswirtschaftslehre abzugrenzen.

Die Krise war das Paradigma dieser Ordnungssehnsucht, so wie das Wachstum das Paradigma der Verkehrsplanung werden würde. Schlimm kann nachweisen, dass die frühen Verkehrswissenschaftler bis in die 1950er Jahre nicht von einem Wachstum des Gesamtverkehrs ausgingen. Der Fokus der Verkehrswissenschaft auf die Eisenbahn und ihren schrumpfenden Anteil am Verkehrsmarkt unterstützte diesen verteilungs- und nicht wachstumsorientierten Ansatz.

Schlimms Analyse wird insbesondere dem in Köln entstehenden Institut für Verkehrswissenschaft gerecht, das in der Arbeit besonders ausführlich gewürdigt wird. Zeitgleich entstanden aber auch verkehrswissenschaftliche Institute und Professuren, die den Ingenieur- und den entstehenden Planungswissenschaften näher standen und deren Inhaber selbst Ingenieure und Planer waren. Bis heute changiert die Verkehrswissenschaft zwischen der Volkswirtschaftslehre und den Planungs- und Ingenieurwissenschaften, wie dies etwa in der Teilung des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundes-