

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



HISTORISCHE NOTATE | 16

Auto-Kino.

Unternehmensfilme von Volkswagen in den Wirtschaftswunderjahren

HISTORISCHE NOTATE

Schriftenreihe der Historischen Kommunikation der Volkswagen Aktiengesellschaft

Auto-Kino.

Unternehmensfilme von Volkswagen in den Wirtschaftswunderjahren

Der Autor

Günter Riederer,

Jg. 1967, Dr. phil., Historiker, seit Februar 2011 Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation (IZS) der Stadt Wolfsburg

Letzte Veröffentlichungen: Der letzte Österreicher. Leopold von Andrian und sein Nachlass im Deutschen Literaturarchiv Marbach, Marbach am Neckar 2011; Von Spürhunden, Jägern und Wüschelrutengängern. Die Ausstellung „Kunst aus Wolfsburger Privatbesitz“ im Wolfsburger Kunstverein im Jahr 1975, in: Anita Placenti-Grau/Justin Hoffmann/Günter Riederer (Hg.): Wolfsburger Sammler, Wolfsburg 2012, S. 13-22

Impressum

Herausgeber

Manfred Grieger, Ulrike Gutzmann

Gestaltung

design agenten, Hannover

Druck

Hahn-Druckerei, Hannover

ISSN 1615-0201

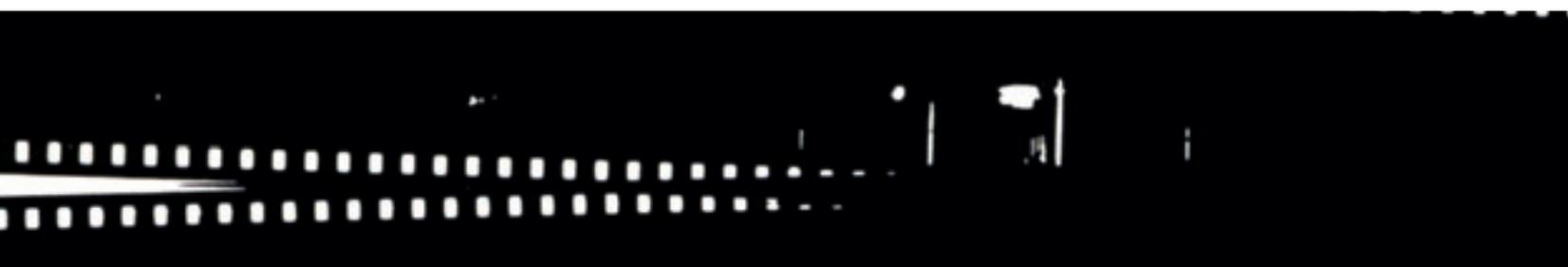
ISBN 978-3-935112-39-0

©Volkswagen Aktiengesellschaft

Wolfsburg 2011

Ausgabe 2012

1. Vorspann	6
2. Aufbaupathos und Wirtschaftswunder – die ersten Filme Kontinuitäten im Kulturfilm — Autofilme — Industrie und Kino — Der Lehrfilm als Brücke zum Verständnis der Technik — „Gereinigte Realität“ — Belehrungen über Schmierstoffe — Von der Größe des Werks — Plastische Effekte durch den „Raumfilm“ — Eine konzertierte „Presseaktion“ — Filme aus Wolfsburg — Der „Filmeinsatz in der VW-Organisation“ — Der König der Bildwelten	12
3. Die filmische Meistererzählung – „Aus eigener Kraft“ Festliche Premieren — Visuelle Alleinvertretungsansprüche — „Ein Film über Werk und Wagen der Wolfsburger“ — Einsatz neuester Filmtechnik — Ein Industriefilm mit Spielfilmambition — Endlos fließende Bänder — Ein „Neubeginn aus dem Nichts“ — Keine „Stunde Null“ — Die Fabrik als Ort der Gemeinschaft — Schroedter und der „typische ‚VW-Stil‘“	35
4. „Diesseits der Zonengrenze ...“ – Amerikanisierung im Kalten Krieg Das Leben im „Zonenrandgebiet“ — Transatlantischer Austausch — Ein Amerikaner in Wolfsburg — Wolfsburg, Volkswagen und die freie Welt — Orchideenpflege und gemeinsames Musizieren — Klischees der Neuen Welt vom „Alten Europa“ — Amerikanische Visionen treffen auf deutsche Mentalitäten	54



5. „Der Volkswagen in aller Welt“ – Export und Internationalität**70**

Jenseits der Grenzen — Der Exportschlager — Der freie Welthandel — Geschicktes Product-Placement — Kaffeeplantagen, Diamantminen und Ananasernten — Junge Botschafter für Volkswagen — Kängurus und Käfer — Vollbeladene Güterzüge und Schiffe

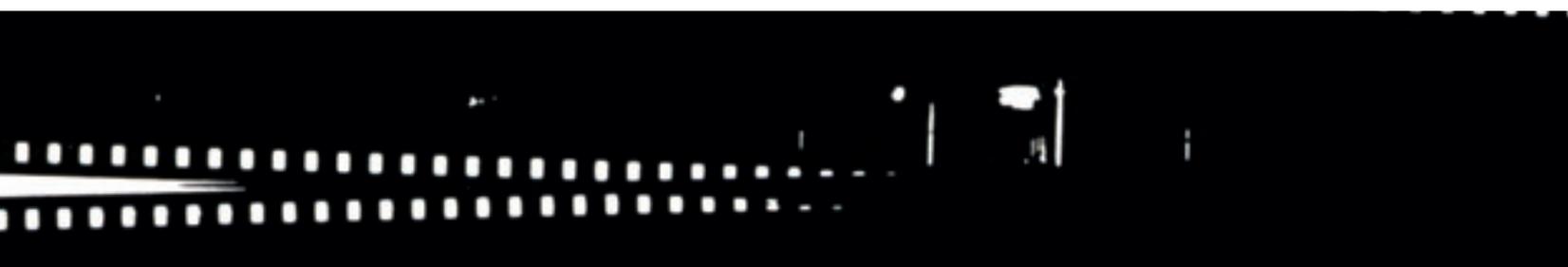
6. Schichtwechsel – Modernität und Rationalisierung**91**

Menschen im Werk — Die arbeitende Hand — Qualität, Kontrolle und Planungseuphorie — Die Serie — Euphorie der Maschinerisierung — Von der Hand- zur Wissensarbeit — Mechanisches Wissen im historischen Vergleich — Transferstraßen im Zeichentrick — „The Automation Project“ — Abschied von den klassischen Motiven

7. „Wolfsburg als die schönste und sauberste Arbeiterstadt Deutschlands“ – Werk und Stadt**116**

Die visuelle Leerstelle — Zwischen Barackentristesse und Sozillabor — Wandlungen eines Gemeinwesens — Pferdefuhrwerke, Schafherden und Hochhausbauten — Die Imagination der Gemeinschaft — Hochzeit am Königshof — Ein gescheitertes filmisches Stadtporträt — Gründungsmythen — Der Markt der Stadt

8. Käfer in den Alpen – Transporter in der Savanne	141
Technische Überlegenheit — Zunehmender Wohlstand — „Ein Riese schläft ...“ — Der Käfer auf Safari	
9. Übergänge – neue Modelle, neue Regisseure, neue Filme	148
Das Ende der Ära Schroedter — Kalsper und die Idee eines „Volkswagen Film Dienstes“ — Zwischen allen Stühlen — Mediale Umbrüche — Anschluss an das große Kino	
10. Abspann	158
Filmporträts	160
Abkürzungen	175
Anmerkungen	176



1. Vorspann

Langsam verlischt das Saallicht und allmählich verstummt das Gemurmel des Publikums, hier und da ist noch ein leises Räuspern zu hören. Der Lichtstrahl des Projektors beginnt über den Köpfen zu tanzen und bahnt sich seinen Weg auf die Leinwand.



Fanfarenstöße begleiten das aufscheinende Emblem des Filmverleihs, das größer und größer wird – Schnitt: Der Vorspann beginnt zu laufen und vor den Augen der Zuschauer entfaltet sich in leuchtenden Farben das beeindruckende Panorama einer bayerischen Voralpenlandschaft. Es ist ein heller Spätsommertag, Heu liegt auf den Wiesen. Kleine Wäldchen und einzelne Bäume säumen die Landstraße, die hinter den Hügeln verschwindet. Zu breit orchestrierter Musik werden in verspielt-geschwungenen weißen Lettern der Titel des Films, die Namen der Schauspieler, des Komponisten, des Kameramanns sowie der für Ton, Schnitt und Bauten Verantwortlichen eingeblendet. Ganz am Schluss erscheint groß und zentriert in der Mitte des Bildes der Name des Regisseurs.

Erneut folgt ein unvermittelter Schnitt: Immer noch spielt das Orchester, immer noch sind Bergspitzen und das satte Grün der



„Die Landärztin“
Spielfilm, Bundesrepublik
Deutschland, 1958

Alpenwiesen zu sehen, nun allerdings weiter im Hintergrund. Das Auge fängt jetzt einen Motorroller ein, auf dem eine Frau von links auf einem holprigen Feldweg in das Bild fährt. Die Kamera nimmt deren Bewegung auf und gleitet ebenfalls langsam von links nach rechts. Plötzlich schiebt sich im Bildvordergrund, breit und beeindruckend, ein im Farbton Dolomit lackiertes, glänzendes Käfer Cabriolet mit zurückgeklapptem Verdeck ins Bild. Der Blick der Kamera bleibt auf dem Auto ruhen, das jetzt fast die gesamte Leinwand einnimmt.

Das Cabrio steht quer auf der Straße und blockiert den Weg, die Frau auf dem Roller betätigt ihre Hupe und eine Stimme aus dem Verborgenen ruft: „Weiterfahren für junge Ärztinnen verboten!“ Ein Mann, der sich im Cabrio versteckt hat, steht auf, öffnet die Tür des Wagens und sagt, weniger stolz als trocken feststellend:

„Heute endlich geliefert worden. Ich wollte ihn Dir nur so als Köder zeigen.“ Sie antwortet trotzig: „Ich werde nicht anbeißen, aber schick ist er.“ Er, fast flehend: „Kehr doch um, Petra! Bleib bei uns in der Klinik! Schau – der Chef schätzt Dich als Ärztin und als Mensch. Und in diesem stolzen Fahrzeug ist noch ein Platz für Dich reserviert.“ Es entspinnt sich ein kurzer Streit um die Frage, wo ihre Zukunft liegen soll: wie bisher im Krankenhaus in der Stadt oder auf dem Land in der eben erst übernommenen Dorfpraxis. Die junge, attraktive Ärztin, gespielt von der damals auf dem Höhepunkt ihrer schauspielerischen Karriere stehenden Marianne Koch, hat sich allerdings bereits für die berufliche Eigenständigkeit entschieden. Sie lässt ihren ehemaligen Kollegen und mit ihm das Käfer Cabrio am Wegesrand stehen und braust auf dem Motorroller davon.

Titelblatt der Illustrierten
Film-Bühne, 1958;
Prospekt „Das VW Cabrio“, 1952;
Heinz Erhardt mit Filmfamilie
in dem Spielfilm „Natürlich die
Autofahrer“, 1959
(v.l.n.r.)



Mit dieser Szenerie und diesem Dialog beginnt der Spielfilm „Die Landärztin“, den der Regisseur Paul May Ende Oktober 1958 in die bundesdeutschen Kinos brachte. Die augenzwinkernde Komödie war als Kassenschlager geplant, führte sie doch zwei für das bundesdeutsche Filmschaffen jener Zeit typische und vor allen Dingen kommerziell erfolgreiche Genres zusammen: den Heimat- und den Arztfilm.

Der Film endet, wie er begonnen hat, denn auch der von dem damaligen Frauenliebling Rudolf Prack gespielte Tierarzt, dem es

im Verlauf der Handlung gelingt, die Liebe und Zuneigung der Landärztin zu gewinnen, ist stolzer Besitzer eines Käfer Cabrio. Am Ende des Films steht dieses Auto wiederum unaufdringlich im Mittelpunkt der Handlung: Die junge Ärztin sitzt als Beifahrerin im Cabrio, das der Tierarzt steuert. Der Wagen bleibt kurz stehen, und die Kamera filmt durch die Windschutzscheibe, die als Rahmen des Bildes dient. Die Gesichter der beiden Hauptfiguren werden in Großaufnahme gezeigt, sie küssen sich innig. Es folgt ein Schnitt und eine Totale auf das Cabrio, in dem das verliebte Paar über eine Landstraße in eine glückliche Zukunft davonfährt.¹



Das Auto ist in diesem Film ein Träger vielfältiger symbolischer Bedeutungen. Die Handlung wird auf diese Weise nicht – wie für viele andere Heimatfilme in jener Epoche typisch – in einer zeitlosen provinziellen Ruhe situiert, sondern für jeden deutlich sichtbar im Wirtschaftswunderland der späten 1950er Jahre angesiedelt. In seiner speziellen Erscheinungsform als Cabriolet ist der Käfer nicht nur das weithin sichtbare Zeichen einer sich auch in Deutschland vollziehenden nachholenden Massenmotorisierung. Der Wagen symbolisiert zu diesem Zeitpunkt noch etwas anderes: Er ist ein extravagantes Traumauto, eine Art Sehnsuchtswagen, der jenen Luxus verkörpert, den sich viele zu dieser Zeit zwar wünschten, aber gar nicht leisten konnten.²

Das Volkswagenwerk in Wolfsburg hat dieses Image mit Hilfe von Werbeanzeigen und PR-Aktionen immer wieder befördert. So wurde etwa der amerikanischen Schauspielerin Gloria Swanson, die Mitte Mai 1955 mit dem Dampfer in Neapel ankam, ein irisblaues Käfer Cabriolet entgegengesandt und damit dafür gesorgt, dass der Hollywoodstar seine Ferien in Europa öffentlichkeitswirksam im Volkswagen verbrachte.³ Auch im Kino der Wirtschaftswunderzeit erhält das Käfer Cabriolet in vielen Filmen seinen fulminanten Auftritt. Heinz Erhardt gewinnt als Polizeiwachtmeister Erich Dobermann in der Komödie „Natürlich die Autofahrer“ bei einer Verlosung ein Käfer Cabrio. In dem Heimatfilm „Rosen blühen auf dem Heidegrab“ fährt eine der Hauptfiguren ebenfalls

Cabrio, und in dem im Jahr 1951 in die Kinos gekommenen „Wildwest in Oberbayern“ „flitzt“ – wie es in einem Bericht über die Dreharbeiten in der Händler-Zeitschrift „VW Informationen“ hieß – auf „Initiative unserer Münchener Großhändlerfirma (...) ein VW-Cabrio durch die Spielhandlung“.⁴

Das Käfer Cabriolet ist ein Auto, das sich nicht nur darüber definiert, seinen Fahrer von A nach B zu tragen. Die Cabrio-Variante steht für einen glamouröseren Lebensstil: Es ist ein Wagen, der zusätzliche Gefühle transportiert, ein Vehikel, das nicht „Otto Normalverbraucher“, sondern echte Stars befördert und auf diese

Weise ein höheres Ansehen und damit Distinktionsgewinn ermöglicht. Die Standardausführung des Käfer stellt dagegen das Blech gewordene Wirtschaftswunder dar. Es ist gewissermaßen das Auto der „nivellierten Mittelstandsgesellschaft“, wie sie der Soziologe Helmut Schelsky für die junge Bundesrepublik konstatiert hat. Im Entstehungsjahr der „Landärztin“ wurden von der Volkswagenwerk GmbH über 450.000 Käfer hergestellt. Die in Wolfsburg gefertigte Limousine bestimmte in den 1950er Jahren das Bild des Straßenverkehrs, sie wurde zum Mythos und stellt bis heute das Auto der Deutschen schlechthin dar.⁵



Käfer Cabriolet von Karmann, 1956

2. Aufbaupathos und Wirtschaftswunder – die ersten Filme

Geradezu im Vorgriff auf das wirtschaftliche Erlblühen des Volkswagenwerks entstand 1949 mit „Sinfonie eines Autos“ der erste Unternehmensfilm, der einen Einblick in die Fertigung des in Wolfsburg gebauten Automobils gab.

Regisseur Ulrich Kayser hatte den über vierzehn Minuten dauernden Film über das Werk als eine Art Lehr- und Unterrichtungsfilm konzipiert: In kleinen, pädagogisch leicht nachvollziehbaren Schritten wurde eine möglichst exakte Abbildung der Herstellung eines Volkswagen präsentiert. „Sinfonie eines Autos“ kam dabei ohne Dialog aus: Den Film begleitete eine stellenweise dramatische Orchestermusik, die der damals bekannte Filmkomponist Werner Eisbrenner geschrieben und das Kölner Gürzenich Orchester eingespielt hatte.

Charakteristisch für den Film sind die Trickaufnahmen, die aus dem Studio des Zeichners Hans Fischerkoesen stammten. Schon der Vorspann besticht durch seine eigenwillige, an futuristische Grafiken erinnernde Gestaltung: Ein Volkswagen, in dem nach und nach die Namen der am Film beteiligten Personen aufscheinen, fährt an einer überdimensionalen Planzeichnung entlang. Nach einer kurzen Sequenz mit Realaufnahmen vom Werksgelände setzen Trickzeichnungen ein: Zunächst wird der Unterboden eines Wagens gezeigt. Er läuft auf einem Transportband, einzelne Teile wie Achsen, Motor und Karosserie fallen von oben in das Bild und nehmen wie von Geisterhand gesteuert die richtige Position auf dem Unterboden ein. Nachdem der Wagen auf diese Weise fertig zusammengesetzt ist, fährt die Kamera zum Ausgangspunkt der

Trickfilmsequenz, dem Unterboden, zurück. Die Aufnahmen wechseln jetzt vom Trick zum Realfilm und zeigen in der Folge die Fertigung des gesamten Unterbodens. Dieser Vorgang wiederholt sich in der Folge mehrmals und gibt dem Film seine markante Struktur: Immer wieder wechselt die Kamera auf ein gezeichnetes Transportband, auf dem sich Teile des Wagens befinden. Im Trick wird ein Einzelteil der Konstruktion des Autos isoliert und in der Folge dann im realen Film dessen Fertigung detailliert vorgeführt.



„Sinfonie eines Autos“: Eingangssequenz

Typisch für einen Industriefilm, greifen die einzelnen Schritte der Produktion sinnvoll ineinander. Es gibt keinen Leerlauf und der gesamte Fertigungsprozess vollzieht sich in bester Ordnung. Die Aufnahmen sparen die triste und mühevollen Alltagsroutine aus. Stattdessen wird das Bild eines modernen, perfekt funktionierenden Betriebs gezeichnet. Der Film ist getragen vom Geist des Aufbaupathos. Die besondere Situation von Werk und Stadt in der unmittelbaren Nachkriegszeit wird in „Sinfonie eines Autos“ nicht thematisiert.



Der Zeichner und sein Trickbild:
Hans Fischerkoesen (1896–1973)

Kontinuitäten im Kulturfilm

Die Großaufnahmen von den Maschinen, die von anonymen Händen bestückt werden, die Totalen in die Weiten der Werkshallen hinein und die schwülstig-symphonische Orchestermusik entsprechen nicht mehr gegenwärtigen Hör- und Sehgewohnheiten. Diese Anklänge an Kulturfilme der Weimarer Republik und des Nationalsozialismus resultieren vornehmlich aus personellen Kontinuitäten: Der für die Trickaufnahmen verantwortliche Fischerkoesen hatte an der Leipziger Akademie für Graphische Künste studiert und 1919 seinen ersten Trickfilm hergestellt.⁶ Seit 1921 besaß er ein eigenes Studio in Leipzig, seit 1927 produzierte er in Berlin-Charlottenburg und belieferte auch die Ufa. 1940 verlegte Fischerkoesen seinen Firmensitz nach Potsdam, wo er unter anderem auch für das Oberkommando der Wehrmacht Tricksequenzen für militärische Lehrfilme herstellte. Nach Kriegsende war Fischerkoesen zweieinhalb Jahre in der Sowjetischen Besatzungszone inhaftiert. Nach seiner Entlassung 1948 übersiedelte er nach Remagen und baute von 1949 an in Bad Godesberg ein Studio auf, das in den 1950er Jahren bis zu 60 Mitarbeiter beschäftigte und erfolgreich Werbetrickfilme produzierte.

Regisseur Ulrich Kayser galt als einer der „Kulturfilmspezialisten der Weimarer Zeit“.⁷ Das Erzählprinzip von „Sinfonie eines Autos“ hatte er schon einmal erfolgreich erprobt: Kayser war im Jahr 1924 als Kameramann an der Herstellung eines Films beteiligt, der den Titel „Aus eigener Kraft. Ein Filmspiel vom Auto“ trug.⁸ In einer Mischung aus sprödem Lehrfilm und spannungsreichem Beziehungs-drama berichtet der Film über die Produktion von Automobilen bei den Daimler-Motorenwerken in Stuttgart. „Aus eigener Kraft“ bedient sich dazu zweier Protagonisten, die im Verlauf der Handlung zu den Akteuren eines ausufernden Melodramas mutieren: „Ingenieur“ und „Tochter aus gutem Haus“ werden zunächst prototypisch als Lehrer und Schülerin eingeführt, um aus dieser erzählerischen Grundsituation heraus komplexe technische Sachverhalte zu erörtern. Entscheidend für den Zusammenhang mit dem 1949 entstandenen „Sinfonie eines Autos“ ist, dass auch in diesem frühen Ufa-Kulturfilm in schematischen Zeichnungen die Produktion der einzelnen Teile von Karosserie, Motor und Getriebe gezeigt wird, bevor im Realfilm die Herstellung in der Werkshalle vorgeführt wurde.

Unter den Filmen, die Kayser für die Ufa hergestellt hat, befanden sich aber nicht nur politisch unverfängliche Kulturfilme. Kayser zeichnete als Regisseur auch verantwortlich für „Land unterm Kreuz. Ein Film aus Oberschlesiens schwerster Zeit“ (1927), der sich mit der nach dem Versailler Vertrag erfolgten Volksabstimmung und Teilung Oberschlesiens beschäftigte. Der Film gilt als einer „der aggressivsten antipolnischen Streifen“, in dem pathetisch „die uralte deutsche Kultur“ und die idyllische Lebensart des „urwüchsige[n] Volk[es]“ besungen wurde.⁹ Es sind Parolen zu hören wie „Oberschlesien gehört dem deutschen Volk! Sieg oder Tod! Wir bleiben deutsch bis über das Grab hinaus!“ Dann schildert der Film, wie „das Inferno polnischer Bedrohung“ über das Land hereinbrach. Die Kamera zeigt wilde Kampfszenen, geplünderte Kirchen, brennende Schlösser und zerstörte Dörfer. Es verwundert nicht, dass Kayser neben anderen Pionieren des Ufa-Kulturfilms auch in der Zeit des Nationalsozialismus erfolgreich weiterarbeiten konnte und seine „teils patriotisch-konservativ, teils stimmungsvoll-deutschnational imprägnierte Ware auch unter dem neuen Regime durchaus verkäuflich“ war.¹⁰

Autofilme

Volkswagen betrat mit seinem ersten Unternehmensfilm zugleich ein schon längst von anderen besiedeltes Terrain und stellte sich in Traditionslinien, die bis zu den frühen Stummfilmen zurückreichen. Automobil und Kino gehörten seit ersten spektakulären Verfolgungsjagden zusammen – mit allen Konsequenzen wie grotesken Unfällen und den damit einhergehenden Verletzungen von Mensch und Maschine.¹¹ Quietschende Reifen, fliegende Radkappen und dröhnende Motoren sind aus dem Kino nicht mehr wegzudenken, und unzählige Filme leben von den Autos, die eine mehr oder weniger tragende Rolle spielen.¹²

Diese enge Beziehung hat auch damit zu tun, dass Kino und Auto zahlreiche Parallelen aufweisen: Beide Erfindungen sind etwa gleich alt und haben seit ihren Ursprüngen das Leben der Men-

schen nachhaltig beeinflusst. Die Faszination des Kinos erklärt sich seit seinen Ursprüngen dadurch, dass es die Fähigkeit besitzt, Bewegung abzubilden und anschaulich zu machen.

Ähnlich wie das Kino hat auch das Auto das Verhältnis des Menschen zu Raum und Zeit neu definiert. Hatte schon die durch die Eisenbahnreise erfolgte explosionsartige Zunahme der Geschwindigkeit die menschliche Raumwahrnehmung revolutioniert, so trat mit der Erfindung des Automobils ein neuer Aspekt in den Blickpunkt: Das Auto ermöglichte – im Gegensatz zur Eisenbahn, die an Fahrpläne und den festgelegten, unabänderlichen Lauf ihrer Schienen gebunden war – die selbstbestimmte, individuell gestaltete Bewegung. Der Lenker des Wagens kann fahren, wann er will und – mit gewissen Abstrichen, welche die Morphologie eines Geländes vorgibt – wohin er will. Die Idee der individuellen Mobilität spielt in den Mythen um das Auto eine zentrale Rolle und trägt auch heute noch wesentlich zu dessen hoher Symbolkraft bei.¹³

Industrie und Kino

Das Auto hat aber nicht nur als Darsteller in Spielfilmen eine wichtige Rolle gespielt, sondern auch seine Herstellung wurde bald nach Erfindung des Films zu einem beliebten Gegenstand der bewegten Bilder. Wirtschaftsunternehmen traten bereits früh nicht nur als Produzenten von Gütern, sondern auch von Bildern in Erscheinung. Die visuelle Hinterlassenschaft eines Industriebetriebs ist allerdings vielfältig und heterogen; sie ist kein monolithischer Block, „sondern oftmals ein Sammelsurium von Bildern, die aus bestimmten Anlässen und für bestimmte Zielgruppen innerhalb wie außerhalb eines Unternehmens hergestellt“ wurden.¹⁴ Mag sich das hergestellte Produkt in erster Linie über seine Qualität definieren, so war bald auch das Image, das mit ihm verknüpft wurde, von besonderer Bedeutung. Bilder im Allgemeinen und Filme im Besonderen waren seit langem wesentlicher Bestandteil der „Kommunikationspraxis industrieller Produktion“.¹⁵



Munitionsproduktion der AEG im Film, Mai 1917

Film und industrielle Produktion traten schon kurz nach Erfindung des Kinos Ende des 19. Jahrhunderts in eine enge Beziehung. Bereits in den Anfängen des Films entstanden kinematographische Aufnahmen industrieller Fabrikationsprozesse, und bald gehörten die laufenden Bilder von der Industriearbeit zum festen Repertoire des frühen Kinos.¹⁶

Seit 1907 lässt sich der Begriff „Industriebild“ in den Verkaufsanzeigen nachweisen, und in den Angebotskatalogen der Firma Pathé ist von „Scènes d’art et d’industrie“ die Rede.¹⁷ Im Jahr 1910 wurde die auf Industriefilme spezialisierte Produktionsfirma Rath-Seavolt Film Manufacturing Company gegründet, mit der in den USA eine kontinuierliche, kommerzielle Industriefilmproduktion begann. Seit dieser Zeit entwickelte sich eine regelmäßige Herstellung von Industriefilmen.¹⁸

Wichtigstes Einsatzgebiet des frühen Industriefilms waren jedoch nicht die Kinos, sondern Ausstellungen und Messen. Im Jahr 1909 drehte die Firma Ernemann für die Internationale Photographische Ausstellung in Dresden den Film „Werdegang einer Kamera“, 1911 zeigten die Siemens-Schuckert-Werke auf der Internationalen Industrie- und Gewerbeausstellung in Turin eine Filmserie, und auf der Internationalen Baufachausstellung in Leipzig 1913 gab es ein eigens installiertes Kino.¹⁹

Auf den ersten Blick liegt der Schwerpunkt von Industrie- und Wirtschaftsfilmen auf der beschreibenden Darstellung von Produktions- und Betriebsabläufen. In einer Art optischer Archivierung beschreiben spröde, dokumentarisch orientierte Bilder die täglichen Arbeitsprozesse und liefern heutigen Zuschauern Einblicke in die technische Ausstattung und die räumliche Organisation des Betriebs in früheren Zeiten. Auf diese Weise geraten die Arbeitskleidung, die Werkzeuge, der Arbeitsschutz und das Aussehen der Fertigungshallen in den Blick, detailliert werden die Arbeitsabläufe im Werk geschildert.

Andererseits atmen Industrie- und Wirtschaftsfilme den Geist ihre Entstehungszeit und greifen an vielen Stellen zeittypische Themen und Gefühlslagen auf. In ihnen spiegelt sich das politische und kulturelle Selbstverständnis einer betrieblichen Gemeinschaft.²⁰ Die Analyse dieser Filme ermöglicht Aussagen über die kollektive Mentalität einer Arbeitsgesellschaft. Industriefilme liefern Hinweise auf die Wohn- und Lebenssituation, auf Generationenkonflikte, Geschlechterrollen und politische Stimmungen. Pointierter formuliert und auf unsere Beispiele bezogen heißt das: Der Unternehmensfilm bildet nicht nur die Industrie, sondern auch eine Wirklichkeit jenseits des Werks ab. In dieser Art von Filmen geht es also immer auch darum, ein bestimmtes Image des Unternehmens zu entwickeln.²¹ Aus diesen beiden Anschauungen – einerseits einer möglichst realistischen und detailgetreuen Abbildung der Produktion, andererseits der positiven Außendarstellung des Unternehmens –

beziehen Industriefilme ihre Spannung. Diese Filme sind ein zentraler Bestandteil des visuellen Gedächtnisses eines Industrieunternehmens und stellen eine wichtige Quelle dar, deren Bedeutung weit über eine rein dokumentarische Funktion und das Wiedererkennen industrieller Abläufe hinausgeht.

Der Lehrfilm als Brücke zum Verständnis der Technik

Eine klare und präzise Definition der im Auftrag von Wirtschaftsunternehmen gedrehten Filme ist auch deswegen schwierig, weil die Abtrennung von anderen Formen wie dem Werbefilm, der als kurzer Spot die Vorzüge eines Produkts preist oder dem Lehr- und Instruktionsfilm, der zu pädagogischen Zwecken für die Unterrichtung der Belegschaft hergestellt wurde, oft nicht eindeutig vorzunehmen ist. Es gibt durchlässige Grenzen zwischen Industrie-, Werbe-, Lehr- oder Imagefilm. Wesentlich sinnvoller ist darum die Verwendung des Begriffs „Unternehmensfilm“, um alle die Filme zu erfassen, „deren einziges gemeinsames Kriterium der unternehmerische Auftrag ist“.²²

Schon früh wurde festgestellt, dass eine der wichtigsten Funktionen dieser Art von Filmen darin besteht, „als Brücke zum Verständnis der Technik“ zu dienen.²³ Die Verwendungsmöglichkeiten sind in dieser Hinsicht vielfältig und beschränken sich keineswegs auf die Information über technische Abläufe in einem Betrieb. Die Aufnahmen sind ein Instrument der Unterrichtung und Mittel der internen und externen Kommunikation: Die Filme senden ihre Botschaften zum einen sehr eindeutig nach außen. Eine ihrer zentralen Aufgaben ist es, ein bestimmtes Bild vom Unternehmen in die interessierte Öffentlichkeit zu tragen. Zum anderen dokumentieren Unternehmensfilme vom Betriebsausflug über das Firmenjubiläum bis hin zu den betrieblichen Abläufen alle möglichen Vorgänge oder internen Veranstaltungen. Sie bewahren damit das Wissen um besondere Ereignisse und die Organisation der Arbeitsprozesse. Gleichzeitig wirken sich die Filmbilder auf die innerbetriebliche Gemeinschaftsbildung positiv aus: Management, die



Filmteam bei den Dreharbeiten von „Aus eigener Kraft“, 1953; Kamerafahrt in der Pressenstraße, 1953

Arbeiter und Angestellten erkennen sich auf den Bildern wieder, wodurch sich die Identifikation mit dem Unternehmen erhöht. Schließlich erfüllt eine bestimmte Spielart des Unternehmensfilms ganz handfeste praktische Funktionen: Dazu gehören etwa Filme, welche die Arbeitssicherheit thematisieren, oder Schulungsfilme, die Arbeiter in neue Produktionsabläufe einführen.²⁴

Mit der Vielfalt der Nutzung des industriellen Bildes hängt der unterschiedliche Einsatz dieser Art von Filmen zusammen. Sofern sie das begehrte Prädikat „Besonders wertvoll“ der Filmbewer-

tungsstelle in Wiesbaden erhalten hatten, konnten Industriefilme als sogenannte Beiprogrammfilme mit einem Spielfilm gekoppelt werden und kamen auf diese Weise in die Vorführungen der Kinos. Hinzu kam ihre nichtkommerzielle Verwertung bei betriebsinternen Aufführungen wie Schulungen der Mitarbeiter, bei der Jahreshauptversammlung der Auftrag gebenden Gesellschaft sowie bei Vorführungen auf Messen, in Ausstellungen, Schulen oder Universitäten. Ein besonders beliebtes Instrument waren Sonderveranstaltungen wie die sogenannte Matineevorstellung am Sonntagvormittag, für die Kinos durch örtliche Händler angemietet wurden.²⁵

„Gereinigte Realität“

Wenn die Kamera dabei ist, ist alles anders. Industrie- und Wirtschaftsfilme zeigen die Verrichtung der Arbeit nicht so, wie diese ohne Anwesenheit eines Filmteams ablaufen würde. Die Filmbilder führen stets disziplinierte, strebsame und fleißige Menschen bei der Herstellung nützlicher Dinge vor. Unternehmensfilme suggerieren eine Transparenz, die faktisch nicht vorhanden ist. Mag der Wirtschaftsfilm im Detail der große „Sichtbarmacher von komplizierten und schnell ablaufenden Vorgängen“ sein,²⁶ so wird die Öffentlichkeit in gewisser Weise doch immer auf Distanz gehalten. Da die Produktion von Waren auf einem privaten Firmengelände stattfindet, und die Regisseure im Auftrag und mit dem Einverständnis der Eigentümer drehen, entstehen Filmbilder, die dem Image des Unternehmens und seiner Produkte entsprechen. Gezeigt wird am Schluss nur, was von PR-Abteilungen oder Vorstandsvorsitzenden freigegeben wurde.²⁷

Dazu kommt, dass seit der Frühzeit des Industriefilms aus aufnahmetechnischen Gründen die gezeigten Arbeitsprozesse für die Filmkamera fast durchweg gestellt werden mussten. Die Mitarbeiter eines Unternehmens fungieren deswegen als „Darsteller der Arbeit, die sie tagtäglich verrichten“.²⁸ Sie arbeiten mit dem Wissen vor dem Auge der Kamera, dass ihre Tätigkeit für ein allgemeines Publikum aufgezeichnet wurde. Bereits das Setting, in dem die Aufnahmen stattfanden – die Anordnung des Lichts, der Kamera, der Menschen, die die Gerätschaften bedienten – förderte das Spektakel. Die Anwesenheit der Kamera verändert das Verhalten der Menschen: Industriefilme zeigen eine „gereinigte Realität“.²⁹ Sie präsentieren den Arbeitsprozess als Idealbild, zumal nie Pannen, defekte Maschinen oder Unfälle zu sehen sind.

Die Arbeiter an den Maschinen verrichten diszipliniert ihre Tätigkeit. Der gesamte Ablauf wird von Ordnung bestimmt. Der direkte Blick in die Kamera gilt im klassischen Kanon des Industriefilms als verboten, weil er die kinematographische Illusion vom Bild als

Abbild der Wirklichkeit bricht. Alles das, was Industriearbeit auch ausmacht – Lachen und Scherzen, Essen oder Trinken, unerlaubte Pausen und anderer „Eigen-Sinn“³⁰ – findet im gefilmten Bild der Industrie nicht statt.

Belehrungen über Schmierstoffe

Ganz unbelastet von solchen Erwägungen produzierte Kayser fast zeitgleich mit „Sinfonie eines Autos“ einen zweiten Film, der unter dem Titel „Kleiner Wagen ... große Liebe. Ein Film für Autofreunde“ im Auftrag des Mineralölunternehmens Esso und in Zusammenarbeit mit dem Volkswagenwerk hergestellt wurde. Es handelt sich dabei um einen Episodenfilm von etwa einer Stunde Laufzeit, dessen Teile und einzelne Spielszenen lose miteinander verknüpft sind. In den ersten zehn Minuten werden Bilder vom Produktionsprozess in Wolfsburg gezeigt, die teilweise identisch mit den Aufnahmen aus „Sinfonie eines Autos“ sind. Danach setzt eine dürftige Rahmenhandlung ein: Ein Automechaniker namens Klaus ist Teil einer Besuchergruppe auf ihrem Weg durch das Werk am Mittellandkanal. Es folgt eine Spielszene in der Kundendienstschule,³¹ in welcher der Gruppe die Funktion des Vergasers erklärt wird. In der nächsten Szene werden die Besucher des Werks am Endmontageband entlanggeführt, bevor alle mit gerade eben fertig montierten Wagen zum Abstellplatz fahren. Klaus ist so autobegeistert, dass er versucht, einen Neuwagen vom Werksgelände zu fahren, was der aufmerksame Werkschutz allerdings zu verhindern weiß.

Unvermittelt führt uns der Regisseur nach einem Schnitt mit der nächsten Szene in eine Fahrschule, wo Fahrlehrer Bergmann mit seiner Schülerin Inge im Auto zu sehen ist. Es folgen weitere Spielszenen – an einer Tankstelle erfolgt eine Verkehrsbelehrung durch den damals weithin bekannten Schauspieler und Kabarettisten Werner Finck sowie ein Kurzvortrag über Schmierstoffe durch die Schauspielerin Hilde Hildebrand. Dann erscheint plötzlich wieder Klaus, der einen Wagen nach Süddeutschland überführen soll und

Inge bittet, ihn zu begleiten. Sie fahren noch in der Nacht los und treffen nach Sonnenaufgang am Rhein ein. In der Folge sind Szenen von Winzern bei der Rebenernte im Weinberg zu sehen, und es wird auf eine Panoramaansicht der Stadt Heidelberg geschnitten. Am Schluss des Films nehmen die beiden einen Anhalter auf, mit dem sie in der abschließenden Sequenz das Lied vom „Auto-Koller“ singen:

„Hui wie das saust,
hei wie das braust,
wenn uns der Wind wie Sturm um den Wagen weht,
wie das so tut.
So gefällt uns diese Welt,
uns liegt der Auto-Koller, der Auto-Koller im Blut.“



„Kleiner Wagen große Liebe“: Schluss des Films mit Anklängen an Kulturfilm und Musikrevuen

„Kleiner Wagen große Liebe“ besitzt keine stringente Handlung und fügt verschiedenste Genres zu einer inkonsistenten Mischung zusammen. Der Film mäandert zwischen klassischem Industriefilm mit den Aufnahmen aus der Fertigung zu Beginn, geht mit den Belehrungen über Schmierstoffe in den Unterrichtungsfilmen über, wandelt sich zum Kulturfilm, der die landschaftlichen Schönheiten Südwestdeutschlands präsentiert, um als Musik- und Schlagerfilm mit dem Lied vom „Auto-Koller“ zu enden. Die einzelnen Teile des Films stehen unverbunden nebeneinander, und die Handlung wird in teilweise nur schwer nachvollziehbaren Sprüngen vorangetrieben. Vor allem die Spielszenen weisen zahlreiche logische Brüche auf. Besonders unglaublich ist die Szene, in der die Hauptfigur Klaus nach seinem Versuch, einen Käfer vom Werksgelände zu schmuggeln, vom Werkschutz gefasst wird. Klaus fährt mit dem Neuwagen an das Tor, der Werkschutz überprüft ihn und verlangt den Passierschein. Da er diesen nicht vorweisen kann, fliegt der Schwindel auf. Er versucht, sich herauszureden, woraufhin ihm der Werkschutzmann jovial rät, statt Ingenieur Fahrtschullehrer zu werden.



„Kleiner Wagen große Liebe“: Mischung von dokumentarischen Aufnahmen aus der Produktion der Wagen und Spielszenen



An der Wache, 1956



Von der Größe des Werks

In auffälliger Weise steht in den Anfangsszenen von „Kleiner Wagen ... große Liebe“ die Monumentalität der Werksarchitektur im Mittelpunkt. Der Film beginnt mit Bildern von den großen Pressen, mit denen die Einzelteile der Karosserie hergestellt werden. Eine schnarrende Stimme, die in der Art und Weise ihres Vortrags an die NS-Wochenschau erinnert, setzt ein und erzählt über den Produktionsprozess: „Wir befinden uns jetzt im größten Presswerk Europas. Über zweihundert Pressen formen hier aus hochwertigem Material die Einzelteile der Karosserie und des Rahmens. Mit eineinhalb Millionen Kilo Druck formt diese Presse das Wagendach in einem Stück.“

Die Weite und Größe des Werks ist ein Thema, das in diesen frühen Filmen immer wieder im Mittelpunkt steht. „Sinfonie eines Autos“ beispielsweise beginnt mit einer Einstellung, die von der dem Volkswagenwerk gegenüberliegenden Seite des Mittellandkanals aufgenommen wurde, und die das Kraftwerk und in der Fluchtlinie

die Südrandbebauung des Werks zeigt. Es folgen fünf rasch hintereinander geschnittene Bilder vom Kraftwerk und von der Werksarchitektur. Die kurze Sequenz endet mit einer Einstellung, die das Dach der Werkshallen von oben, vom Kraftwerk aus aufgenommen, zeigt. In nur wenigen Sekunden wird damit gleich zu Beginn des Films dessen Setting beschrieben, und auf furiose Weise gelingt es dem Regisseur, ohne Einsatz von Texttafeln oder Sprecher den Ort der Handlung auf bildlicher Ebene zu umreißen.

Mit ganz ähnlichen Perspektiven operiert „Hände am Werk“, ein Film, der 1952 von dem Regisseur Johannes Häussler realisiert wurde. Der 1902 in Bernburg (Saale) geborene Häussler hatte im September 1950 in Köln die „Dokumentar-Filmproduktion“ gegründet und plante unter dem Titel „Deutschland baut auf“ einen Kompilationsfilm, der den Wiederaufbau der Wirtschaft in der jungen Bundesrepublik dokumentieren sollte.³² Offensichtlich in diesem Zusammenhang sind etwa ein Dutzend kürzere Filme über verschiedene westdeutsche Unternehmen entstanden: „Wir von

Die Architektur des Wolfsburger Werks in „Sinfonie eines Autos“, 1949





Vorspann und erste Einstellungen aus „Hände am Werk“, 1952

Hammersen“ (1951), der die Textilfabrik F. H. Hammersen AG in Osnabrück vorstellt, „Stephansdach Brohl/Rhein“ (1951), der von einem führenden Holzbau-Unternehmen berichtet, „Chemische Köln-Kalk-Werke“ (1951), die über das gleichnamige chemische Unternehmen erzählen, „Penicilin“ (1951/52) über die Hoechst Farbwerke oder der „Dierig-Werkfilm“ (1952) und „Unser Wäschschrank füllt sich wieder“ (1952) über die Textilfirma Christian Dierig. „Hände am Werk“ stellt in dieser kleinen Reihe die Automobilproduktion bei Volkswagen in Wolfsburg vor.³³

Es lässt sich nicht nachweisen, ob Häussler den im Jahr 1935 unter der Regie von Walter Frentz und im Auftrag der NSDAP-Reichspropagandaleitung entstandenen Film „Hände am Werk – Ein Lied deutscher Arbeit“ kannte. Bezeichnend für den Zeitgeist der 1950er Jahre ist aber, dass der Titel zu dieser Zeit nicht als kontaminiert galt und erneut für einen Film Verwendung fand.³⁴

Nach dem kurzen Vorspann fixiert die Kamera zunächst für einige Sekunden eine auf sie zu fahrende Werkslokomotive. Ein langsamer Schwenk von der Lok weg nach links oben wendet den Blick der Zuschauer zum Kraftwerk hin. Das Auge der Kamera verweilt auf dem an der Fassade angebrachten übergroßen Firmenemblem von Volkswagen, links davon sind Wolken im Himmel zu sehen. Kraftwerk und Volkswagen Zeichen werden aus der Froschperspektive gefilmt, was den beeindruckenden, massiven Klinkerbau noch weiter erhöht und die Monumentalität der Werksarchitektur steigert.

Eine andere Sequenz zeigt die auf dem Abstellplatz aufgereihete Tagesproduktion. Die Kamera befindet sich auf einem erhöhten Standpunkt und fährt langsam an den Neuwagen vorbei. Es folgt ein nochmaliger Schwenk über die zur Auslieferung aufgestellten Wagen. Auf ganz einfache Weise unterstreichen diese Aufnahmen den Aspekt der Ordnung und Serialität, die für die fordistische Großserienfertigung im Werk charakteristisch sind.





Exportmodell auf dem Auslieferungsplatz im Nordwesten des Werks, 1953; Regisseur Curt A. Engel (2. v. l.) bei den Dreharbeiten zu „Alles dreht sich um Öl“, 1935; Dreharbeiten zu „Wir fahren nach Amerika“, rechts Regisseur Engel, 1938

Diese Art von Einstellungen sind typisch für die Kulturfilmästhetik der 1930er und 1940er Jahre und erklären sich aus der Biographie Häußlers, der als aktiver Freikorpskämpfer zunächst der Deutschnationalen Volkspartei (DNVP) nahe stand. Bereits im Jahr 1932 hatte er den nationalsozialistischen Propagandafilm „Blutendes Deutschland“ hergestellt, in dem Hitler als Erlöser der Deutschen gefeiert wurde. Es folgten eine Reihe weiterer Filme mit politisch-propagandistischem Inhalt, darunter Titel wie „Deutsches Land in Afrika“ (1939) und „Schicksalswende“ (1939).

Abgesehen von einem kurzen Intermezzo als Bauarbeiter, setzte Häußler wie viele seiner Kollegen nach 1945 seine Filmkarriere fort. Im Jahr 1951 produzierte er „Kreuzweg der Freiheit“, der über Flüchtlinge aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten und die Berlin-Blockade berichtete. Die Freiwillige Selbstkontrolle hatte an dem Film nationalistische Tendenzen kritisiert und die vorgelegte Fassung nur mit Änderungsaufgaben freigegeben. Nachdem verschiedene Zeitungsartikel kurz zuvor Häußlers nationalsozialistische Vergangenheit als Filmemacher aufgedeckt hatten,

hagelte es bei der Premiere von „Kreuzweg der Freiheit“ am Totensonntag 1951 in der Berliner „Filmbühne Wien“ Stinkbomben aus dem Publikum.³⁵ Zwei Jahre später entstand im Auftrag des Westberliner Senats „Berlin – Tor der Freiheit“, der die vom Regisseur nachinszenierte Flucht einer Bauernfamilie aus der DDR zum Thema hatte. Es folgten eine Reihe von Filmen, die sich eindeutig an die Zielgruppe der Vertriebenen richteten: „Mutter Ostpreußen“ (1954), „Das deutsche Danzig“ (1954), „Das war Königsberg“ (1954) und „Schlesierland – deutsches Land“ (1956).³⁶ Der in einem SPIEGEL-Artikel süffisant als „Experte für deutsches Nachkriegselend“ bezeichnete Häußler passte seinen Stil den veränderten politischen Verhältnissen in der jungen Bundesrepublik an und steht damit exemplarisch für die personellen Kontinuitäten des Kulturfilms.³⁷

Plastische Effekte durch den „Raumfilm“

Es ist ein Charakteristikum des Unternehmensfilms, technologische Herausforderungen zu suchen und neueste Aufnahmetechniken zu erproben. Diesen Aspekt macht eine Produktion deutlich,



die 1952/53 von der damals weithin bekannten und auf Industriefilme spezialisierten Produktionsfirma Boehner-Film hergestellt wurde. Unter der Regie von Curt A. Engel, der damals zu „den führenden Werbefilm- und Kulturfilmregisseuren in Deutschland“ zählte,³⁸ entstanden drei Raumfilme, die auf der IAA im Jahr 1953 in Frankfurt am Main gezeigt wurden.

Die 1926 in Dresden von dem Werbekaufmann Fritz Boehner gegründete Firma war eine der „aktivsten Industrie- und Werbefilmproduzenten“,³⁹ die in den 1930er und 1940er Jahren über 1.000 Wirtschaftsfilme der unterschiedlichsten Art hergestellt hatte. Die Boehner-Film, deren Betrieb im März 1945 kriegsbedingt in das oberfränkische Wirsberg verlagert worden war, erhielt 1950 in Westdeutschland eine Lizenz zur Wiederaufnahme der Filmarbeit. Die Geschäftsstelle befand sich seitdem in Erlangen, die Firma unterhielt allerdings Ateliers und Produktionsstätten in Hamburg. Boehner stellte in der Folge zahllose Wirtschaftsfilme für Großunternehmen wie Continental, Deutsche Lufthansa, Mannesmann und Daimler-Benz her.⁴⁰

Das Raumfilmverfahren hatte bei Boehner eine längere Tradition: Bereits Anfang Dezember 1937 war im Ufa-Palast am Zoo in Berlin der erste stereoskopische Tonfilm mit dem Titel „Zum Greifen nah!“ gezeigt worden, den ebenfalls Curt A. Engel gedreht hatte.⁴¹ Zwar setzte sich diese Technik nicht durch, die Boehner-Film versuchte Anfang der 1950er Jahre trotzdem ein kurzzeitiges Comeback mit mittlerweile farbigen Raumfilmen, die die Firma im Auftrag von Volkswagen herstellte. In den Jahren 1952 und 1953 wurden mehrere stereoskopische Farbfilme gedreht, drei davon setzte das Unternehmen bei seiner Präsentation auf der IAA ein: Der erste Film mit dem Titel „Plastische Vorstellung“ ist als kurzer Werbespot konzipiert, der die Vorzüge und technischen Besonderheiten des Käfer vorführt. „Ein Wagen und sein Werk“, ein Musikfilm ohne Dialog, zeigt die Produktion in den Wolfsburger Fabrikhallen. Der dritte Film trägt den Titel „Ein weißer Traum“ und spielt vor der beeindruckenden Kulisse der schneebedeckten Alpen.⁴²

Zeitungswerbung für die plastischen Filme von Volkswagen, 1953; Zuschauer mit Polarisationsbrillen im Kinosaal auf der IAA, 1953



Mehr als 90.000 Besucher setzten die Polarisationsbrille auf und sahen innerhalb von zehn Tagen in täglich 22 Vorstellungen die neuartigen Werbefilme von Volkswagen. Im Anschluss an die Vorführungen auf der IAA wurden die Raumfilme durch die Lichtspielhäuser der Bundesrepublik geschickt. Die von der produzierenden Boehner-Film zwischen Mai und Juli 1953 organisierte „VW-Tournee“ hatte enormen Publikumszuspruch, so dass an deren Ende beeindruckende Zahlen ausgewiesen werden konnten: „Das Gesamtergebnis der Besucherzahl beträgt also in der Zeit vom 20.5.-16.7. 137.094 Personen bei einer Sitzplatzzahl von 12.209 Plätzen, sodaß seit dem Bestehen des plastischen Films nunmehr 226.904 Personen denselben gesehen haben.“⁴³ Der Erfolg dieser Filme war fulminant und erklärte sich nicht nur aus der Vorliebe des Publikums für technische Neuerungen.

Eine konzertierte „Presseaktion“

Den Publikumserfolg begleitete eine konzertierte „Presseaktion“, die der Motorsportjournalist Adolf Meurer im Auftrag der Werbeabteilung von Volkswagen durchführte. Meurer war bereits in den 1930er und 1940er Jahren bei der „Obersten Nationalen Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt“ (ONS) tätig und hatte unter anderem ein einschlägiges Handbuch mit dem Titel „Der KdF-Wagen von A bis Z“ publiziert. In einem Artikel in der „Wolfsburger Allgemeinen“, der die erste Vorführung der dreidimensionalen Filme im Werkskino als Vorfilm vor dem Spielfilm „Karneval in Weiß“ ankündigte, scheint die einschlägige journalistische Sozialisation des Autors in den 1930er Jahren offen durch. In auffallender Weise wurde auf die nationale Bedeutung der Filme und ihrer besonderen Technik hingewiesen. Pressechef Novonty habe sofort die „ungeheure Bedeutung des Raumfilmes für die Zukunft“ erkannt. Die Filme zeigten den Käfer als erstes Automobil der Welt

Oskar Herbert Hahn im
Gespräch mit Nordhoff, 1954



in der dritten Dimension, zugleich werde „deutschen Erfindern im Kampf um eine Wiedereroberung des verlorenen eigenen und vor allem internationalen Filmmarktes“ geholfen.⁴⁴

Seinem abschließenden Bericht über die „Presseaktion“ konnte Meurer eine beeindruckende, elf maschinenschriftliche Seiten umfassende Liste beifügen: Insgesamt 251 Zeitungen hatten 479 Berichte zusammen mit 146 Fotos zu den Raumfilmen von Volkswagen auf der IAA veröffentlicht.⁴⁵ Die Pressekampagne sei – so Meurer – ein echter „Grosserfolg“ gewesen und habe seinen Berechnungen zufolge „eine Leserschaft von 23.739.000“ Personen erreicht. Der Motorsportjournalist führte das Gelingen der Aktion auf zwei Faktoren zurück: Die plastischen Farbfilme von Boehner seien zum einen „an sich schon eine Sensation“ gewesen, zum anderen sorgte auch die „führende Stellung des Volkswagenwerkes in der gesamten Kraftfahrzeugindustrie und die Beliebtheit

des VW (...) für eine grosszügige Berichterstattung in den Tageszeitungen“. Der „Inseraten-Gegenwert“ der gesamten Aktion dürfte nach Meurer die Summe von 100.000 DM weit überstiegen haben.⁴⁶

Allerdings, und das wurde von Meurer in seinem zusammenfassenden Bericht geflissentlich verschwiegen, gab es auch einige negative Zeitungsartikel. In einem Bericht der Wochenzeitung DIE ZEIT etwa wurden die Raumfilme von Volkswagen auf der Frankfurter Ausstellung und ihre plastischen Effekte ausführlich beschrieben. Der Artikel beklagte die Beschränkung der stereoskopischen Filme auf optische Spielereien und mündete in der Forderung nach „Drehbuchautoren und Dramaturgen, die räumlich denken und sehen können“.⁴⁷



Lohntütenausgabe, 1955;
das öffentlich
zugängliche Werkskino,
1960

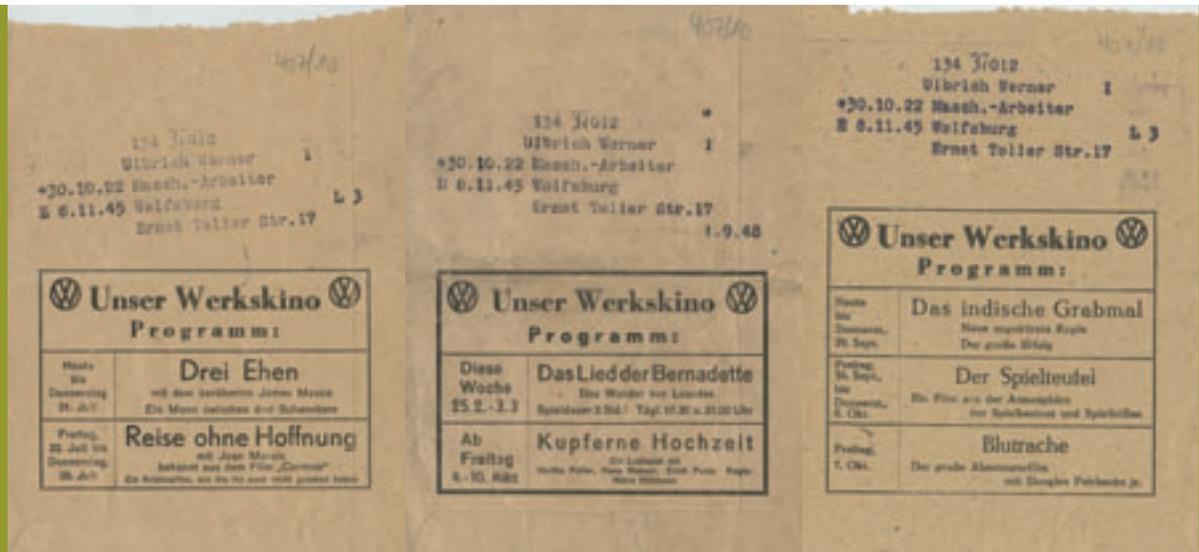
Filme aus Wolfsburg

Die Produktion von Unternehmensfilmen lag bei Volkswagen in den 1950er und 1960er Jahren in der Zuständigkeit der Werbeabteilung des Werks.⁴⁸ Allerdings wurden die Filme nicht von Volkswagen selbst hergestellt, sondern von externen Produktionsfirmen angeliefert.⁴⁹ Die Werbeabteilung war aber in alle Bereiche der Filmproduktion eingebunden; sie stellte den Kontakt zu den Regisseuren her und wurde an der Ausarbeitung der Drehbücher und dem Abfassen der Sprechertexte beteiligt. Eine zentrale Rolle kam in diesem Zusammenhang Oskar Herbert Hahn zu, der seit Anfang 1950 als Leiter der Abteilung „Verkaufsförderung und Werbung“ fungierte. Der 1910 geborene Hahn war gelernter Journalist und fing angeblich nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs als Hilfsarbeiter an einer Fräsmaschine im Wolfsburger Werk wieder zu arbeiten an. Als Chef der Werbeabteilung von Volkswagen stieg er rasch zu einer der wichtigsten Figuren innerhalb der Außendarstellung des Automobilunternehmens am Mittellandkanal auf und galt als „der Mann, der den VW-Werbestil geschaffen hat“.⁵⁰

Der Ablauf und die Organisation der Produktion lagen in den Händen der jeweils ausführenden Regisseure. Franz Schroedter, eine der zentralen Figuren der Unternehmensfilmproduktion von Volkswagen, erhielt für seinen 1966 fertig gestellten Film „Auf den Punkt genau“, der sich mit Fragen der Automatisierung im Produktionsablauf des Volkswagenwerks beschäftigte, die Fixsumme von 250.000 DM. Mit diesem Betrag musste der Regisseur seine gesamten Produktionskosten bestreiten.⁵¹ Die letzte Entscheidung über die Abnahme lag oft bei der Unternehmensspitze: Generaldirektor Heinrich Nordhoff ließ sich die Filme im Rohschnitt vorführen und machte Korrekturvorschläge, die dann noch eingearbeitet werden mussten.⁵²

Die künstlerische Ausgestaltung eines Unternehmensfilms wurde also von vielen Faktoren beeinflusst. Regisseur und Auftraggeber traten im Idealfall in ein positives Spannungsverhältnis und versuchten der Produktion ihren jeweiligen Stempel aufzudrücken. Der Industriefilm ist aber tatsächlich ein „Gebrauchsfilm“ im ech-

Lohntüten mit
Programm des
Werkskinos, 1948



ten Sinn des Wortes.⁵³ Die Filme wurden von den auftraggebenden Firmen in den Verleih genommen, einige Jahre abgespielt und dann – nachdem sie an Aktualität eingebüßt hatten – aus dem Programm entfernt und durch neue Produktionen ersetzt. In den Geschäftsberichten der Hauptabteilung Verkauf und Kundendienst wurde 1951 beispielsweise im Zusammenhang mit dem über zwei Jahre zuvor entstandenen Film „Sinfonie eines Autos“ berichtet, dass diese Produktion „in Kürze einer aktuelleren Neufassung“ Platz machen müsse. Zu diesem Zweck seien bereits über 1.400 Meter Neufilm innerhalb des Werks und an Verladeplätzen für den Übersee-Export gedreht worden.⁵⁴ Aus diesen Vorarbeiten entstand dann der im Jahr 1954 von Schroedter produzierte „Aus eigener Kraft“. Und auch dieser Film wurde bald nach seiner Uraufführung Veränderungen unterworfen: Im Herbst 1955 zog die Werbeabteilung sämtliche Kopien ein und ließ neue Schluss-szenen einfügen, in denen Bilder von der im August desselben Jahres erfolgten Feier des einmillionsten Volkswagen zu sehen waren. Die neuen Tournées des Films liefen dann bereits mit der aktualisierten Fassung.⁵⁵

Der „Filmeinsatz in der VW-Organisation“

Die Werbeabteilung des Volkswagenwerks war in den 1950er Jahren aber nicht nur für die Produktion der Filme verantwortlich, sondern organisierte auch deren Verleih.⁵⁶ Darüber hinaus wurde auf dem Werksgelände ein eigenes Kino unterhalten, das neben populären Spielfilmen immerwieder auch die firmeneigenen Werks- und Kulturfilme abspielte. Das „provisorische Lichtspieltheater“, das 450 Sitzplätze bot, war im Oktober 1946 im Sektor 12 eröffnet worden.⁵⁷ Bis zur Eröffnung des „Delphin-Palast“ an der Porsche-straße im Oktober 1953 war das öffentlich zugängliche Werkskino sogar das einzige Lichtspieltheater in Wolfsburg. Das Werk warb mit ungewöhnlichen Mitteln für die Vorstellungen seines Kinos: Auf den in dieser Zeit noch wöchentlich ausgegebenen Lohntüten war das ausführliche Programm abgedruckt. Die wichtige Rolle, die das werkseigene Kino für das kulturelle Leben in der Frühzeit der Stadtentwicklung Wolfsburg spielte, zeigen die beeindruckenden Besucherzahlen: So sind für das Jahr 1952 rund 200.000 Kinobesuchernachgewiesen, die damalige Kassenschlager wie „Schwarz-waldmädel“ oder „Grün ist die Heide“ sahen.⁵⁸

Der VW-Filmdienst

Ihr Beitrag zur VW-Öffentlichkeitsarbeit

Broschüren mit Informationen
zum Einsatz der Werksfilme,
1972 bzw. 1960

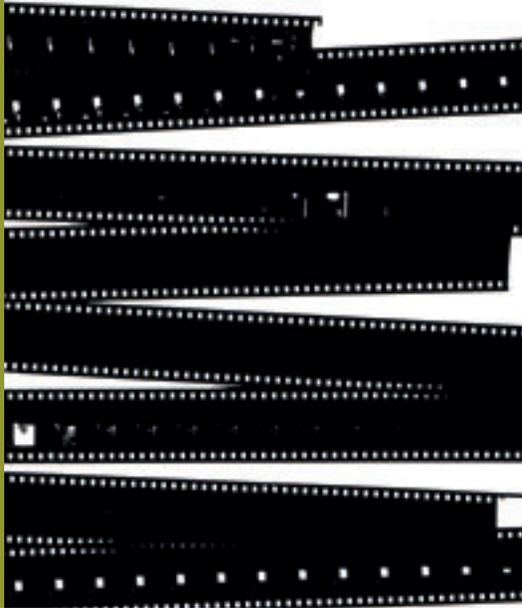
Über den Verleih der von Volkswagen produzierten Filme informierte ein erstmalig 1958 erschienener „Leitfaden für den Filmeinsatz in der VW-Organisation“, der 1960 aktualisiert wurde. Die Broschüre richtete sich an Volkswagen Händler und gab ihnen Tipps, wie sie den Filmeinsatz am besten vorbereiten und organisieren konnten. Detailliert wurde beschrieben, wie eine Veranstaltung durchgeführt werden und an welches Publikum sich die Vorführung richten sollte. Gerade Schulen, Gruppen und Vereine seien dankbar, wenn sie kostenlos allgemeinbildende Filme angeboten bekämen.

Projektoren ließen sich bei Stadt- und Kreisbildstellen ausleihen, und in ländlichen Gebieten gebe es Unternehmungen, „die ständig Vorführwagen mit Schmalfilm-Projektoren unterwegs haben“. Die Filmmatinee sei „zweifelloso die repräsentativste Art des Filmeinsatzes“. Zu beachten sei dabei allerdings eine Vorführzeit zwischen 11:00 und 12:30 Uhr am Sonntagvormittag, denn früher

könne es „Schwierigkeiten mit den Kirchen geben“. Der Text empfiehlt darüber hinaus, die Polizei zur Verkehrseinweisung der Besucher in ihre Parkplätze einzuschalten, was „den offiziellen Charakter ihrer Matinee wirkungsvoll unterstreichen“ helfe. Am Schluss wird optimistisch auf die Breitenwirkung des Einsatzes der Filmbilder hingewiesen: „Wenn Sie mit dem gewohnten (schon sprichwörtlich gewordenen) VW-Elan auch den Filmeinsatz anpacken, brauchen wir Ihnen nicht erst viel Erfolg wünschen. Er ist Ihnen sicher. Denn: PR-Filme des Volkswagenwerkes sind ein indirektes, aber besonders starkes Kontaktmittel. Und Kontakte sind Schaltstellen des Verkaufs.“⁵⁹

Seit Mitte der 1960er Jahre übernahm eine eigens dafür eingerichtete Abteilung, der „VW-Filmdienst“, den Verleih der Unternehmensfilme von Volkswagen. Eine im sprachlichen Duktus und Aufbau fast identische Broschüre stammt aus dem Jahr 1972 und trägt den Titel „Der VW-Filmdienst. Ihr Beitrag zur VW-Öffentlich-

Leitfaden für den Filmeinsatz in der VW-Organisation



Heinrich Nordhoff und Frank Novotny
auf der Pressekonferenz zur
„Blechsituation“, 1951



keitsarbeit“. Die Publikation richtete sich an die Händler und legte diesen den Filmeinsatz nahe, die mit den „Filmen vom VW-Filmdienst(...) eine besonders intensive und nachhaltige Form der Öffentlichkeitsarbeit“ wählten.⁶⁰ Auch hier wurde wieder eine Vielzahl praktischer Ratschläge für die Organisation der Vorführung eines Films gegeben. Die Broschüre enthielt zudem Mustereinladungsbriefe, Musteranzeigen für die örtlichen Zeitungen und ein Musterplakat, das beim „Filmdienst“ bestellt werden konnte. Eine Checkliste führte die verschiedenen Arbeitsschritte und Termine auf, die für die Organisation der Filmvorführung nötig waren. Im hinteren Umschlag befand sich eine Tasche, in die farbige Prospekte eingelegt waren, die Angaben zu den zum Zeitpunkt der Herstellung der Broschüre im Verleih befindlichen vierzehn Filmen enthielten. Jeder Film wurde mit einigen Standfotos, den Angaben zur Produktion wie Laufzeit, Kamera und Regie sowie einer kurzen Inhaltsangabe vorgestellt.

Der König der Bildwelten

Die Geschichte des Industriefilms von Volkswagen ist eng mit dem Namen eines Mannes verbunden, der als überragende und charismatische Führungspersönlichkeit das Unternehmen und seine Geschicke geprägt hat. Der ehemalige Opel-Manager Heinrich Nordhoff, der im November 1947 von der britischen Militärregierung zum Generaldirektor des Werks ernannt worden war, zählte zu jener Art von „Wundertätern“,⁶¹ die den wirtschaftlichen Aufbau der Bundesrepublik und den Fortgang der eigenen Karriere in den Nachkriegsjahren so erfolgreich in Deckung bringen konnten. Über zwanzig Jahre lang, bis zu seinem Tod an Karfreitag des Jahres 1968, sollte Nordhoff das Unternehmen am Mittellandkanal leiten.⁶²

Unter seiner Ägide sind eine Reihe von innovativen Unternehmensfilmen entstanden, die auch den Weg in die kommerziell vermarktetten Kinos fanden. Der eloquente Generaldirektor zeichnete sich durch eine ausgeprägte Medienorientierung aus, und verstand es, auf der Klaviatur der öffentlichen Aufmerksamkeit meisterlich zu spielen. Nordhoff und die PR-Abteilung überließen bei dessen zahlreichen Auftritten kaum etwas dem Zufall und setzten stets auf eine möglichst wirkungsvolle Choreographie. Die Akribie und Detailversessenheit im Hinblick auf Nordhoffs Außenwirkung waren unter den Mitarbeitern gefürchtet. Als er im Zusammenhang mit der Produktion eines Unternehmensfilms einmal selbst zu Filmaufnahmen gebeten wurde, ließ er mit seinem sicheren Gespür für die Anforderungen einer frühen Mediengesellschaft anfragen, „welcher Anzug und welche Krawatte passend“ seien.⁶³

Nordhoffs Mann für die Öffentlichkeitsarbeit, der dem Generaldirektor zur Seite gestellt war, wurde Frank Novotny. Der am 3. Oktober 1905 in Trest im damals österreichischen Sudetenland geborene Novotny kam, nachdem er für diverse Verbände und Organisationen in Prag und Wien tätig gewesen war, 1946 zur Volkswagenwerk GmbH, wo er die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Unternehmens bis 1969 leitete.⁶⁴

Die in enger Zusammenarbeit mit Novotny ausgearbeiteten medialen Inszenierungen Nordhoffs sind legendär. Berühmt und weithin bekannt ist jenes Foto, das ihn in Großaufnahme vor der monumentalen Kanalfront des Werks und der versammelten Belegschaft zeigt. Der Generaldirektor war sich nicht zu schade, dafür über eine Malerleiter auf ein eigens errichtetes Stahlgerüst zu steigen. Übergroß im Vordergrund blickt er mit Anzug und Einstecktuch versonnen in die Kamera, während sich im Bildhintergrund „seine“ Mitarbeiter vor der Südrandbebauung ameisen-gleich hinter ihm versammeln. Die wirtschaftliche Kraft eines Unternehmens, das zum Zeitpunkt der Aufnahme dieses Bildes im Werk in Wolfsburg um die 25.000 Menschen beschäftigte, und der Einfluss, den „König Nordhoff“ in seinem Reich ausübte, erfahren in dieser Fotografie eine eindrucksvolle Verdichtung und lassen sich kaum wirkungsvoller inszenieren.⁶⁵



Vorbereitungen für ein PR-Foto, 1955



Nordhoff vor der Südfassade des Werks mit Käfern, 1953;
Nordhoff mit Werksangehörigen, 1955

Nordhoff nutzte das Kino auf vielfache Weise für seine Inszenierungen. Der begeisterte Hobbyfilmer dokumentierte seine Urlaubsreisen akribisch mit der Kamera. Walter Henry Nelson, amerikanischer Journalist und Verfasser einer frühen Geschichte von Volkswagen, schrieb in diesem Zusammenhang: „Unter anderem drehte er einen Film über Kambodschas alten Dschungeltempel Angkor Wat nahe Angkor Thom, einst Hauptstadt der Khmer. Für die Aufnahmen von diesem Gebiet verfaßte er einen Kommentar nach altasiatischen Texten.“⁶⁶ Seine Liebe zum Film führte sogar dazu, dass Nordhoff seine selbst gedrehten Urlaubsfilme als Instrument der innerbetrieblichen Gemeinschaftsbildung einsetzte. So findet sich in den „VW Informationen“ von 1959 eine kurze Notiz, in der berichtet wird, dass auf seine Einladung die Führungskräfte des Werks zu einem Filmabend zusammen gekommen

seien. Seine eigenhändig gefertigten Thailand-Filme hätten sich dabei „als kleine Meisterwerke des farbigen Kulturfilms“ erwiesen.⁶⁷ Demnach sollen die cineastischen Vorlieben des Generaldirektors auch die Industriefilmproduktion von Volkswagen beeinflusst haben. Nach Nelson sei es „Nordhoffs Filmbegeisterung“ gewesen, die ihn dazu bewogen hat, „auch eine Reihe von Dokumentarfilmen für das Volkswagenwerk in Auftrag zu geben“.⁶⁸

Für die hier beschriebene erste Phase der Unternehmensfilmproduktion von Volkswagen, die von 1948 bis 1953 reicht, sind mehrere Aspekte von zentraler Bedeutung: Mit dem Beginn der Produktion eigener Filme für das Werk wurde im Wolfsburger Unternehmen das Ende der unmittelbaren Nachkriegszeit eingeleitet. Die für die Herstellung der Filme zuständige Werbeabteilung



verlagerte die Filmproduktion vollständig nach außen, und kaufte das notwendige Know-how durch die Beauftragung externer Regisseure ein. Die Produktionen dieser Zeit charakterisierte eine enge Anlehnung an die Kulturfilmästhetik der Weimarer Republik und des Nationalsozialismus. Die Kontinuitäten in Aufnahmetechnik und stilistischer Ausdrucksweise erklären sich aus den Biographien: Regisseure, die vor 1945 Filme drehten, taten dies – zu meist nach einer kurzen Unterbrechung – auch nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs. In den meisten Fällen gelang es problemlos, sich den neuen politischen Rahmenbedingungen einer Demokratie anzupassen.⁶⁹

Volkswagen fing – im Gegensatz zur Eisen- und Stahlindustrie, die mit dem Medium Film seit seinen Anfängen experimentierte – erst seit Ende der 1940er Jahre an, Unternehmensfilme herzustellen. Der Automobilhersteller am Mittellandkanal holte dann aber rasch auf und kompensierte den Vorsprung der Konkurrenz auf technischen und ästhetischem Gebiet der Filmproduktion. Am Ende dieser frühen Phase des Unternehmensfilms von Volkswagen zeichnete sich der Wunsch nach mehr Farbe und größerer Opulenz – kurz: nach stärkerer Professionalisierung ab. Ein zeitgemäßer Stil wurde gesucht, der mit dem im Jahr 1954 in die Kinos gekommenen Dokumentarfilm „Aus eigener Kraft“ seine Umsetzung fand.



Aus eigener Kraft



3. Die filmische Meistererzählung – „Aus eigener Kraft“

„Ein Film ohne Liebe und Frauen“ – in dieser Überschrift ist auch heute noch das Staunen zu spüren, mit dem im April 1954 die Uraufführung des Unternehmensfilms „Aus eigener Kraft“ in einer Rezension beschrieben wurde.

Die „Deutsche Tagespost“ berichtete von einem „fesselnden Film“, der „von Blechen und Schrauben, von Motoren und Karosserien, von Autos und Autobauern“ erzählt.⁷⁰ Tatsächlich schildert „Aus eigener Kraft“ mit einer ausufernden Liebe zum Detail die industriellen Arbeitsprozesse zur Herstellung eines Volkswagen. Der Film zeigt vom Guss der Zylinder bis zur Endmontage und ersten Probefahrt den – so hieß es einer Werbebroschüre – „Geburtsakt des populärsten Automobils“. ⁷¹ Auf einer weniger vordergründigen Ebene steht „Aus eigener Kraft“ exemplarisch für das filmische Schaffen seiner Entstehungszeit. Allerdings scheint die aufgeworfene Frage mehr als berechtigt, worin der Reiz eines Filmes liegen sollte, dem typische Bild- und Erzählmotive seiner Zeit – die „Liebe“ und die „Frauen“ – fehlten.

Bereits Anfang der 1950er Jahre entwickelte die Werbeabteilung von Volkswagen Ideen für einen neuen, großen Kulturfilm, der das Werk und seinen außerordentlichen Aufschwung porträtieren sollte. Im Geschäftsbericht der Hauptabteilung Verkauf und Kundendienst für das Jahr 1952 hieß es, dass für „einen neuen, großen Kulturfilm über Werk und Wagen (...) bereits umfangreiche Vorarbeiten geleistet“ worden seien.⁷² In Zusammenarbeit mit dem Hamburger Filmarchitekten und Regisseur Franz Schroedter wurde ein Film produziert, der nicht „als Beiprogramm-Film, sondern als vollwertiger Matinee-Film (2.350 Meter) mit einer Vorführdauer

von 85 Minuten“ konzipiert war.⁷³ Mit der Umsetzung dieses Projekts entstand ein echter Klassiker, der aus den filmischen Porträts über Werk und Stadt der letzten sechs Jahrzehnte hervorragt.

Festliche Premieren

Die Uraufführung von „Aus eigener Kraft“ fand am 30. März 1954 statt. Der Film lief an diesem Tag im Rahmen so genannter festlicher Premieren in Kinos in Bonn, Berlin, Hamburg, München und Frankfurt am Main an. Eine besondere Bedeutung kam dabei der Aufführung im „Metropol“-Theater der Bundeshauptstadt Bonn zu. Bundeskanzler Konrad Adenauer, der ursprünglich sein Erscheinen zugesagt hatte, musste zwar aus Termingründen kurzfristig absagen, unter den Premierengästen waren aber – so die „Wolfsburger Nachrichten“ – Bundesminister und Parlamentarier aller Fraktionen vertreten.⁷⁴ Wenige Tage danach erlebte der Film in Wolfsburg seine Heimpremiere: Am Sonntag, den 4. April 1954, fand eine Aufführung im „Delphin-Palast“ in Anwesenheit zahlreicher offizieller Gäste aus Wolfsburg statt. Generaldirektor Nordhoff, der schon die Uraufführung in Bonn persönlich mit einer kurzen Rede eröffnet hatte, sprach auch in Wolfsburg und betonte in seiner Begrüßung den „harmonische[n] Zusammenklang von Werk und Stadt“. Der Wolfsburg-Premiere komme eine besondere Bedeutung zu, „weil niemand ausserhalb unseres Kreises so wie wir verstehen kann, was dieser Film bedeutet“.⁷⁵

Premieren in Bonn
und Wolfsburg, 1954



In Wolfsburg lief der Film erfolgreich, und die „Wolfsburger Nachrichten“ meldeten wenige Tage nach dem Start, dass bereits 5.000 Zuschauer „Aus eigener Kraft“ im Kino des Volkswagenwerks in den täglich zwei Vorstellungen um 17:30 und 20:00 Uhr gesehen hatten.⁷⁶ Die Verbreitung des Films wurde in der Folge über neue Wege befördert: In der Presse finden sich zahlreiche Hinweise, dass „Aus eigener Kraft“ von Vertragshändlern in Matineen vorgeführt und mit Informations- und Verkaufsveranstaltungen verbunden wurde.⁷⁷ Ein Artikel in den „VW Informationen“ stellte Beispiele „für den zielstrebigsten und erfolgreichen Einsatz unseres Werkfilms“ vor und wies darauf hin, dass „Aus eigener Kraft“ bereits auf rund 600 Matineen im gesamten Bundesgebiet gezeigt worden war. Besonders hervorgehoben wurde der Stuttgarter Großhändler Hahn, dessen Filmeinsatz außerordentlich erfolgreich war: Zu den über 60 Vorstellungen seien fast 28.000 Besucher gekommen. Im Durchschnitt ergebe sich daraus die bemerkenswert hohe Zahl von 400 Zuschauern pro Vorführung.⁷⁸

Einen durchschlagenden Erfolg bescheinigten dem Film auch die in den Jahresberichten der Hauptabteilung Verkauf und Kundendienst vorgelegten Zahlen. Demnach wurde „Aus eigener Kraft“ 1954 „in zwei großen Tournéeen auf 313 Veranstaltungen der inländischen VW-Organisation vor mehr als 200.000 Besuchern vorgeführt“.⁷⁹ Für das Jahr 1955 verzeichnete der Jahresbericht, dass der Film in einer „Frühjahrs-Tournée durch die Händlerschaft in 463 Vorführungen vor rund 236.700 Besuchern gezeigt“ wurde, und 1956 zählte der Jahresbericht immerhin noch 316 Aufführungen mit etwa 133.000 Besuchern.⁸⁰

Visuelle Alleinvertretungsansprüche

Produktion und Regie des Films hatte Franz Schroedter übernommen, der seit den 1920er Jahren vor allem als Filmarchitekt in Erscheinung getreten war. Schroedter, 1897 in Berlin geboren und 1968 in Hamburg verstorben, galt als einer der meistbeschäftigten Szenenbildner des deutschen Kinos der 1930er und 1940er



Jahre.⁸¹ Nach einem Architekturstudium kam er 1919 über eine Mitarbeit bei dem Architekten und Szenenbildner Willi Hermann mit dem Kino in Berührung. Bald folgten erste Filme, deren Bauten er selbständig gestaltete. Im Jahrzehnt zwischen 1919 und 1929 wirkte Schroedter an über 200 Stummfilmproduktionen mit. Besondere Bedeutung kam der Zusammenarbeit mit dem Regisseur und späteren Präsidenten der Reichsfilmkammer Carl Froelich zu, den er 1924 kennen gelernt hatte und mit dem er zahlreiche Henny-Porten-Filme gestaltete.

Seinen Entwürfen kam eine besondere künstlerische Qualität zu. Schroedter stimmte die von ihm gestalteten Bauten stets auf den Blickwinkel der Kamera ab, zugleich charakterisierte er die Personen in ihren Umgebungen. Die Kohle- und Kreidezeichnungen der Büros für Froelichs 1929 entstandenem „Die Nacht gehört uns“, einem der ersten deutschen Tonfilme, waren von der Bauhaus-Moderne inspiriert.⁸²

Neben den Entwürfen für Bauten wirkte Schroedter als Architekt für Film-Ateliers. Mit den vollklimatisierten Räumen, ferngelenkten Beleuchterbrücken und separaten Ton- und Monitor-Kabinen für die Regie machten seine Planungen das Carl-Froelich-Atelier in Berlin zu einer Art Musterbetrieb der damaligen Filmindustrie. Im Jahr 1940 wurde er Technischer Direktor und stellvertretendes Vorstandsmitglied der Tonbild-Syndikat-AG, kurz TOBIS, die neben der Ufa einen der größten und einflussreichsten Konzerne der deutschen Filmwirtschaft bildete.⁸³ Nach Kriegsende zunächst beschäftigungslos, gelang ihm bereits im September 1948 der berufliche Wiedereinstieg in das Filmgeschäft. Schroedter wurde damit beauftragt, für die 1947 von dem früheren Drehbuchautor Rolf Meyer gegründete Junge Film-Union die Planungen im Rahmen der Erweiterung der bereits bestehenden Atelieranlagen durchzuführen.⁸⁴ Die in dem kleinen Heideort Bendestorf etwa zwanzig Kilometer südlich von Hamburg ansässige Firma hatte als eine der ersten deutschen Produktionsgesellschaften in der Nachkriegszeit eine britische Lizenz zur Filmproduktion erhalten.⁸⁵

Seit Mitte 1949 war Schroedter nicht nur als Architekt für den Erweiterungsbau des Ateliers zuständig, sondern wurde immer wieder auch für die künstlerische Ausstattung von Filmen herangezogen. Die erste Produktion, für die er die Bauten entwarf, war der zwischen Mai und Juli 1949 unter der Regie von Gustav Fröhlich gedrehte Kostüm- und Abenteuerfilm „Der Bagnosträfling“, eine filmische Adaption nach Motiven eines Romans von Honoré de Balzac.⁸⁶ Für die Außenszenen des Films, der im Paris des 19. Jahrhunderts spielt, musste am Ortsrand von Bendestorf eine französisch aussehende Straßenkulisse gebaut werden.

In der Folge war Schroedter an fast allen weiteren Produktionen der Jungen Film-Union beteiligt. Auch für den bekanntesten und mit 7 Millionen Zuschauern kommerziell erfolgreichsten Film, das von Willi Forst mit Hildegard Knef in der Hauptrolle produzierte

umstrittene Drama „Die Sünderin“ (1950/51), lieferte Schroedter die Bauten. Ende 1951 geriet Rolf Meyer mit seiner Firma in immer größere finanzielle Schwierigkeiten, die wenig später mit dem Konkurs der Jungen Film-Union endeten. Schroedter, der zwischenzeitlich auch als freier Architekt gearbeitet hatte und unter anderem für die Bauten in Peter Lorres „Der Verlorene“ (1951) und Erich Engels „Der fröhliche Weinberg“ (1952) verantwortlich war, gründete 1953 schließlich seine eigene Filmfirma, die in Hamburg-Nienstedten ansässigen „Franz Schroedter Studios“.

Relativ genau datieren lässt sich der Beginn der Zusammenarbeit von Schroedter mit dem Volkswagenwerk; die Hintergründe und Motive bleiben aufgrund fehlender Unterlagen aber im Dunkeln. Einer Aktennotiz zufolge, die im Zusammenhang mit einem Be-



Schroedter bei einer Besprechung
in seinem Studio, 1959

such von Vertretern der Werbeabteilung des Volkswagenwerks in den Hamburger Studios im Januar 1965 angefertigt wurde, arbeitete Volkswagen seit dem Frühjahr 1951 mit Schroedter zusammen. Neben dem Auf- und Abbau von Ausstellungsständen sei die Firma immer wieder mit der Entwicklung von Themen im Rahmen der so genannten Schaufenster-Aktion betraut worden. Von Fall zu Fall werde sie auch zur Produktion von Dokumentarfilmen herangezogen.⁸⁷ Dörte Harms, die langjährige enge Mitarbeiterin von Schroedter, erinnert sich, dass der Kontakt auf den Pressechef des Volkswagenwerks, Frank Novotny, zurückging, der während der Dreharbeiten zum „Bagnosträfling“ nach Bendestorf in das Atelier der Jungen Film-Union gekommen sei und einen Architekten für Ausstellungsbauten gesucht habe.⁸⁸

Tatsächlich hatte Schroedter für die erste IAA, die nach dem Zweiten Weltkrieg im Jahr 1951 in Frankfurt am Main stattfand, die Architektur der „VW-Halle“ entworfen und gebaut. Über die Entscheidung, einen Filmarchitekten mit der Planung der Bauten zu betrauen, berichtete der damalige Leiter der Werbeabteilung Hahn, dass Nordhoff zwei Entwürfe vorgelegen hätten, „ein sehr sauberer, konservativer, konventioneller mit fein ausgerichteten Automobilen auf teppichbelegten Podesten und das grob markierte, kühn hingeworfene Modell eines Filmarchitekten aus Bendestorf, der die einzelnen Fahrzeuge in das Milieu hüllte, das ihnen im motorisierten Alltag zukommt“.⁸⁹



Schroedter (stehend links) mit Carl Froelich (zweiter v. links sitzend) und Ingrid Bergman (zweite v. rechts) bei den Aufnahmen zu „Die vier Gesellen“, 1938



Dem Hamburger Regisseur war es offensichtlich gelungen, die Verantwortlichen bei Volkswagen von seinem Entwurf zu überzeugen. Die Architektur der Ausstellungshalle wurde allgemein als großer Erfolg gewertet. Die zeitgenössische Publizistik zeigte sich begeistert von dem „Tempel der Technik unseres Jahrzehnts“. Schroedters Entwurf sei „virtuos wie ein Brechtsches Bühnenbild“ und zeige Anklänge an abstrakte Kunst.⁹⁰ Besonderen Eindruck erweckte die an einer Seite der Halle installierte große Anzeige mit den Produktionsziffern, die sich alle zwei Minuten um jeweils eine Zahl vorschob. Der Erfolg des Entwurfs führte schließlich dazu, dass Schroedter auch bei den folgenden Automobilausstellungen in Frankfurt am Main die Planung und Ausführung der Ausstellungsbauten übertragen wurde. Der Hamburger Architekt und Regisseur eroberte sich eine Art visuellen Alleinvertretungsanspruch des Wolfsburger Unternehmens: Neben der alle zwei Jahre

stattfindenden IAA wurden „die meisten Ausstellungen, auf denen das Volkswagenwerk im In- und Ausland mit eigenen Erzeugnissen vertreten war, künstlerisch von ihm beraten oder gestaltet“.⁹¹

„Ein Film über Werk und Wagen der Wolfsburger“

Im Gefolge dieser ersten Zusammenarbeit aus dem Jahr 1951 muss die Idee entstanden sein, Schroedter mit der Produktion eines Werksfilms zu beauftragen. Nach Angaben von Dörte Harms war sie im Sommer 1952 in den Werksferien zusammen mit drei anderen Kollegen vier Wochen lang im Werk auf Motivsuche für den Film und fertigte danach eine Art erstes Drehbuch an. Dieses nur notdürftig zusammengebundene, starke Überarbeitungsspuren aufweisende Konvolut von Einzelblättern findet sich heute im Nachlass Schroedters in der Stiftung Deutsche Kinemathek in Berlin. Auf seiner ersten Seite prangt der Arbeitstitel „Ein Film über

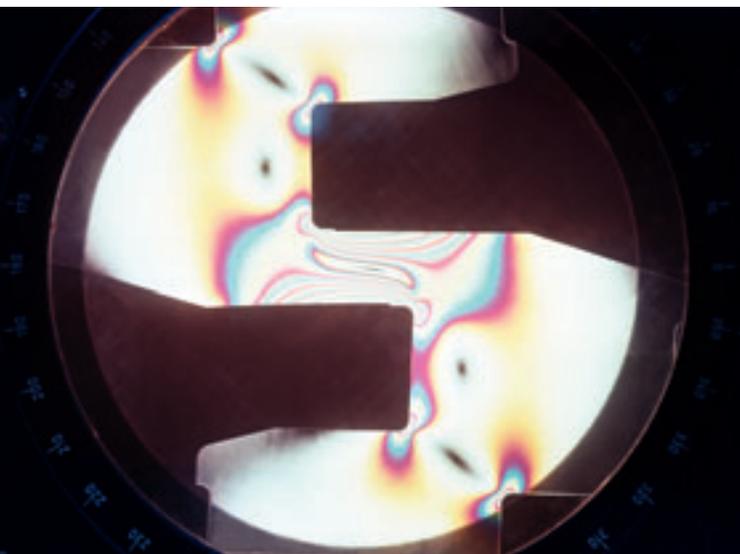


Blick in die „VW-Halle“ auf der IAA, 1951;
zwei Blätter des ersten Drehbuchs für
„Aus eigener Kraft“, 1953

Werk und Wagen der Wolfsburger“. Es folgt ein mit zahlreichen Anmerkungen und Arbeitsnotizen übersäter Text, in den immer wieder kleine Fotografien eingeklebt wurden, die Produktionsvorgänge und mögliche Kamerapositionen dokumentieren.⁹²

Im Zusammenhang mit den Bauten für die Automobilausstellung 1953 hatte Schroedter bereits die Gelegenheit genutzt, erste Entwürfe und Skizzen von „Aus eigener Kraft“ vorzustellen. In einer Bildunterschrift in einem Artikel in den „VW Informationen“ heißt es: „Unter der ‚Autobahn‘-Rampe, als Hintergrund eines im Neonlicht funkelnenden Wagens, eine Wand voll zeichnerischer Leckerbissen: Skizzen aus der Werksproduktion für das Drehbuch eines in der Entstehung begriffenen großen VW-Kulturfarbfilms.“⁹³

Der Film wurde in einer Drehzeit von vier Monaten hergestellt. Das Volkswagenwerk hatte Schroedter und seinem Team eigens im Sektor 19 ein Büro eingerichtet, von dem aus der Ablauf der Filmproduktion gesteuert wurde. Ausführlich berichtet ein reich bebildeter Artikel, der im Dezember 1953 in den „VW Informationen“ erschien, von den Dreharbeiten, deren große Herausforderung unter anderem darin bestand, die Produktion in den Hallen nicht zu stören. Die Fotos zeigen Schroedter beim Fachsimpeln mit Nordhoff, Kameramänner auf schaukelnden Kränen, die Filmcrew bei Einsatzbesprechungen zu Termindisposition und Requisitenbeschaffung sowie den Regisseur in hitzigen Diskussionen mit seinen direkten Auftraggebern, den Vertretern der Werbeabteilung.⁹⁴



Kurbelwelle in polarisiertem Licht, 1957;
Aufnahmen zu „Aus eigener Kraft“ in den Werkshallen, 1953;
Schroedter, Harms und Hahn am Schneidetisch, 1953

Bereits am 4. Januar 1954 erlebte „Aus eigener Kraft“ beim Händler-Empfang „seine interne Uraufführung“.⁹⁵ Wenige Tage später bedankte sich ein begeisterter Generaldirektor persönlich beim Regisseur. Der Film werde – so Nordhoff in seinem Schreiben – vielen Menschen den „Geist von Wolfsburg“ verständlich machen. Schroedter habe sich ganz in die überaus vielseitigen Aufgaben einer großen Fabrik vertieft und dann für das Gesehene und Erlebte einen bildhaften Ausdruck gefunden, „der unter den Industrie-Filmen sicherlich den ersten Platz einnimmt“.⁹⁶

Einsatz neuester Filmtechnik

Unternehmensfilme erweisen sich in vielen Fällen als innovatives Genre: Die Regisseure lassen neueste Techniken der Aufnahme zum Einsatz kommen und sind auf der Suche nach einer modernen Bildästhetik. Diese Aufgeschlossenheit erklärt sich aus der

Strategie der Auftraggeber, das eigene Unternehmen im Filmbild als möglichst fortschrittlich darzustellen. Auch „Aus eigener Kraft“ wies einige neuartige Formen der Gestaltung auf: Nur vier Jahre nachdem in Deutschland mit „Schwarzwaldmädel“ der erste Nachkriegsfarbfilm hergestellt worden war, drehte Schroedter den Film auf 35 mm mit dem aufwändigen Agfacolor-Verfahren. Viele Rezensionen wiesen ausdrücklich darauf hin, dass auf diese Weise ein Film von „äußerster technischer Brillanz“ entstanden sei.⁹⁷ Im „Fränkischen Anzeiger“ vom 3. November 1954 hieß es beispielsweise: „Niemals ermüdet das Auge zwischen langen Maschinen-Straßen in den weiten Werkhallen oder an den meisterlich gelungenen Szenen besonders eindrucksvoller Fabrikationsvorgänge, die unter einem ungeheuren Aufwand an Beleuchtung in zauberhafte farbige Effekte getaucht werden.“⁹⁸ Die Farbigkeit der Bilder war ein technisches Mittel, das den Fortschrittsgeist der 1950er



Jahre visualisierte. Modernisierung und Wirtschaftswunder wurden dadurch sinnlich erfahrbar und gaben den Bildern aus den Werkshallen einen besonderen Charakter.⁹⁹

An mehreren Stellen wurde darüber hinaus eine damals völlig neuartige Technik der Mikroaufnahme eingesetzt, für die der Industriefotograf Fritz Brill verantwortlich war.¹⁰⁰ Diese Aufnahmen hatten eine besondere pädagogische Funktion, weil sie versuchten, dem Zuschauer das Unsichtbare sichtbar zu machen. Sie gaben im echten Sinne des Wortes tiefe Einblicke in komplexe technische Vorgänge wie dem Guss der Zylinder oder dem Ineinandergreifen der Zahnräder im Getriebe, und stellten zugleich auch die Qualität der Fertigung bei Volkswagen unter Beweis. Brill ging

nach eigenen Angaben „völlig unkonventionell“ vor: Er musste das Szenarium selbst erarbeiten und später in das Drehbuch einfügen. Einzige Hilfe war „ein kurzer Schrieb“ von Nordhoff, der ihm zum einen erlaubte, sämtliche Türen auf dem Werksgelände passieren zu dürfen, und zum anderen die Mitarbeiter des Werks dazu anhielt, seine Fragen „sachgerecht und ausführlich zu beantworten“.¹⁰¹

Die Kameraführung von „Aus eigener Kraft“ war Fritz Arno Wagner übertragen worden, der zweifellos zu den bedeutendsten Kameramännern des deutschen Films der Zwischenkriegszeit zählte und mit Regiegrößen wie Georg Wilhelm Pabst, Ernst Lubitsch, Fritz Lang und Friedrich Wilhelm Murnau gearbeitet hatte. Der Text des



Kamera-Assistent Karl Loeb, Produktionsleiter Heinz Fiebig, Franz Schroedter und Chefkameramann Fritz Arno Wagner (v.l.n.r.) bei den Aufnahmen zu „Aus eigener Kraft“, 1953

Film entstand in enger Zusammenarbeit mit Hahn, dem Leiter der Werbeabteilung, und wurde von dem Schauspieler Hans Nielsen gelesen, der dem damaligen Kinopublikum unter anderem auch als Synchronsprecher von Fred Astaire, Gary Cooper und Errol Flynn bekannt war.

„Aus eigener Kraft“ erhielt von der Filmbewertungsstelle das Prädikat „wertvoll“. Der Bewertungsausschuss konnte sich erst nach „langer, eingehender Beratung“ zu diesem Urteil durchringen. Der Film sei – so hieß es in der ausführlichen Begründung – in seiner Gesamtkomposition, in Bild und Farbe, in der Regieführung und in der Darstellung der technischen Details, in der Verwebung von technischen Produktionsvorgängen und dem Leben der Men-

schen in dem dargestellten Raum „so wohlgelungen, daß er eine besondere Hervorhebung“ verdienen würde. Wegen einiger Längen in der Darstellung technischer Einzelheiten und wohl auch wegen des nicht ganz zu übersehenden werblichen Charakters konnten sich die Mitglieder des Ausschusses aber nicht dazu entschließen, dem Film das höchste Prädikat „Besonders wertvoll“ zu verleihen.¹⁰²

„Aus eigener Kraft“ lief 1954 auf dem Dokumentarfilmfestival in Venedig und erhielt dort eine Auszeichnung für die hervorragende Farbfotografie.¹⁰³ Soweit die Fakten. Wo aber liegen die Besonderheiten dieses Films? Was hebt den Film aus der Masse der Industriefilmproduktionen dieser Jahre hervor?

Schroedter mit seinem „Monokel“
zur Brennweitenprüfung, 1953



Ein Industriefilm mit Spielfilmambition

Die Herstellung eines Spielfilmcharakter tragenden Industriefilms in Agfacolor war eine sehr selbstbewusste Form der Repräsentation eines Unternehmens. Mit einer Länge von über 2.000 Metern, die einer Laufzeit von etwa 75 Minuten entspricht, hatte der Film – wie die Kritik ausdrücklich betonte – „das Schema der üblichen Werkfilme verlassen und (...) die Ausmaße eines richtigen Spielfilms“ erreicht.¹⁰⁴

Als Industriefilm mit Spielfilmambition stellte „Aus eigener Kraft“ eine Art Zwitterprodukt dar, dessen widersprüchliche Doppelrolle sich auch auf der inhaltlichen Ebene fortsetzte. Einerseits werden – und hier folgt „Aus eigener Kraft“ den Genreregeln des klassi-

schen Industriefilms – detailliert die Arbeitsabläufe im Werk geschildert. Ausgiebig sind die Arbeit an der Drehbank, die großen Pressen, das Schweißen und die Montage des Wagens zu sehen. Andererseits atmet „Aus eigener Kraft“ den Geist seiner Entstehungszeit und macht das Kino zum realen Anschauungsort des bundesdeutschen Wirtschaftswunders. Der Film zeigt den Erfolg der Aufbauarbeit nach dem Zweiten Weltkrieg und inszeniert Volkswagen als Vorzeigeunternehmen der westdeutschen Wirtschaft, das in perfekter Ordnung und Effektivität arbeitet. Tatsächlich war die wirtschaftliche Situation von Volkswagen Anfang der 1950er Jahre mehr als komfortabel. Als 1952 im Werk die Massenfertigung einsetzte, schossen die Produktionszahlen in die Höhe, und erstmals liefen im Jahr mehr als 100.000 Käfer vom Band.¹⁰⁵

Für diesen rasanten wirtschaftlichen Aufschwung des Werks findet der Film kraftvolle, symbolträchtige Bilder: stampfende Maschinen, die durch das Werkstor ein- und ausziehende Belegschaft, die ausführliche Darstellung der fordistischen Großserienfertigung an Fließbändern, die in langen Reihen aufgestellten fertig produzierten Volkswagen – alle diese Aufnahmen geben der scheinbar grenzenlosen Produktivität des Werks sinnfälligen Ausdruck. „Aus eigener Kraft“ widmete sich der märchenhaften Erfolgsgeschichte von Volkswagen und wies in diesem Zusammenhang mehrfach darauf hin, dass Natur und Technik keine Gegensätze darstellen sollten. Deren Bild gewordene Versöhnung wurde in einer der Schlüsselsequenzen in eindrucksvolle Aufnahmen umgesetzt: In einer Spielszene führt ein Verkäufer einem interessiertem Ehepaar den Wagen vor. Auf leeren Autobahnen fahren sie über Land. Kurz vor Wolfsburg begegnen ihnen schwere, voll beladene Lastwagen. Und während der Sprecher noch darauf hinweist, dass es sich auf den Straßen um Wolfsburg empfehle, das Tempo zu drosseln, nimmt die Kamera nach einem Schwenk Kühe in den Blick, die auf einer Weide grasen. Im Hintergrund ist die Fassade einer der Werkshallen zu erkennen. Nach weiteren Schnitten befindet sich die Kamera dann auf dem Werksgelände, ein Güterzug fährt in die Hallen ein, und im Vordergrund sind aufgestellte Getreidegarben zu sehen. Diese Bilder kommentiert die Erzählerstimme aus dem Off mit den Worten: „Ein Idyll im Grünen. Ein Werk im Kornfeld.“



„Aus eigener Kraft“: Das Werk im Kornfeld

Endlos fließende Bänder

„Aus eigener Kraft“ zeigt in einer seiner Schlusssequenzen die Endmontage des Käfer, und der Sprechertext nimmt in der Beschreibung des Vorgangs fast die Form eines Gebets an: „Lasst uns sehen, wie endlich alles aus den Hallen zusammenfließt, von allen Seiten mündend in den großen Hauptstrom, das letzte Montageband.“ Bereits in diesem frühen Stadium der Entwicklungsgeschichte des Werks greift der Film auf das Bild vom unablässigen Fließen des Produktionsprozesses zurück, der am Schluss einem sinnvollen Ende zugeführt wird. Die Kamera unterstreicht diesen Vorgang mit einer Fahrt am Endmontageband entlang. Durch die doppelte Bewegung – das langsam vorwärts laufende Band, aber auch die darüber hinweg gleitende Kamera – entsteht eine besondere Dynamik.

Die Endmontage wird durch die sich dramatisch steigernde Musik als Finale der Herstellung des Wagens und damit als Höhepunkt des Films in Szene gesetzt. Mehrere Arbeiter sind an der Karosserie tätig und bringen letzte Einzelteile wie Lampen und Scheinwerfer an. Die Fahrt am Band mündet in die so genannte Hochzeit – dem Zusammenfügen des im Vorfeld separat gefertigten Fahrwerks und der Karosserie: „Die Karosserie schwebt von oben herab, um endlich mit dem Fahrgestell sich zu vermählen. Die Räder rollen heran. Hier endlich darf er die Erde berühren. Die Erde hat ihn, und er hat die Erde. Die ganze, weite Erde für sich.“



Landwirtschaft im Industriebetrieb, 1950



Bei Luftangriff zerstörte Halle, 1944

Und auch an dieser Stelle erhält der Film durch die Darstellung eines spezifischen technischen Vorgangs eine besondere Dynamik: Am Zählpunkt 8 löst sich ein Neuwagen nach dem anderen mit einem letzten Ruck vom Endband und verlässt die Halle. Die rasch geschnittenen Filmbilder unterstreichen, dass sich der Vorgang im Laufe einer Schicht oft wiederholt. Die Sequenz endet mit einem Schwenk über die in langen Reihen aufgestellten neu produzierten Wagen auf dem Abstellplatz und dokumentiert damit auf eindrucksvolle Weise das Ergebnis der Produktion in den Werkshallen.



„Aus eigener Kraft“: Das letzte Montageband

Ein „Neubeginn aus dem Nichts“

In „Aus eigener Kraft“ wird der wirtschaftliche Aufschwung, der zu Beginn der 1950er Jahre in Westdeutschland einsetzte, als am Ende nur durch den Übervater Nordhoff zu erklärendes Mirakel inszeniert. Der Film kultiviert zugleich eine besondere Form des kollektiven Vergessens. Das in ausladenden Filmbildern geschilderte Wirtschaftswunder erhielt eine verdeckende Funktion und entwickelte sich zu einer Art Abwehrmechanismus. Im Programmheft von „Aus eigener Kraft“ hieß es beispielsweise, dass der Film das Volkswagenwerk nach 1945 schildere, dessen „Neubeginn aus dem Nichts oder aus Trümmern heraus“.¹⁰⁶ Die besondere Vorgeschichte des Volkswagen, die Gründung des Werks im Nationalsozialismus und der Ausbau zu einem kriegswichtigen Betrieb, in dem mit einer Vielzahl von Zwangsarbeitern Rüstungsgüter hergestellt wurden¹⁰⁷, gehörten Anfang der 1950er Jahre noch nicht zum Kanon des kollektiven Gedächtnisses und waren keiner Erwähnung wert. „Aus eigener Kraft“ gibt sich in diesem Punkt tradi-

tions- und geschichtslos und steht damit typisch für den restaurativen Geist, der in der bundesrepublikanischen Gesellschaft der 1950er Jahre geherrscht hat. Über Tod und Trauer wurde geschwiegen. „Aus eigener Kraft“, in dem der Krieg nur in Form einer Umdeutung präsent ist, ist eine Art Projektionsfläche für zeitgenössische Wünsche und Vorstellungen. Aus den Trümmern – so will der Film seine Zuschauer glauben machen – wächst neues Leben, das vom Aufbauwillen und vom guten Geist des Schaffens dominiert wird.

Im ganzen Film gibt es nur einen einzigen und zudem sehr leicht zu übersehenden Hinweis auf die unmittelbare Zeitgeschichte: Als am Schluss Nordhoff spricht, sind an der Stelle, an welcher der Generaldirektor darauf hinweist, dass „aus dem Nichts“ angefangen worden sei, dieses Werk zu bauen, in einem kurzen Schwenk über ein Standbild zerstörte Fabrikhallen zu sehen. Auch die Zeit der Briten findet keine Erwähnung, mit keinem Wort wird auf Major Ivan Hirst und dessen Bedeutung für den Aufbau des Werks nach dem Krieg hingewiesen.¹⁰⁸ Stattdessen weckt bereits der Filmtitel – „Aus eigener Kraft“ – die Assoziation, der Werksaufbau sei ohne fremde Hilfe erfolgt. In die gleiche Kerbe schlägt auch die erste Einblendung, die im Vorspann gezeigt wird: „Dieser Film schildert ein Beispiel des deutschen Wiederaufbaus. Er zeigt das Werk von zwanzigtausend Menschen, die sich selbst geholfen haben.“ Über die unmittelbare Zeitgeschichte wurde in den frühen Filmen nur indirekt gesprochen, an die Stelle einer offenen Auseinandersetzung mit der nationalsozialistischen Vorgeschichte des Volkswagenwerks trat wie das „Wunder von Bern“ das Wunder vom Mittellandkanal, das dementsprechend opulent bebildert wurde.¹⁰⁹



Keine „Stunde Null“

Weder das Werk noch die Bilder waren nach einer kinematographischen „Stunde Null“ entstanden. Der Film stand vielmehr in einer langen Tradition von Abbildungsweisen und griff auf bereits vorhandene Bildmuster zurück. Die Aufnahmen, welche die mit Maschinen vollen Hallen zeigen, sollten einen Eindruck von der Größe des Werks geben. Die kurze Schnittfolge erweckte den Anschein, als würden Mensch und Maschine gleichsam an den Fäden einer unsichtbaren Choreographie gezogen. Der Film erhielt in diesen Sequenzen eine Art symphonischen Charakter, der vor allem auch durch die in den Vordergrund drängende, die Bilder stets unterstützende Musik verstärkt wurde, die von dem österreichischen Komponisten Alois Melchiar stammte und von den Berliner Philharmonikern eingespielt worden war. „Aus eigener Kraft“ wuchs sich auf diese Weise in manchen Sequenzen zu einem geradezu schwelgerischen Bilder- und Klangrausch aus und war damit ganz wesentlich geprägt von den „symphonischen Filmdichtungen“, deren Prototyp Walter Ruttmann mit seinem berühmten, im Jahr 1927 entstandenen „Berlin – Symphonie einer Großstadt“ geliefert hatte. Ruttmann war seit 1935 Direktor

der Ufa-Werbeabteilung und drehte in dieser Funktion zahlreiche Städte- und Industriefilme, darunter „Mannesmann“ (1937), den Bayer-Film „Im Zeichen des Vertrauens“ (1938), „Henkel. Ein deutsches Werk in seiner Arbeit“ (1938), aber auch nationalsozialistische Propagandafilme wie „Deutsche Waffenschmieden“ (1940) und „Deutsche Panzer“ (1940).¹¹⁰

Kontinuitäten zeigten sich im Zusammenhang mit „Aus eigener Kraft“ aber auch in personeller Hinsicht: Regisseur Schroedter galt nicht nur als einer der wichtigsten Ausstatter des deutschen Films der Zwischenkriegszeit, er war von 1940 bis 1945 Technischer Direktor und stellvertretendes Vorstandsmitglied der TOBIS, einer jener großen Filmproduktionsgesellschaften, die im Nationalsozialismus im Einflussbereich des Propagandaministeriums tätig waren. In dieser Funktion hatte er 1940 unter anderem bei zwei prestigeträchtigen Propagandagroßproduktionen, „Friedrich Schiller“ und „Ohm Krüger“, als Ausstatter mitgewirkt. Vor diesem Hintergrund werden die Kontinuitäten in Stil und Darstellung verständlicher – zu denken ist dabei an die dramatische Musik, den



Im Apfelweinelokal in Frankfurt am Main anlässlich der IAA, 1955, Schroedter, seine Frau Esther Carena und Hahn (v.l.n.r.); Schroedter und Nordhoff bei den Aufnahmen zu „Aus eigener Kraft“, 1953; Vorstellung Schroedters durch Nordhoff auf der IAA bei Bundespräsident Heuss, 1957

reißerischen Sprecher und die Agfacolor-Bilder, die in der Tradition von Ufa-Großproduktionen der 1940er Jahre stehen.

Die Fabrik als Ort der Gemeinschaft

Für unseren heutigen Geschmack betont der Film auffällig stark die Fabrik als Ort, der Gemeinschaft schafft und stiftet.¹¹¹ Die alles integrierende Figur, auf welche die Fabrik und ihre Arbeiter sich ausrichten, ist Generaldirektor Nordhoff. Er erhält am Ende von „Aus eigener Kraft“ mit einer Betriebsansprache seinen großen Auftritt. Die Aufnahmen dokumentieren in diesen Szenen zunächst ein betriebliches Ereignis, aber entscheidend ist hier der Subtext des Films, die Bilder hinter den Bildern. Die bemerkenswerte Schlusszene suggeriert etwas Katastrophisches: Getrieben vom Signal der Sirene strömt die stumme Masse der Belegschaft zur Betriebsansprache des Direktors. Die leeren Fabrikhallen scheinen anzudeuten, dass die Menschen in Angst oder in Flucht die Räume verlassen hätten. Stattdessen lauschen sie ergriffen den Worten des Generaldirektors. Nordhoff erscheint als die zentrale Figur, auf die sich alle Augen richten, als überragende Führungs-

kraft, die inmitten ihrer Arbeiter steht, ein Medienstar zum Anfassen, entscheidungsstark, aber zugleich auch leutselig und immer zu Gesprächen mit seinen Untergebenen bereit.

Schroedter und der „typische, VW-Stil“

Wirtschaftlich gesehen verdankte Schroedter seine gesamte Nachkriegsexistenz Volkswagen. Ausschlaggebend für die erfolgreiche Zusammenarbeit war das enge Verhältnis zu den Entscheidungsträgern in Wolfsburg, allen voran dem Chef der Werbeabteilung Hahn und Pressechef Novotny. Die Fotos im Nachlass zeigen ihn zusammen mit seiner Frau Esther Carena, einer in den 1920er Jahren berühmten Stummfilmschauspielerin, immer wieder in geselliger Runde auf Filmpremieren und Empfängen. Auch Nordhoff schien Schroedter und seine Arbeit geschätzt zu haben. Bei besonderen Anlässen, wie der Eröffnung der IAA, brachte er den Regisseur mit bekannten Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft in Kontakt. Auf einer Fotografie sind Nordhoff und Bundespräsident Theodor Heuss zu erkennen, der Schroedter die Hand gibt.

Kleine Geschenke halfen dabei, sich der gegenseitigen Verbundenheit zu versichern und Netzwerke auszubilden: Dem langjährigen Leiter des Bereichs „Verkauf und Kundendienst“, Karl Feureissen, der ein begeisterter Jäger war, wurde von Schroedter zum Geburtstag beispielsweise „mit einem fröhlichen ‚Halali‘ für Glück, Gesundheit und Erfolg“ gratuliert und eine Jägerfigur aus Meissner Porzellan überreicht.¹¹²

Nordhoff selbst war ein passionierter Amateurfilmer und entwickelte wohl auch deswegen eine besondere Leidenschaft für die Werksfilme. Einer dieser Filme, der Aufnahmen von einer Urlaubsreise in Afrika zeigt, trägt den Titel „Tiere unter sich“. Die verwackelten Farbaufnahmen von Antilopen reißenden Löwen, umherspringenden Impalas und durch die Savanne schreitenden Giraffen wurden in der Tradition alter Stummfilme mit erklärenden Schrifttafeln versehen. „Gesellig leben

Zebras und Gnus in großen Herden mit Gazellen, Straußen und Impalas – das echte Beispiel einer Lebensgemeinschaft, die unterschiedliche Rassen friedlich vereinigt“ – so heißt es in bester Kulturfilmanier in einem dieser belehrenden Zwischentexte. Schroedter hat den Urlaubsfilm Nordhoffs auf das große 35 mm-Format umkopieren lassen.

Aber auch das Volkswagenwerk zeigte sich gegenüber Schroedter großzügig: Im Jahr 1964 wurde der Regisseur auf Kosten des Automobilherstellers zusammen mit seiner Assistentin Harms zur Weltausstellung nach New York geflogen, wo sich die beiden von den dortigen Ausstellungsbauten inspirieren lassen sollten: „Wir sind sicher, dass dieser Besuch nicht nur im Hinblick auf die Automobilausstellung 1965, sondern auch für Ihre anderen von uns übertragenen Aufgaben nützlich sein wird.“¹¹³



*Die Hyänen bilden wie die Geier
die Sanitätspolizei der Wildnis
und säubern sie von krankem
und totem Wild.*



Die Wertschätzung, die Volkswagen dem Regisseur entgegenbrachte, drückte sich nicht zuletzt darin aus, dass Schroedters Tätigkeit im Februar 1966 von der Honorarbasis auf die Beratungsebene umgestellt wurde. Der damals geschlossene Vertrag sicherte ihm ein regelmäßiges monatliches Einkommen von 2.000 DM. Bemerkenswert ist die Formulierung des Vertragsziels, denn Hauptaufgabe Schroedters sollte es sein, den „von ihm mitentwickelten typischen ‚VW-Stil‘ im Sinne einer variablen, neuzeitlichen und originellen Gestaltung“ einzubringen.¹¹⁴ Die Verantwortlichen bei Volkswagen erkannten damit, dass der Hamburger Architekt und Regisseur dem Unternehmen früh etwas gab, was heute mit dem Begriff der „Corporate Identity“ umschrieben wird. Die Bilder, die er in seinen Filmen, den Bauten für verschiedene Messen und den zahllosen Schaufenstergestaltungen entwarf, waren außerordentlich populär und besaßen eine beträchtliche Breitenwirkung.

Schroedters herausragende Stellung innerhalb der für Volkswagen geschaffenen Bildwelten gründete wesentlich auf dem Erfolg seines ersten Films. Der Ruhm von „Aus eigener Kraft“ begann allerdings rasch zu verblassen. Als 1960 – also nur sechs Jahre nach der Uraufführung – der Regisseur anfragte, ob das Volkswagenwerk an der Aufrechterhaltung des 1954 von der Filmbewertungsstelle Wiesbaden verliehenen Prädikats „wertvoll“ interessiert sei, glaubte die Werbeabteilung darauf verzichten zu können. Begründet wurde diese Entscheidung damit, dass der Film mittlerweile überholt sei und nicht mehr den aktuellen Stand des Produktionsablaufs wiedergebe.¹¹⁵ Der politische Zeitgeist begann sich zu wandeln: Nicht mehr die Leistung des Wiederaufbaus, sondern internationale Konflikte traten in den Mittelpunkt der politischen Wahrnehmung. Der Kalte Krieg fand auch in den Unternehmensfilmen, die für Volkswagen produziert wurden, seinen Niederschlag.



*Gesellig leben Zebras und Gnus
in großen Herden mit Gazellen,
Straußen und Impalas – das echte
Beispiel einer Lebensgemeinschaft,
die unterschiedliche Rassen
friedlich vereinigt.*

Wildtiere und belehrende
Zwischentafeln in
„Tiere unter sich“

4. „Diesseits der Zonengrenze ...“ – Amerikanisierung im Kalten Krieg

Im Oktober 1962 reiste Nordhoff zwei Wochen durch die USA. Unmittelbarer Anlass seines Besuchs war der Bezug eines neuen Verwaltungsgebäudes der Tochterunternehmung „Volkswagen of America, Inc.“ in Englewood Cliffs, New Jersey.

Nordhoff zeichnete sich seit den 1930er Jahren, als er bei der von General Motors übernommenen Adam Opel AG tätig war und in mehreren Aufenthalten die Produktionsstätten und die Arbeitsweise des amerikanischen Automobilherstellers kennen gelernt hatte, durch eine ausgeprägte Amerika-Orientierung aus. Auch bei Volkswagen widmete er dem US-Markt besondere Aufmerksamkeit. Im Rahmen dieser Reise hielt er am 22. Oktober 1962 einen viel beachteten Vortrag vor hohen Repräsentanten der amerikanischen

Industrie im „Economic Club of Detroit“. Die genau in jenen Tagen ausbrechende Kubakrise gab dem Aufenthalt und den Ausführungen Nordhoffs eine besonders dramatische Note.

Vermutlich war es dieser angespannten Lage der Weltpolitik geschuldet, dass der Vorstandsvorsitzende der Volkswagenwerk AG in sehr persönlichen Worten seinen direkten Bezug zur Grenzsituation Wolfsburgs schilderte. Von seinem Büro im drei-



zehnten Stock des Verwaltungsgebäudes könne er am Horizont den nur wenige Kilometer entfernten „Eisernen Vorhang“ sehen. Das Land, die Menschen und auch die Kinder seien auf beiden Seiten der Grenze gleich, und trotzdem – so Nordhoff mit deutlichen Worten – gebe es zwischen Wolfsburg und der Gegend fünf Meilen weiter östlich einen Unterschied wie zwischen dem Dschungel und der Wüste. Auf der einen Seite der Mauer seien die Menschen frei, auf der anderen Seite Sklaven.¹¹⁶

Vier Tage später, im Rahmen der so genannten Alexander Graham Bell Memorial Lecture an der University of Boston, nutzte Nordhoff erneut die Beschreibung des Blickes von seinem Bürofenster hoch oben im Verwaltungsgebäude, um dem amerikanischen Publikum die Folgen der deutschen Teilung plastisch vor Augen zu führen. Er verwies auf die „hässliche Narbe“, die durch den Stacheldraht, der nicht nur Deutschland, sondern die ganze Welt teile, entstanden

sei. Der „Eiserne Vorhang“ verhindere den Austausch von Menschen und Ideen, so dass Wolfsburg der Stadt Boston mittlerweile näher stehe als seinen unmittelbaren Nachbarorten wie dem bereits auf DDR-Gebiet gelegenen Oebisfelde. Das Ergebnis seien Spannungen, Feindschaft und die immer währende Angst vor einer kriegerischen Auseinandersetzung. Nordhoff verstieg sich zu einer aus heutiger Sicht eigenartig erscheinenden Behauptung: Der Grenzzaun sei so nah, dass er bei Ostwind den Geruch der Sklaverei förmlich riechen könne.¹¹⁷

Das Leben im „Zonenrandgebiet“

Die Gründung der beiden deutschen Staaten im Jahr 1949 hatte auf Wolfsburg und das Volkswagenwerk tief greifende Auswirkungen. Stadt und Werk waren aufgrund ihrer geografischen Lage an den Rand der jungen Bundesrepublik gerückt. Dabei hatte doch gerade der Aspekt der Zentralität eine ausschlaggebende Rolle für



The Fourth Annual ALEXANDER GRAHAM BELL LECTURE

Theme:

“Man’s Communication to Man”



Hayden Hall
at 2:00 P.M.
Friday
October 26, 1962

World conditions demand that man constantly improve his ability to communicate. Mutual understanding is essential to the solution of problems.

Boston University is proud that Dr. Heinz Nordhoff, President and Managing Director, Volkswagenwerk A. G., Wolfsburg, Germany, will deliver the fourth of the Alexander Graham Bell Lectures.

a special event of

HOMECOMING 1962

AND THE 50th ANNIVERSARY
COLLEGE OF BUSINESS ADMINISTRATION

Ankunft in New York am 13. Oktober 1962: Tochter Barbara mit ihren Eltern; Nordhoffs Rede vor dem „Economic Club of Detroit“, 1962; Werbung für den Auftritt Nordhoffs in Boston, 1962



die Auswahl des Standortes gespielt: Etwa in der Mitte des Deutschen Reiches, mit Mittellandkanal und der Bahnstrecke Berlin-Hannover an zwei wichtigen Verkehrsadern gelegen, war die Gegend um das Schloss Wolfsburg wegen seiner zentralen Lage ausgewählt worden.¹¹⁸ Die nach dem Zweiten Weltkrieg entstandene Randlage hatte weit reichende Folgen und schon bald sollte die hässliche Vokabel vom „Zonenrandgebiet“ diese Gegend prägen. Plakativ hieß es in einer Reportage über Wolfsburg und das Volkswagenwerk aus dem Jahr 1949: „Kommst Du von Westen, von Süden, von Norden her –, hier, zwischen Aller und Oker triffst du auf ein niederdeutsches Idyll aus Heide, Mischwald und reichen Feldern. Von Osten kommt kaum jemand –, ein paar Kilometer weiter stehen die Russen.“¹¹⁹

Die besondere geografische Situation Wolfsburgs thematisieren viele der vom Volkswagenwerk in den 1950er und 1960er Jahren in Auftrag gegebenen Unternehmensfilme. In „Aus eigener Kraft“ beispielsweise wird im Zusammenhang mit dem Service- und Kundendienstnetz von Volkswagen explizit auf die Randlage des Werks hingewiesen: „Im westlichen Europa fehlt kein Land, dessen Straßen von diesem Wagen nicht gewonnen wären. Und sein Geburtsland ist, den Sternen der Milchstraße gleich, übersät mit einer Verkaufs- und Serviceorganisation, deren wirtschaftliche und technische Impulse samt und sonders von Wolfsburg

ausstrahlen.“ Während der Erzähler diese Sätze spricht, wird in einer Animation eine Deutschlandkarte gezeigt, auf der eine Vielzahl teils pulsierender Sterne symbolisch für das umfassende Kundendienstnetz von Volkswagen in Westdeutschland steht. Eine große helle Sonne markiert am rechten Rand das Werk Wolfsburg, der östliche Teil Deutschlands bleibt mit Ausnahme der umso heller leuchtenden Insel West-Berlin in tiefem, dunklem Schwarz zurück. „Aus eigener Kraft“ setzt damit auf sehr eindrückliche Weise die deutsche Teilung in Bilder um, und stellt einen Zusammenhang her zwischen dem westdeutschen Wirtschaftsaufschwung und dem Kalten Krieg.

Trotz der allseits vorhandenen Weltmarktorientierung wurde ein nicht unerheblicher Teil dieser Erde ausgespart, denn im Jahr 1954 befanden sich Wolfsburg und seine Einwohner „in der Geborgenheit einer sicheren Existenz 14 km diesseits der Zonen-grenze“.¹²⁰ Die filmische Umsetzung der Grenzlandlage in „Aus eigener Kraft“ korrespondierte mit den realen Verkaufszahlen von Volkswagen. Im Anschluss an die Rede Nordhoffs vor dem „Economic Club of Detroit“ hatte dieser nach einer Frage aus dem Publikum, wie viele Wagen nach Ostdeutschland exportiert wurden, geantwortet, dass es dazu weder die geringste Möglichkeit, noch den geringsten Willen gebe.¹²¹



Strahlen und Sterne des Kundendienstnetzes, 1954

Wesentlich eindeutiger wurde der politische Systemkonflikt in der 1959 entstandenen Dokumentation „Menschen im Betrieb“ thematisiert. Der Film stellte am Beispiel des Volkswagenwerks in Wolfsburg die einschneidenden Veränderungen vor, die durch die Automatisierung im industriellen Arbeitsablauf entstanden waren. Aus dem ungelerten Hilfsarbeiter der industriellen Gründerzeit, der sich durch seine Körperkraft und ein ausgeprägtes Klassenbewusstsein auszeichnete, sei der technisch geschulte und für die Qualität seiner Arbeit verantwortliche Spezialist geworden, der die Arbeit der Maschinen überwache und mit ein paar Handgriffen steuere. „Menschen im Betrieb“ endet mit Aufnahmen vom Schichtwechsel. Über den Bildern von den Werksangehörigen, die nach Feierabend über die Brücken am Mittellandkanal auf den Parkplatz strömen und in ihre Wagen steigen, verweist der Sprecher auf ein zentrales Argument des Films: Der rasanten technischen Entwicklung sei „der politische Standort der Arbeiterklasse, nämlich das marxistische Leitbild klassenkämpferischer Ideen, zum Opfer gefallen“. Spätestens nach Feierabend verwandele sich die tausendköpfige Schicht der Arbeiter in einzelne Bürger. In der neuen Welt der Arbeit zähle nur noch der Mensch und nicht mehr die Zugehörigkeit zu einer Klasse.

Diese Beispiele zeigen, dass der Kalte Krieg ein Konflikt war, der „weit ins Innere der beteiligten Gemeinwesen hineinreichte und dort in unterschiedlicher Ausprägung und Intensität ausgetragen wurde“. ¹²² Massenmedien wie der Film nahmen in dieser Auseinandersetzung eine herausragende Rolle ein: Sie setzten Worte, Töne und Bilder in Umlauf, die eine gesellschaftliche Kommunikation über den Kalten Krieg erst möglich machten. Der auf der politischen Ebene abstrakt erscheinende Systemkonflikt wurde auf diese Weise mit den im Alltag bedeutsamen Weltansichten und Mentalitäten der Menschen verknüpft. Im Ergebnis entstand eine eigene Kultur des Kalten Krieges, die sich zwischen den späten vierziger und den frühen sechziger Jahren vor allem in den USA ausbildete. Tatsächlich zeigten sich die Auswirkungen der politischen Blockbildung insbesondere in den Filmen, die Volkswagen für den amerikanischen Markt produzieren ließ. Eine tragende Rolle kam dabei Konstantin Kalser zu, einem deutsch-amerikanischen Regisseur, der vom Ende der 1950er Jahre an eine ganze Reihe von Filmen für Volkswagen realisierte.

Transatlantischer Austausch

Kalser pendelte zwischen alter und neuer Welt, und in seiner Biographie spiegeln sich beide Einflüsse wider.¹²³ Er wurde 1920 in München geboren, wo sein Vater Erwin ein Engagement als Schauspieler an den Kammerspielen hatte. Im Jahr 1923 wechselte die Familie nach Berlin, wo Erwin Kalser zunächst am Staatstheater und später an der Piscator-Bühne im Theater am Nollendorfsplatz spielte. Seine Mutter, Irmgard von Cube, hatte ebenfalls Bezug zur Welt der Schauspielerei, arbeitete sie doch seit den 1920er Jahren als Autorin und Schauspielerin und schrieb zahlreiche Drehbücher. Konstantin kam bereits früh mit dem Kino in Berührung: 1931 spielte er unter der Regie von Anatole Litvak eine kleine Nebenrolle als Schiffsjunge in der Komödie „Nie wieder Liebe“, für die seine Mutter das Drehbuch verfasst hatte.

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten musste die Familie Deutschland verlassen. Erwin Kalser, der eigentlich Kalischer hieß, und dessen Vater Salomon seit 1896 Professor für Physik an der Technischen Hochschule Charlottenburg und in den 1920er Jahren Präsident des Deutsch-Israelitischen Gemeindebundes gewesen war, emigrierte über Paris in die Schweiz, wo er in Zürich ein Engagement am Schauspielhaus erhielt. Die Mutter floh zunächst ebenfalls nach Paris, wo sie unter anderem für Litvak das Drehbuch für dessen Historiendrama „Mayerling“ verfasste, ein Film, der die dramatischen letzten Lebensjahre des österreichischen Kronprinzen Rudolf in den Mittelpunkt seiner Handlung stellte.¹²⁴

In einem Interview, das Konstantin Kalser dem Exilforscher John M. Spalek Mitte der 1980er Jahre gab, wird ausführlich über die Biographie der Eltern und ihre Flucht aus Deutschland berichtet. In diesem Gespräch, das immer wieder zwischen Deutsch und Englisch hin- und herwechselt, erzählt Kalser eine Reihe von Anekdoten über sich und das Exil seiner Eltern. So sei etwa sein Vater nach einer Theaterpremiere, bei welcher er die Hauptrolle spielte, kurz nach der Machtübernahme Hitlers in der Rezension des „Berliner Lokalanzeigers“ als „arian face“ bezeichnet worden. Zu Goebbels, der den hochgelobten „deutschen“ Schauspieler daraufhin in der Garderobe aufsuchte und ihn einlud, auf Hitlers Geburtstagsfeier zu spielen, habe sein Vater gesagt: „Herr Minister, Sie sind wohl mit der Muffe gepufft.“ Zwei Tage danach wurde Erwin Kalser auf offener Straße verprügelt und verließ kurze Zeit später zusammen mit Erwin Piscator Berlin. Aus Kalsers Sicht war allerdings die Mutter die politisch Aktivere der Eltern: „The point is, that she was the one, who was anti-fascist, anti-nazi and anti-all of those things. She was the one, that couldn't stand Germany, even then. And the minute Hitler came, she took off.“¹²⁵

Irmgard von Cube reiste im Jahr 1937 von Paris in die Vereinigten Staaten weiter, wo sie als Drehbuchautorin in Hollywood Fuß zu fassen versuchte. Zwei Jahre später besuchte Erwin Kalser seine Frau in New York und konnte wegen des Ausbruchs des Zweiten Weltkriegs nicht mehr nach Europa zurückkehren.¹²⁶ Er blieb in den USA, drehte unter anderem mit Fritz Kortner und war Mitglied



Erwin Kalser als
Maximilian Harden
in Georg Licheys
„Kamarilla“, 1932

des New Yorker Theaterensembles „Players From Abroad“. Erst nach Kriegsende ging er 1946 nach Zürich zurück.

Um die Ehe der Kalsers stand es aber bereits vor dem Exil nicht gut, und nach der Angabe im „Gotha“ wurden die beiden im Jahr 1934 geschieden.¹²⁷ Trotzdem hat Cube ihrem Mann geholfen, ebenfalls in die USA zu kommen. Im Deutschen Literaturarchiv in Marbach findet sich ein Brief von ihr an den Schriftsteller und Drehbuchautor Jan Lustig, der sie gebeten hatte, ihn bei seiner Flucht aus Deutschland zu unterstützen. Cube berichtet über die Schwierigkeiten Visa und Empfehlungsschreiben zu beschaffen, und zwischen den Zeilen werden die Probleme des Exils deutlich: „Kaiser hier sieben Monate – ohne Arbeitserlaubnis schliesslich hat man es gekriegt – aber all das hat maßlos viel gekostet – und ich hatte Monate keinen Job“.¹²⁸

Der Sohn Konstantin war zunächst in Berlin bei Bekannten zurückgeblieben und kam erstmals 1937 zusammen mit seinem Vater zu einem Besuch der Mutter nach New York. Kaiser war fasziniert von der Millionenmetropole und beschloss, in den USA zu bleiben. Seine Erzählungen im Interview werfen allerdings mehr Fragen auf, als sie Antworten erlauben. Wie gelang es ihm, eine Aufenthaltsgenehmigung für die USA zu erhalten? Nach den Angaben in seinem Nachruf in der „New York Times“ trat er im Zweiten Weltkrieg in die Armee ein und diente bei der Air Force. In einem SPIEGEL-Artikel von 1948 heißt es, er habe zuerst als Instruktor an einer Schule für Militärfotografen in der Nähe von Hollywood gearbeitet, sei dann aber täglich mit seinen Kameraleuten von einem Stützpunkt auf den Marianen Richtung Japan geflogen und habe Informationsfilme für den Generalstab gedreht.¹²⁹ Nach dem Ende des Krieges arbeitet er kurzzeitig als Fotojournalist für das „Life Magazin“, und gründete dann 1947 eine eigene Produktionsgesell-



Irmgard von Cube, 1932

Konstantin Kaiser (links) im Wohnzimmer bei Karl Schocker, dem „Hauptdarsteller“ von „Where it's at“, 1970



MARATHON INTERNATIONAL productions, inc.



schaft, die „Marathon International Productions, Inc.“ mit Sitz in New York. Das Firmenlogo zeigt die emblematische Abbildung eines Marathonläufers, der auf einer stilisierten Erdkugel läuft und eine Fackel hält.¹³⁰

Im Jahr 1957 erhielt Kalser für den Dokumentarfilm „Crashing the Water Barrier“ den Academy Award in der Kategorie „Best Short Subject (One-Reel)“. Der Film berichtete über den erfolgreichen Versuch des britischen Motorboot- und Autorennfahrers Donald Campbell, den Geschwindigkeitsrekord auf dem Wasser zu brechen. Kalser führte in der Folge in einer Reihe von Filmproduktionen Regie. Er arbeitete für öffentliche Einrichtungen wie das amerikanische Außenministerium und große Industrieunternehmen wie Mobil Oil, American Express, General Electric, Consolidated Edison oder Chrysler.

Mitte der 1960er Jahre produzierte Kalser zwei Filme, die in den USA für die Bundesrepublik werben sollten: Im Auftrag des „German Information Center“, einer in New York ansässigen Einrichtung des Bundespresseamtes, entstand im Jahr 1964 „The Day of the Young“, ein knapp 30 Minuten dauernder Film, der einen

Überblick über die Situation der westdeutschen Jugend geben sollte und als eine Art „Vertrauenswerbung“ für die Bundesrepublik gedacht war.¹³¹ Drei Jahre später folgte ein Film mit dem Titel „Images 67“, der „den ganzen Aspekt des modernen Lebens in Deutschland zeigen [sollte] – Industrien, Verkehrsstruktur, Mode, Kunst und nicht zuletzt den modernen Menschen inmitten aller dieser Dinge“.¹³²

Ein Amerikaner in Wolfsburg

Vermutlich hatte die Zusammenarbeit mit dem Automobilunternehmen am Mittellandkanal seine Ursache in ganz praktischen Aspekten: Als Kind deutscher Emigranten war Kalser mit der alten und der neuen Welt vertraut. Er sprach sowohl Deutsch als auch Englisch und kannte sich aufgrund seiner Familienbande in der Filmbranche sehr gut aus. Eine gewisse Prominenz durch den 1957 erhaltenen „Kurzfilm-Oscar“ dürfte wohl ebenfalls eine nicht zu unterschätzende Rolle gespielt haben. Vielleicht hat auch die Rückkehr des Vaters von Zürich nach Berlin im Jahr 1952, der dort Mitglied im Ensemble der Staatlichen Schauspielbühnen wurde, den Willen und die Bereitschaft des Sohnes befördert, in seinem Geburtsland zu arbeiten.



Unruhige See während der Aufnahmen zu „Schiffe – Boten des Welthandels“, 1965

Kalser war aber auch Geschäftsmann und erkannte, dass das damals größte deutsche Industrieunternehmen einem kleinen Industriefilmproduzenten ein gutes Auskommen sichern konnte. Von Anfang an herrschte zwischen Kalser und Nordhoff eine große Vertrautheit. Der deutsch-amerikanische Regisseur pflegte seine Briefe nach Wolfsburg mit der Anrede „Lieber Herr Professor“ zu beginnen und adressierte die Schreiben – auch wenn sie Geschäftliches enthielten – häufig an die Privatadresse Nordhoffs am Kiefernweg. Mehrmals nahm er auf den Kontakt zu Nordhoffs Tochter Barbara Bezug, die Ende der 1950er Jahre als PR-Mitarbeiterin für die „Volkswagen of America, Inc.“ tätig war und in dieser Zeit in New York lebte.¹³³ Nach der Anfang 1962 erfolgten Fertigstellung des Films „A Time like this“, der die weltweiten Handelsbeziehungen von Volkswagen zum Thema hatte, berichtete Kalser in einem handschriftlich abgefassten Brief an Nordhoff, dass ihm die Zusammenarbeit mit Volkswagen viel bedeute: „Working with you and Volkswagen all over the world has been a wonderfully rewarding personal experience and I look forward to many more years of association.“¹³⁴ Und nach Fertigstellung des Films „Schiffe – Boten des Welthandels“ im September 1965 sprach er gegenüber Nordhoff von einem mit „Sorgfalt und Hingabe“ gemachten Film: „I really made it for you, because you are one of the few people who can tell the difference and who appreciate it.“¹³⁵ In diesen Sätzen wird deutlich, dass Kalser sich Nordhoffs Filmbegeisterung zu Nutze zu machen versuchte, indem er diesen immer wieder als kundigen Cineasten ansprach. Der amerikanische Regisseur hatte damit klar erkannt, wie die hierarchischen Linien im Volkswagenwerk verliefen: Wer dauerhaft Filme für Wolfsburg produzieren wollte, musste den persönlichen Kontakt zur Unternehmensspitze suchen und pflegen.

Die Beziehung zwischen Kalser und dem Volkswagenwerk basierte auf einem System des Gebens und Nehmens. So pflegte der amerikanische Regisseur kurz vor seinen Deutschland-Besuchen bei

Nordhoff in Wolfsburg anzufragen, ob dieser „irgendeinen Wunsch“ habe, „den ich hier noch erledigen kann oder evtl. etwas mitzubringen?“.¹³⁶ An anderer Stelle bedankt sich Nordhoff einmal für den „most interesting little tape-recorder you were kind enough to send me“.¹³⁷

Begründet mit dem Einsatz für verschiedene Filme, hat Kalser immer wieder Autos auf Leihbasis bekommen. Im März 1968 beispielsweise wies er Nordhoff darauf hin, dass er bereits seit zwei Jahren einen VW 1600 L fahre, den er gerne durch ein neueres Modell ersetzen würde. Ganz unverblümt äußert er seine Wünsche: „Wenn ich die Wahl hätte, würde ich gerne das Modell 363 023 (VW 1600 L Variant, Automatic mit Stahlkurbeldach) in lotosweiß mit schwarzen Kunstledersitzen nehmen (...).“ Das Schreiben listete dann noch sechs Extras auf, darunter eine Standheizung und Sicherheitsgurte.

Wolfsburg, Volkswagen und die freie Welt

„Five Miles West“ hieß der erste Film, den Kalser im Jahr 1958 für das Volkswagenwerk realisierte und dem in den 1960er Jahren eine ganze Reihe weiterer Produktionen folgten. Der an das klassische Western-Genre anklingende, sprechende Titel hatte allerdings eine ganz andere, wesentlich politischere Stoßrichtung: „Fünf Meilen westlich“ – so die deutsche Übersetzung – war eine Anspielung auf den Schauplatz des Films an der innerdeutschen Grenze.

Programmatisch beginnen die Aufnahmen mit einem Blick auf zwei Posten, die vor einem Schlagbaum stehen. Einer blickt durch das Fernglas, rechts ist ein Schild mit der Aufschrift „Halt Zonengrenze“ zu sehen. Es wird auf zwei Grenzsoldaten geschnitten, die in der Ferne an einem Stacheldrahtzaun entlanggehen, der Sprecher setzt ein: „Dort stand ich mal. Sah vom Osten nach dem Westen. Vor Jahren war das, wie in einem anderen Leben. Ich sehe

es noch vor mir: Grenzübertritt verboten. Aber jenseits der Grenze begann eine andere Welt.“ Es folgt eine Schwarzblende, dramatische Orchestermusik setzt ein und der Vorspann beginnt zu laufen. Der Regisseur verwendet in diesen Szenen dokumentarisches Material: Da die Aufnahmen der Grenzsoldaten nicht gestellt sind, suggerieren die Bilder hier eine besondere Wahrhaftigkeit und erhöhen die Authentizität des Gezeigten.



„Fünf Meilen westlich“: Das Werk an der Zonengrenze

Während des Vorspanns fährt ein Käfer über die Grenze, dicht gefolgt von einer auf einem zweiten Wagen fest installierten Kamera, die diesen Grenzübertritt dokumentiert. Kalser verwendet in der Folge einen dramaturgischen Trick, der typisch für Filmproduktionen im Kalten Krieg ist: Er bettet die Handlung des Films in eine Fluchtgeschichte ein. Der nicht näher charakterisierte Erzähler berichtet von der Flucht aus der „Ostzone“, die im Wolfsburger Schloss ihr erfolgreiches Ende fand. Tatsächlich hatte das Schloss, das die Stadt 1947 aus Geldnot an das Land Niedersachsen verkauft hatte, als Aufnahmeort für so genannte heimat- und berufslose Jugendliche und vorübergehend auch für die Unterbringung von Flüchtlingen aus dem Osten gedient, in dem – wie es in einem zeitgenössischem Stadtführer hieß – über 200 Personen Unterkunft nehmen konnten.¹³⁸



„Fünf Meilen westlich“: Vorspann

Der Erzähler spricht davon, dass er sich nach der Flucht erst wieder an das „freie Leben“ gewöhnen musste. Mit dem Hinweis auf die „Freiheit“ wird in der Erzählung des Films ein zweiter Akkord angeschlagen, der typisch für die Zeit des Kalten Krieges ist. Im Westen ging das neuartige Freiheitsgefühl der Nachkriegszeit eine „innige rituelle Verbindung mit dem Automobil“ ein.¹³⁹ Als Vehikel, das eine individuell gestaltete Fortbewegung erlaubte, wurde mit dem Pkw ein besonderer Lebensstil verbunden. In „Fünf Meilen westlich“ erzählt der Sprecher über Filmbildern, welche die Produktion des Wagens zeigen, vom Gefühl der Freiheit, das durch das Auto ermöglicht wird. Der Mensch könne fahren, wohin er wolle und wann er wolle. Auf diese Weise entdeckte er die Welt und manchmal auch sich selbst. Der Film erhebt das Auto aus dieser Sicht nicht nur zum Garanten persönlicher Freiheit, sondern zu einem Instrument der Selbstverwirklichung.

In „Fünf Meilen westlich“ wird Wolfsburg als Frontstadt des Kalten Krieges inszeniert, an deren Grenzen der freie Westen endet. Der Film verweist an mehreren Stellen auf den bedrohten Weltfrieden und schlägt ungewöhnliche Methoden zu dessen Sicherung vor: „Wenn unsere Straßen und Landstraßen mit lauter Autos voll sein werden, in denen Menschen sich vergnügen oder aus beruflichen Gründen fahren, dann wird es vielleicht weder Platz noch Anlass für Panzer und Truppentransportwagen mehr geben.“ Der Sprecherkommentar greift hier ein Motiv auf, das in der Rhetorik Nordhoffs eine zentrale Rolle spielte. Die Vorstellung, dass private Automobilisierung die Grundlage einer friedlichen Welt sei, findet sich bereits in der ersten Belegschaftsansprache über den Werksfunk am 5. Januar 1948, als der neue Generaldirektor das Volkswagenwerk „einen Schrittmacher des Friedens und des Aufbaus“ nannte.¹⁴⁰ Und den dreißigtausendsten Volkswagen, der Anfang September 1948 hergestellt worden war und der in die Nie-

derlande exportiert wurde, bezeichnete Nordhoff in seiner Jubiläumsansprache als „Bote friedlicher deutscher Arbeit“.¹⁴¹ Kalser bediente in „Five Miles West“ einen alten Motivstrang der PR-Arbeit in Wolfsburg, der das Volkswagenwerk zum ‚Friedensunternehmen‘ zu stilisieren versuchte.

Orchideenpflege und gemeinsames Musizieren

Der Film betont in mehreren Sequenzen den positiven Charakter der Fabrikarbeit, die für Freizeit sorgt, die es früher nicht gegeben hat: „Dass man freie Zeit hat, mit der man etwas anfangen kann, diese Vorstellung ist hier noch ziemlich neu. Seinen Garten hat man schon immer bestellt. Vor wenigen Generationen war das noch Arbeit. Heute ist es Erholung. Wie man Blumen pflegt, weiß man immer noch. Es ist eine tiefe Befriedigung, wenn es einem gelingt, aus dunkler Erde bunte Blumen hervorzuzaubern.“ Unterlegt wird diese Aussage mit Szenen, die ein Paar vor ihrem schmucken Eigenheim bei der Gartenarbeit zeigen. Die Frau im adretten Kleid geht mit der Gießkanne durch die Blumenrabatte, der Mann sammelt Holzscheite in einem großen Korb. Die Sequenz endet mit einer Großaufnahme von blühenden Margeriten, die von der Frau gegossen werden. Es folgt ein Schnitt auf das Haus der Nordhoffs am Kiefernweg 7, das in einer Totale zu sehen ist und aus dem der Generaldirektor zusammen mit seinem Hund kommt. Nach einem weiteren Schnitt geht er auf seine Frau zu, die ebenfalls im Garten am Blumenbeet arbeitet und spricht mit ihr. In der Folge sind Aufnahmen zu sehen, die Nordhoff – bekanntermaßen ein begeisterter Liebhaber und Züchter von Orchideen¹⁴² – auf dem Weg in sein Gewächshaus zeigen. Es folgen Bilder, in denen der Generaldirektor im Inneren des Gewächshauses zu sehen ist, wie er einen kritischen Blick auf seine Blumen wirft.

Diese Aufnahmen sollen eine Gleichheit zwischen Unternehmensführung und Belegschaft suggerieren, die sicher kaum der Realität des Arbeitsalltags entsprach. Im Kommentar des Sprechers wird der Sinn für Ästhetik betont, die den einfachen Arbeiter und seinen obersten Vorgesetzten vereinen. Darin – so der Sprecher – unterscheidet sich der Fabrikarbeiter gar nicht von seinem Vorgesetzten. Vielleicht sei Nordhoffs Garten etwas größer, und vielleicht habe er mehr exotische Pflanzen. Aber seinem Garten und dem des Arbeiters liege das gleiche Empfinden und das gleiche Motiv zugrunde, das Streben nach Schönheit sowie der Wunsch sich mit lebenden und blühenden Dingen zu umgeben.



„Fünf Meilen westlich“: Industriearbeit und Freizeit

Die Bilder des Generaldirektors bei der Orchideenpflege fügen sich in die Absicht des Films ein, das Leben im „Goldenen Westen“ in möglichst positivem Licht erscheinen zu lassen. Der Regisseur sucht und findet auffallend starke, symbolträchtige Bilder, welche die Überlegenheit des westlichen Wirtschafts- und Gesellschafts-systems beweisen sollen. Er zeigt das Werk und seine monumentale Fassade im Abendrot, Nachtaufnahmen von der Stadt Wolfsburg mit blinkenden Leuchtreklamen stehen symbolisch für die neue Prosperität.



Urbanes Wolfsburg bei Nacht und Probe des Werksorchesters
in „Fünf Meilen westlich“, 1957

Gerade den Schauplätzen kommt in Filmen, die den Kalten Krieg thematisieren, eine besondere Bedeutung zu. In vielen Produktionen, die aus dieser Zeit stammen, steht beispielsweise der „Ku’damm“ als Konsummeile symbolisch für „West-Berlin“. Im Fall der Stadt Wolfsburg übernimmt diese Funktion die „Po“, die Porschestraße, jene zentrale Achse, die als wichtigste Einkaufsstraße Wolfsburgs fungiert und später von dem Regisseur Hartmut Bitomsky verächtlich als „Trampelpfad durch die Warenwelt“ bezeichnet wurde.¹⁴³ Im Jahr 1958, als „Fünf Meilen westlich“ entstanden ist, stehen die Nachtaufnahmen von der Porschestraße noch für die Modernität der Stadt. Die ästhetisch anspruchsvolle Art der Kameraführung verleiht Wolfsburgs wichtigster Straße amerikanisches Flair.

Der Film zeichnet an verschiedenen Stellen implizit ein negatives Bild von der „Ostzone“, in der Unterdrückung und Unfreiheit herrschen. Ausführlich schildert Kalser den innerbetrieblichen Gemeinschaftsgeist und präsentiert in diesem Zusammenhang Bilder vom Werksorchester, das unter der Leitung seines Dirigenten Fritz Krafft auch die Musik zum Film einspielte. Verschiedene Aufnahmen zeigen die Musiker bei der Probe und auch hier schwingt untergründig mit, zu welchen außerordentlichen Leistungen die

Fabrikarbeiter des Westens in ihrer Freizeit fähig sind. Im Anschluss sind typische Volksfestszenen zu sehen und Männer, die am Tisch sitzen und Bier trinken.

Aus westdeutscher Sicht hatte das Werk in Wolfsburg eine Art Schaufensterfunktion, mit dem die Überlegenheit des westlichen Wirtschafts- und Wertesystems bewiesen werden konnte. Anfang August 1955 wurde Nordhoff anlässlich der Produktion des einmillionsten Volkswagen das Große Verdienstkreuz mit Stern des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen. Der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Heinz M. Oeftering wies bei der Übergabezeremonie ausdrücklich darauf hin, dass die „Menschen von jenseits der Zonengrenze (...) auf uns schauen und dieses Werk als Blick- und Richtpunkt für sich selbst und ihr eigenes Wollen erkennen“.¹⁴⁴ Für das Werk hatte der Bau der Mauer eine ganz praktische Auswirkung: Solange die Grenze durchlässig war, konnte das Volkswagenwerk auf Arbeitskräfte zugreifen, die aus der DDR geflüchtet waren und in Wolfsburg ihre erste Station fanden. Nach dem August 1961 versiegte der Strom der Arbeiter aus dem Osten, und es wurden neue Ressourcen erschlossen: Was folgte, war die in umfangreichem Stil betriebene Anwerbung italienischer Arbeitsmigranten.¹⁴⁵



Klischees der Neuen Welt vom „Alten Europa“

„Fünf Meilen westlich“ ist erkennbar ein Film, der für den amerikanischen Markt produziert wurde. Zwar befand sich der Streifen im Verleihprogramm des „VW-Filmdienstes“ und wurde auch in Deutschland vertrieben. So findet sich beispielsweise im Zusammenhang mit einem Artikel in den „VW Informationen“ über den ebenfalls 1958 produzierten Film „Straßen der Vernunft“ der Hinweis, dass sich dieser Film „gut mit dem amerikanischen Reportage-Streifen ‚Fünf Meilen westlich‘ (Bekannter Farbkurzfilm, mehr Wolfsburg als Werk) koppeln lässt“.¹⁴⁶ Die erzählerische Strategie macht aber rasch deutlich, dass der Film wesentlich auf ein amerikanisches Publikum zielte. Besonders auffallend dabei ist, dass der Regisseur immer wieder die Aspekte Manufaktur und Inspektion betont. Die Rede von der „Tradition handwerklichen Könnens“ unterstützt dabei den Mythos der deutschen Wertarbeit.¹⁴⁷

In diesem Zusammenhang sind auch die immer wieder eingebauten Hinweise auf die ‚lange‘ Geschichte zu sehen. Großaufnahmen von den Reliefs am Wolfsburger Schloss sollen historische Tradition demonstrieren und entsprechen dem amerikanischen Klischee vom „Alten Europa“. Angesichts der im Jahr 1938 erfolgten

Gründung der „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“ wirken diese Versuche der Erinnerungstiftung bemüht und konstruiert. Die unmittelbare Zeitgeschichte wird nur angedeutet: Wie „ein Phönix aus der eigenen Asche“ – so der Sprecher – sei das Werk nach dem Krieg auferstanden, und Nordhoff habe aus einem „Trümmerhaufen das jetzige Volkswagenwerk“ geschaffen. Auf die Gründe für den Ausbruch des Zweiten Weltkriegs oder die Kriegszerstörungen geht der Film nicht näher ein. „Fünf Meilen westlich“ arbeitet damit am Mythos des Käfer mit, der „Sinnbild wie Inbegriff des deutschen Wirtschaftswunders“ ist.¹⁴⁸

An ein amerikanisches Publikum richtet sich auch der Schluss des Films. Etwas abrupt und unvermittelt werden neben Wolfsburg plötzlich verschiedene deutsche Städte in kurz geschnittenen typischen Stadtansichten vorgestellt: Hamburg mit seinem Hafen und Hannover als Beispiel für eine der wiederaufgebauten Handels- und Industriestädte. Die letzte Szenen des Films zeigen Kurfürstendamm und Gedächtniskirche und erklären die besondere Situation Berlins: „Selbst in der abgeschnürten alten Hauptstadt pulsiert das Leben in seinem eigenen Rhythmus mit der Zuversicht auf eine vernünftige Lösung ihres Schicksals.“

Amerikanische Visionen treffen auf deutsche Mentalitäten

Die Zusammenarbeit zwischen Kalser und Volkswagen ging in den folgenden Jahren nicht reibungslos vonstatten und war wiederholten Konflikten ausgesetzt. Der deutsch-amerikanische Regisseur hatte vor allem in der Werbeabteilung in Wolfsburg einen schweren Stand und konnte letztlich nur weiterarbeiten, weil er Rücken- deckung von Nordhoff erhielt. „The collaboration with Marathon Films is running into repeated difficulties“ – so hieß es in einem Schreiben der Werbeabteilung an die „Volkswagen of America, Inc.“ im Jahr 1966.¹⁴⁹ Die Probleme der Zusammenarbeit hatten bereits vier Jahre zuvor begonnen. Die für die Werbung in Wolfsburg Verantwortlichen waren mit den Filmen Kalsers nicht zufrieden. Hinter seinem Rücken wurde mit Hans H. Hermann ein deutscher Industriefilmregisseur engagiert, dessen Auftrag es sein sollte, Kurzfassungen der beiden Kalser-Filme „A Time like this“ und „The Right Hand of Plenty“ herzustellen.

Hermann galt als aufsteigender Stern am deutschen Industriefilmhimmel, der mit seinem 1961 für Krupp hergestellten „Technik – Drei Studien in Jazz“ einen viel beachteten und preisgekrönten Film produziert hatte.¹⁵⁰ Ursprünglich Filmkritiker beim „Hamburger Abendblatt“, war er von 1951 bis 1954 Mitarbeiter der William Wilkens GmbH, die Werbefilme herstellte. 1955 kurzzeitig für die Ufa Dokumentarfilmabteilung tätig, arbeitete Hermann in den folgenden Jahren als freier Mitarbeiter an verschiedenen Filmprojekten. Unter anderem stellte er 1958 zusammen mit Walter Knoop den Film zur „Lovis-Corinth“-Ausstellung in Wolfsburg her und war an Knoops Nordhoff-Porträt aus dem Jahr 1961 beteiligt. Für die Porta-Film GmbH des Hamburger Produzenten Herbert Obscherningkat drehte er Mitte der 1960er Jahre den Film „... zum Beispiel: Brasilien“, der sich dem südamerikanischen Engagement deutscher Firmen widmete und das Wasserkraftwerk Vitoria und die AEG-Fabrik Jundiai, die Companhia Siderúrgica Mannesmann in Belo Horizonte, die Schmiede und Mechanische Werkstatt der Krupp Metalúrgica Campo Limpo sowie das Automobilwerk der Volkswagen do Brasil in São Bernardo do Campo vorstellte.



„Italienerdorf“ an der Berliner Brücke, 1962

Die Werbeabteilung von Volkswagen verband mit Hermann und seiner geplanten Arbeit große Erwartungen: Man sehe in ihm einen versierten Fachmann in der Gestaltung von Industriefilmen, der – und das scheint der zentrale Unterschied zu Marathon International Productions zu sein – die deutsche Mentalität kenne.¹⁵¹ Auch in einem Schreiben an Kalser wurde die Zusammenarbeit mit dem deutschen Regisseur nicht zuletzt mit unterschiedlichen nationalen Herangehensweisen begründet. Die Werbeabteilung wies darauf hin, dass Hermann „fraglos ein sehr feines Gespür dafür“ habe, „was beim deutschen Publikum ankommt und welche Voraussetzungen nötig sind, um gute Prädikate zu bekommen“.¹⁵²

Das Wolfsburger Vorgehen löste in New York allerdings wenig Begeisterung aus. Kalser wollte auf keinen Fall zulassen, dass der endgültige Schnitt der von Hermann bearbeiteten Filme in Deutschland gemacht werde. Marathon International berief sich auf sein Urheberrecht: „Unser Interesse liegt darin unser Renomee zu wahren und schliesslich zeichnen wir ja fuer unsere Filme mit unserem eigenen Namen, der alles ist was wir in der Zukunft zu verkaufen haben.“¹⁵³ In einem einige Wochen später übersandten Schreiben wies Kalser darauf hin, bei entsprechenden Unterredungen in Wolfsburg einer Bearbeitung der beiden Filme durch Hermann zwar zugestimmt zu haben. Es sei aber nie die Rede von der Erstellung von Kurzfassungen gewesen, „sondern einfach der deutschen Bearbeitung der bestehenden Länge“ – ein zwar kleiner, in künstlerischer Hinsicht aber tatsächlich sehr entscheidender Unterschied.¹⁵⁴ Kalser zeigte sich in Streitfragen mit Volkswagen allerdings immer wieder kooperativ, nicht zuletzt wohl auch deswegen, um nicht ein wirtschaftlich potentes Industrieunternehmen als lukrativen Geschäftspartner zu verlieren. Auch in diesem Fall lenkte er ein, und die Vertragspartner einigten sich auf einen Kompromiss: Hermann wurde auf Kosten von Marathon International nach New York geflogen und führte die Schnittarbeiten vor Ort durch.

Zumindest mit einem der beiden bearbeiteten Filme ist dabei ein erstaunliches Ergebnis erzielt worden: „Takte. Ballett für Maschinen“ ist jene Kurzfassung betitelt, die aus „The Right Hand of Plenty“ geschnitten wurde. Hermann hat den gesamten Sprechertext entfernt und – ähnlich wie bei seinen Krupp-Film „Technik – Drei Studien in Jazz“ – einen Musikfilm ohne Dialog hergestellt. „Takte“ verdichtet das vorgefundene Originalmaterial zu beeindruckend dynamischen Bildkaskaden: Motorblöcke werden auf endlosen Bändern scheinbar schwerelos transportiert, Pressen stanzen mit nie gesehener Leichtigkeit Bleche, Zahnräder werden gefräst und Karossen in das Lackbad getaucht. Das alles ist unterlegt mit einem von dem Posaunisten Hale Rood arrangierten Big Band-Soundtrack, der die Maschinen tatsächlich zum Leben erweckt und sie als ebenso belebte wie bewegliche Dingwelt präsentiert.



„Takte. Ballett für Maschinen“

Kalsers Filme für Volkswagen verfolgten einen universalen Ansatz: Das Auto sei nicht nur ein – wie es in „Five Miles West“ hieß – „Gebrauchsgegenstand, der sich in einer freien Wirtschaft im offenen Wettbewerb behaupten muss“, sondern um das Auto herum lasse sich „eine ganze Zivilisation aufbauen“. Diese zivilisatorische Mission des Automobils kann allerdings nur verwirklicht werden, wenn ein freier Welthandel den friedlichen Güteraus-tausch sichert. Der ungehinderte Absatz von Waren führt zu einem neuen Themenfeld, das vor allem in den sechziger Jahren in den in Wolfsburg gefertigten Unternehmensfilmen eine immer zentrale Rolle spielte: der filmischen Umsetzung von Exportorientierung und Weltmarktpräsenz von Volkswagen.

5. „Der Volkswagen in aller Welt“ – Export und Internationalität

Anfang August 1955 feierte das Volkswagenwerk in Wolfsburg mit der Herstellung des einmillionsten Volkswagen ein außerordentliches Produktionsjubiläum. Hunderte Arbeiter, eine große Anzahl von Vertretern der Presse sowie zahlreiche Ehrengäste, darunter auch Major Ivan Hirst, hatten sich am Band versammelt.

Nach Festreden von Pressechef Novotny und vom Betriebsratsvorsitzenden Hugo Bork überreichte der Vorsitzende des Aufsichtsrats Oeftering im Auftrag der Bundesregierung Generaldirektor Nordhoff das Große Verdienstkreuz mit Stern. Nordhoff befestigte am Jubiläumswagen ein goldenes Typenschild, und fünfzehn Minuten später wurde das für diesen Festakt eigens gestoppte Produktionsband wieder in Gang gesetzt.

Der Feier am Band folgte am nächsten Tag ein großes öffentliches Fest im „Werks-Stadion“. „Der Volkswagen in aller Welt“ – so lautete das stolze Motto der Veranstaltung, das selbstbewusst auf die internationale Bedeutung des in Wolfsburg gebauten Autos hinwies. Auch der Bericht über das Fest in den „Wolfsburger Nachrichten“ zog eine Verbindungslinie zwischen der niedersächsischen Provinz und der großen weiten Welt, die in einer Mischung aus historischem Festzug und „Völkerrevue“ nach Wolfsburg gekommen sei. Nationalflaggen säumten zusammen mit den weißen Flaggen,

die das blaue Volkswagen Emblem trugen, die Ränge und vermittelten – so der Artikel – „bereits von weit her einen imposanten Eindruck“.¹⁵⁵

Bunte Tanz- und Musikgruppen zogen aus denjenigen Ländern in das Stadion ein, in die der Käfer aus Wolfsburg exportiert wurde. Für die Schweiz trat ein Spielmannszug mit einer Gruppe von Fahnenträgern an, Schweden war mit dem Musikkorps der königlichen Leibgarde vertreten, Großbritannien entsandte mit den Irish Guards den Musikzug der Leibwache der britischen Königin, aus Frankreich kam eine Cancan-Tanzgruppe aus dem Moulin Rouge und Belgien repräsentierte eine Volkstanzgruppe aus der Wallonie. Als besondere Attraktion fungierten Zulu-Tänzer, „deren exotische Tänze zu den Trommelklängen Einblick in die Welt Südafrikas“ gaben und eine Sambakapelle aus Brasilien mit „heißblütige[r] Musik“, die „von dunkelhäutigen Menschen vortragen“ wurde.¹⁵⁶

Sowohl die Feier am Band als auch das große Fest im Stadion wurden von einer Vielzahl von Fotojournalisten und mehreren Kameramännern dokumentiert. Einer der Filme, der den Ablauf des Festes auf dreißig Minuten Laufzeit komprimiert zusammenfasst, trägt den Titel „Die Welt huldigt dem Volkswagen“. In ausladenden, farbigen Bildern wird am Schluss der Höhepunkt der Veranstaltung gezeigt: Alle Mitwirkenden versammelten sich auf der 250 Quadratmeter großen Bühne, unter den Klängen eines Johann-Strauß-Marsches schritt in einem blau leuchtenden Anzug mit weißem Einstecktuch der Generaldirektor des Volkswagenwerks langsam Stufe um Stufe eine Treppe hinab. Nordhoff nahm – wie der SPIEGEL in der ihm typischen Diktion bemerkte – „die Huldigungen seiner dreißigtausend Arbeiter und deren Familien mit der Mischung aus Selbstbewußtsein und Selbstherrlichkeit entgegen, die seit Jahren sein Auftreten in der Öffentlichkeit kennzeichnet“ und verlor die letzten drei der insgesamt 52 Wagen.¹⁵⁷ „Meine lieben Freunde, das war der Blick in die Welt, die der Volkswagen

erobert hat und weiter erobern wird“ – mit diesen Worten bedankte sich der Generaldirektor bei Künstlern und Publikum, und betonte damit noch einmal nachdrücklich den internationalen Charakter des Festes und der Marke Volkswagen.

Jenseits der Grenzen

Ablauf und Rhetorik dieser Feierlichkeiten zeigen, dass dem Aspekt der Internationalität bei Volkswagen früh eine zentrale Bedeutung zukam. Das Werk in Wolfsburg inszenierte sich als Unternehmen, das in vielen Ländern dieser Erde zu Hause war. Die Relevanz der Thematik erklärt sich aus den Verkaufszahlen von Volkswagen, die zu Beginn der 1950er Jahre in die Höhe schnellten und von Produktionsrekord zu Produktionsrekord eilten. Es ist kein Zufall, dass der mit einem riesigen Nelkenstrauß geschmückte und golden lackierte Wagen, der zum einmillionsten Jubiläum am 5. August 1955 vom Endmontageband in Halle 12 lief, ein Exportmodell war.



Die Feier am Band, 1955;
Auftritt der Cancan-
Tanzgruppe beim
Festakt im Stadion, 1955;
Nordhoff bei seiner
Schlussansprache, 1955

Der wirtschaftliche Erfolg gründete sich wesentlich auf dem Export: 1955 wurde mehr als die Hälfte der Volkswagen in über 100 Länder ausgeführt. Zudem versuchte das Volkswagenwerk von Wolfsburg aus mit der Gründung von Tochterunternehmen in aller Welt, sich neue Märkte zu erschließen. In der Rede auf der Pressekonferenz zur Produktion des einmillionsten Volkswagen, an der die rekordverdächtige Zahl von über eintausend in- und ausländischen Journalisten teilnahm, hatte Nordhoff stolz die aktuellen Exportzahlen verkündet: 35.000 Volkswagen gingen in die USA, 28.000 nach Schweden, 18.000 nach Belgien, 14.000 in die Niederlande, 12.000 in die Schweiz und 10.000 nach Österreich. Volkswagen wolle sich nun – so gab der Generaldirektor als Devise für die Zukunft aus – sogar „gewisse Beschränkungen“ im Export auferlegen, „damit der Inlandsmarkt einmal aus seiner Aschenputtel-Rolle herausgehoben wird“.¹⁵⁸

Die Idee von den in die Welt hinausfahrenden Käfern wurde auch in den Filmen, die in dieser Zeit für das Werk produziert wurden, immer wieder aufgegriffen. So widmet sich die Schlusssequenz von „Sinfonie eines Autos“ zunächst ausführlich dem Vorgang der Endmontage der Käfer. Die fertig gebauten Wagen rollen vom Band und werden zum Abstellplatz gefahren. Eine der nächsten Einstellungen zeigt ihre Verladung auf dem Werksbahnhof, wo Arbeiter die Autos auf einem Waggon festzurren. Ein voll beladener Güterzug rollt an der nach links schwenkenden Kamera vorbei und verschwindet langsam in einem weit entfernt liegenden Fluchtpunkt. Es folgt ein Schnitt, die Kamera steht nun auf einer Autobahnbrücke und filmt nach unten. Von weitem aus dem Horizont herausfahrend, kommt eine lange Kette von schwarz lackierten Käfern

in das Bild – eine Überführungskolonnie, die in gleichmäßigem Tempo die neuen Wagen an das Ziel bringt. Der Film endet schließlich mit einer Trickaufnahme, die noch einmal explizit auf die internationale Bedeutung von Volkswagen Bezug nimmt und das in Wolfsburg gefertigte Auto mit der Welt verbindet: Zunächst fährt ein Käfer auf die Kamera zu, die Kühlerhaube wird größer und größer und verdeckt schließlich das ganze Bild. Es folgt ein Schnitt und die Trickaufnahmen beginnen: Im Hintergrund ist ein sich langsam drehender Globus zu sehen, aus dem immer neue Käfer entspringen und der Kamera entgegenfahren.



„Sinfonie eines Autos“: Die in die Welt hinausfahrenden Käfer

Das Filmmotiv von der Weltkugel und den zahlreich ausschweifenden Volkswagen sollte zwei Jahre später in ähnlicher, wenn auch abgewandelter Form als Thema in der ersten großen Print-Anzeige des Volkswagenwerks wieder aufscheinen, die zum Jahreswechsel 1950/51 in vielen Tages- und Wochenzeitungen geschaltet wurde. Die von dem Grafiker Bernd Looser gestaltete ganzseitige „Silvester-Anzeige“ mit der Überschrift „Werk und Wagen der grosse Erfolg!“ zeigte ebenfalls die Erdkugel, auf der die Werksfassade von Südosten aus mit Kraftwerk und Südrandbebauung zu sehen war. Vom Pol im Norden nahmen die Längen- und Breitengrade ihren Ausgang, die wie ein Netz von Straßen den ganzen Globus umspannten. In der Mitte der Anzeige befand sich eine alphabetische Liste der Exportländer, die 20 Staaten in drei Kontinenten aufzählte. Auf den Längen- und Breitengraden fuhr die Käfer in die Welt hinaus.¹⁵⁹



Jubiläumsfahrzeug vom August 1955;
Silvester-Anzeige, gestaltet von
Bernd Looser, geschaltet am 2.1.1951

Der Exportschlager

Auf die Weltmarktpräsenz und Internationalität der Marke Volkswagen wird auch in „Aus eigener Kraft“ ausführlich Bezug genommen. Eine Sequenz des Films verdient dabei besondere Aufmerksamkeit: Eine Art Trickaufnahme zeigt typisierte Orte in aller Welt, an denen die Käfer anzutreffen sind. Das in Wolfsburg gefertigte Automobil ist – so suggeriert der Film hier – ein Exportschlager. Während kolorierte Zeichnungen vom Hochgebirge, von der Sphinx, den Pyramiden bei Gizeh und von Hochhäusern hinter Palmen zu sehen sind, erzählt der Sprecher vom Wagen, der für die ganze Welt bestimmt sei: „Er läuft über die Hochpässe der

Anden, unter der Sonne Ägyptens, zu den Urwäldern Javas, zwischen den Hochhäusern der Neuen Welt, an den Gestaden des Stillen Ozeans.“

In der folgenden Szene wird in einem Trickbild aus verschiedenen Einzelteilen eine Weltkarte zusammengesetzt. In deren Zentrum steht Wolfsburg, von wo aus sich ein umfassendes Netz von Strahlen über die gesamte Erde spinnt, welche die Service- und Kundendienststationen symbolisieren: „So sind Werk und Wagen in die Welt hinausgewachsen, überall anzutreffen, allgegenwärtig, mit ihren Vorposten, dem weltweiten und engmaschigen Netz der Ser-

vicestationen.“ Die Sequenz endet mit einer Spielszene, in der vier Männer zu sehen sind, die in einem Halbkreis um einen fünften stehen. Alle tragen blaue Arbeitskittel mit einem Firmenemblem von Volkswagen auf der linken Brust; sie halten ein Ersatzteil in der Hand und blicken gebannt auf den fünften Mann, der mit dem Rücken zur Kamera steht und gestenreich Erklärungen gibt. Die Darsteller in dieser Schulungssituation stehen symbolisch für ferne Länder. Der Sprecher kommentiert diese Bilder mit den folgenden Worten: „Wo immer man Rat verlangt, wo Hilfe erforderlich ist, sind kundige Hände, die von Wolfsburg geschult wurden.“ „Aus eigener Kraft“ weist hier auf die wesentlichen Gründe für den internationalen Erfolg von Volkswagen hin: die Bemühungen um den Kunden und den guten Service, hervorgerufen durch die intensiven Schulungen von Händlern und Vertragswerkstätten. Wer in die Gemeinschaft der Fahrer eines Käfer oder Transporter aufgenommen wurde – so legen Filmbild und gesprochener Text nahe – dem lassen Werk und Wagen familiäre Fürsorge angeideihen.

Die Volkswagen Organisation machte schon in den 1950er Jahren an den europäischen Grenzen nicht Halt. Gerade Länder der sogenannten Dritten Welt sollten aus den ebenso preisgünstigen wie robusten Fahrzeugen, die in Wolfsburg hergestellt wurden, ihre

Vorteile ziehen. Der Film „Stählerne Karawane“, der 1962 anlässlich der Produktion des einmillionsten Transporter gedreht wurde, beginnt damit, dass die Kamera, aus dem Fenster eines Wagens herausfilmend, eine lange Reihe von Transportern abfährt, die auf dem Abstellplatz im Werk Hannover stehen. Als der Sprecher auf den erfolgreichen Export des Transporter hinweist, fahren von links Wagen in das Bild. Sie bremsen abrupt ab und auf den Seitentüren ist die Aufschrift „République du Congo Service Postal“ zu lesen. Es folgt ein Schnitt auf eine Reihe von Transportern, auf deren Türen die Worte „République Togolaise Service Télécommunication“ stehen. Die Aufschrift wird zur Verdeutlichung nach einem weiteren Schnitt in Großaufnahme gezeigt. Während diese Bilder zu sehen sind, informiert der Sprecher die Zuschauer: Die Tagesproduktion in Hannover umfasse 740 Fahrzeuge, 63 Prozent davon würden exportiert. Damit sei dieses „Vielzweckfahrzeug“ zu einem ein Teil „praktischer Entwicklungshilfe“ geworden. Die Grundkonzeption des Transporter entspreche nicht nur den wirtschaftlichen Erfordernissen des deutschen Marktes, sondern auch internationalen Ansprüchen.



„Stählerne Karawane“: Der Transporter als ‚Teil praktischer Entwicklungshilfe‘

Kolorierte Zeichnungen, das weltumspannende Kundendienstnetz und die kundige Schulung aus Wolfsburg in „Aus eigener Kraft“, 1953/54



Der freie Welthandel

Die Internationalität des in Wolfsburg gefertigten Automobils stellt in vielen Filmen, die der amerikanische Regisseur Kalser für das Werk gedreht hat, ein zentrales Motiv dar. Der im Jahr 1960 produzierte „Wolfsburg 221“ beispielsweise feiert mit seinen ersten Sätzen das Auto als eines der „universellsten Schöpfungen“, dem „Länder und Kontinente ihren wirtschaftlichen Aufschwung, Menschen ihre Unabhängigkeit und ein Industrieunternehmen seinen Weltruf“ verdankten. Ausgangspunkt des Films ist die Telefonzentrale des Wolfsburger Konzerns, der „Sammelpunkt weltweiter Verbindungen“.¹⁶⁰ Die im Titel so exotisch und vielversprechend klingende Zahlenfolge „221“ lässt sich leicht erklären: Es handelt sich um die damalige Durchwahlnummer des Volkswagenwerks. Der Film zeigt zu Beginn die Telefonistin Barbara Brendel an ihrem Arbeitsplatz in der Telefonzentrale in Großaufnahme. Während Sie sich mit dem für sie typischen Satz meldet – „Wolfsburg Zwei-Zwei-Eins. Volkswagenwerk. Einen Augenblick bitte, ich verbinde.“ – zoomt die Kamera langsam zurück, Musik setzt ein und der Titel wird eingeblendet.¹⁶¹

„The Give and Take“, den Kalser ebenfalls im Jahr 1960 realisierte, und der unter dem Titel „Ein Weg zur Welt“ auch in einer deutschen Fassung vorliegt, wählt einen anderen Zugriff auf das Thema. Bilder und Text des Films argumentieren auf einer wesentlich allgemeineren Ebene und rücken die zentrale Bedeutung des freien Welthandels in den Mittelpunkt ihrer Darstellung. Dieser Film – so der Katalog der Deutschen Industriefilmzentrale aus dem Jahr 1962 – handelt „vom Geben und Nehmen zwischen Ländern und Völkern“.¹⁶² Die kurze Inhaltsangabe in einer vom Landesfilmdienst für Jugend und Volksbildung in Baden-Württemberg herausgegebenen Publikation betont, dass „Ein Weg zur Welt“ die Bedeutung des Handels für Frieden und Fortschritt hervorhebe und die Voraussetzungen erläutere, die den internationalen Gütertausch erst möglich machen: „So wird dieser Film zu einer höchst instruktiven allgemeinverständlichen und doch unterhaltenden Lektion über eine jedermann angehende Wirtschaftsfrage.“¹⁶³

Blick in die Telefonzentrale, 1959;

Telefonistin Barbara Brendel in der Eingangssequenz von „Wolfsburg 221“, 1960



Tatsächlich beschäftigt sich „Ein Weg zur Welt“ von der ersten bis zur letzten Einstellung mit universalen, die Menschheit betreffenden Fragen: Der Film beginnt mit Aufnahmen von der in den Felsen von Manhattan geschlagenen Goldkammer der Federal Reserve Bank unter den Straßen von New York und endet mit einem Schwenk von der monumentalen Fassade des UNO-Gebäudes auf die davor im Wind wehenden Flaggen. Dazwischen wird von der Magnesiumherstellung in Norwegen, über Marktszenen in Ceylon und Aufnahmen von den Straßen Hongkongs über eine Vielzahl unterschiedlichster Themen berichtet.

Geschicktes Product-Placement

Der Bezug zum Volkswagenwerk ist unaufdringlich und auf den ersten Blick nur für aufmerksame Zuschauer zu erkennen. Gleich die Eingangssequenz des Films bietet ein Sammelsurium unterschiedlichster Bilder: Zu sehen sind Aufnahmen eines Wasserkraftwerks, Menschen, die Reisfelder bestellen und die lange Einstellung auf ein gelbes Tulpenfeld vor einer Windmühle. Darüber erzählt der Sprecher vom Streben des Menschen nach Schönheit, Ordnung, Harmonie und Reichtum. Erst dann folgt eine längere Sequenz, die sich mit Volkswagen und Wolfsburg beschäftigt. Zunächst wird in einer Totalen das Verwaltungsgebäude des Volkswagenwerks gezeigt, an dem im Vordergrund langsam ein Schiff auf dem Mittellandkanal vorüberzieht. Nach einem

Schnitt folgen Bilder aus der Transporterproduktion im Werk Hannover: Dokumentiert werden Schleifarbeiten an der Karosserie, das Schweißen, das Eintauchen in das Lackbad und die Getriebemontage. Der Sprecher, der auf einer sehr allgemeinen Ebene über die Bedeutung des Welthandels referiert, und die Bilder dieser Sequenz sind allerdings völlig entkoppelt. Besonders auffällig ist, dass der Name „Volkswagen“ im gesprochenen Kommentar keine Erwähnung findet.

Nach einiger Zeit fallen einem allerdings die immer wieder geschickt eingestreuten Modelle von Volkswagen ins Auge: Der Vorspann läuft über Aufnahmen vom Werksbahnhof in Wolfsburg, aus dem gerade ein mit Käfern voll beladener Güterzug rollt. In den Straßen von Ceylon fährt wie zufällig ein Käfer durch das Bild, und in den Szenen in Hongkong ist ein Volkswagen Transporter zu sehen. Auch in einem Artikel in den „VW Informationen“, der im Zusammenhang mit der Produktion des Films erschienen war, wurde auf den zurückhaltenden Einsatz der Fahrzeuge hingewiesen. Ein neuer Kalser-Film sei herausgekommen, durch dessen über die ganze Welt gespannte Betrachtung sich unauffällig, doch als roter Faden die Verflechtung des Volkswagenwerks mit der Weltwirtschaft ziehe. „Ein Weg zur Welt“ sei „ein farbenprächtiges Dokument unserer Bedeutung, in dem wir mit Worten kaum, als Faktor ständig in Erscheinung treten“.¹⁶⁴



Zurückhaltende Präsentation der Volkswagen in „The Give and Take“, 1960

Kalser selbst erhob die dezente Präsentation der Auftraggeber seiner Filme zu seinem Markenzeichen. In einem Artikel, den er für die Fachzeitschrift „Advertising & Sales Promotion“ im April 1966 unter dem Titel „How not to loose \$ 50,000“ verfasst hatte, legte er die Grundsätze seiner unaufdringlichen Werbephilosophie ausführlich dar. Begründet wurde sie unter anderem damit, dass dadurch die Akzeptanz der Filme bei Kinobetreibern und TV-Sendern erhöht werde. Jeder kenne die berühmten Käfer von Volkswagen, auf sie noch eigens im Sprechertext hinzuweisen, sei völlig überflüssig.¹⁶⁵

Eindeutiger wird der Bezug zum Volkswagenwerk in jenen Passagen von „Ein Weg zur Welt“, die in Brasilien spielen. Die Sequenz beginnt damit, dass die pulsierende Millionenmetropole São Paulo vorgestellt wird. Auch hier fährt in den Straßenszenen wie zufällig ein Volkswagen Transporter immer wieder durch das Bild. Es folgen Aufnahmen von der am 18. November 1959 stattgefundenen offiziellen Eröffnung der neu errichteten Automobilfabrik in São Bernardo do Campo, dem „Detroit Südamerikas“ vor den Toren São Paulos.¹⁶⁶

Wir sehen dann Bilder von einem landenden Hubschrauber, an dessen Bord sich der damalige Staatspräsident Juscelino Kubitschek befindet. Es folgen Aufnahmen von der Festveranstaltung, die vor mehreren hundert Gästen in einer leeren Halle des Presswerks stattfand, und ein O-Ton der Rede Nordhoffs, in der dieser das Potenzial des Automobilmarktes in Südamerika betont. Der Präsident verleiht dem eigens aus Wolfsburg angereisten Generaldirektor den Orden „Cruzeiro do Sul“, die höchste brasilianische Auszeichnung. Anschließend werden Aufnahmen aus der Produktion im brasilianischen Werk gezeigt. Über den Bildern von den Werkshallen erzählt der Sprecher, dass das Geschäft beiden Partnern zugute kommt. Aus brasilianischer Sicht bedeute es vor allem Verkehrsmittel: Es werden Autos für jene Straßen produziert, die sich gerade erst im Bau befinden. Fachleute würden versuchen, die lange Entwicklungsgeschichte einer europäischen Fabrik hier in Brasilien in einer kurzen Zeitspanne zu wiederholen. Kommentar und Bilder erhalten dann eine Wendung ins Exotische, wenn es heißt: „Aber nicht jede Fabrikationsmethode wird unverändert übernommen. Es gibt natürlich örtliche Varianten.“ Bei diesem Satz ist ein brasilianischer Arbeiter zu sehen, der durch die Werks-halle geht und ein riesiges Blechteil auf seinem Kopf jongliert.



„The Give and Take“: Volkswagen investiert in Brasilien



Nur zwei Jahre nach „Fünf Meilen westlich“, der den Kalten Krieg so unmissverständlich und direkt in den Mittelpunkt seiner Handlung stellte, reflektiert „Ein Weg zur Welt“ am Schluss des Filmes die so genannte Tauwetter-Periode, jene kurze Phase der Entspannung zwischen den Großmächten. In einer längeren Sequenz werden Bilder von zwei Handelsausstellungen gezeigt, die in New York und Moskau stattfanden: „Handelsbeziehungen zu schaffen entspricht einem tiefen, fast instinktiven Wunsch des Menschen. Man sah das hier bei der Sowjetrussischen Handelsausstellung im New Yorker Kolosseum, als sich die internationale Atmosphäre spürbar entspannte... ..und bei der amerikanischen Handelsausstellung im Moskauer Sokolniki-Park. Ohne Verständigung gibt es keinen Handel.“¹⁶⁷ Der Sprecher beschwört am Ende noch einmal die Bedeutung der freien Handelswege: Aus gesunden Handelsbeziehungen erwachse nicht nur ein Austausch materieller Güter, sondern auch die Hoffnung, dass die Menschheit sich eines Tages besser verstehen lerne.

Kaffeeplantagen, Diamantminen und Ananasernten

Ganz ähnlich wie „Ein Weg zur Welt“ funktioniert der zwei Jahre später vom gleichen Regisseur produzierte Film „A Time like this“, von dem auch eine deutsche Fassung mit dem Titel „Es liegt in unserer Hand“ existiert. Auch hier haben die Inhalte des Films auf den ersten Blick wenig mit Volkswagen zu tun. „A Time like this“ gibt sich als bunter Bilderreigen, ohne direkte Nennung des Volkswagenwerks und seiner Produkte. Zu Beginn sind Aufnahmen aus dem All zu sehen, die Kamera blickt auf die Weltkugel, und die Stimme aus dem Off sinniert über grundsätzliche Fragen: „Die Erde ändert sich kaum. Nur der Mensch. Stand er einst auf ihrem Boden und schaute hinauf zum Himmel, so hat er sich heute schon selbst hinaufgeschwungen und blickt zu ihr hinab.“

Es folgen Bilder vom Rindermarkt in Dublin, Szenen aus Brasilien, Afrika und Australien. In einem Artikel der „VW Informationen“, der über die Dreharbeiten berichtet, wurden ausführlich die Strapazen, die das Team um Kalser bei der Produktion des Films auf sich genommen hat, beschrieben: „Konstantin Kalser und sein Aufnahme-Team durchreisten in sechs Monaten vier Kontinente, legten dabei insgesamt 70.000 Meilen (=112.652 km) zurück und



Geschicht in Szene gesetzte
Volkswagen Modelle in
„Ein Weg zur Welt“, 1960

belichteten 12.200 Meter Farbfilm, von denen allerdings nur 854 Meter für den fertigen Film Verwendung finden. Im Rahmen farbenprächtiger Aufnahmen von teils exotischem, teils monumentalem Reiz, Natur und Technik verbindend, läßt der Streifen immer wieder die Qualitäten und die Wirtschaftlichkeit des Volkswagens sichtbar werden.¹⁶⁸

Ursprünglich hatte Kalser „The Purest Treasure“ als Filmtitel vorgesehen. In einem Schreiben an Nordhoff teilte er seinen Wunsch nach einer Änderung mit. Er wolle den Film nun „A Time like this“ nennen, das aus der Eingangszeile eines Gedichts des amerikanischen Schriftstellers Josiah Gilbert Holland stammt.¹⁶⁹ Im Original lautet der Text: „God, give us men! A time like this demands/Strong minds, great hearts, true faith and ready hands (...)“. Da Nordhoff auf Kalsers Frage nicht sofort antwortete, richtete dieser Anfang Februar noch einmal ein Schreiben nach Wolfsburg, um sich die Titeländerung gewissermaßen offiziell bestätigen zu lassen.¹⁷⁰ Dann endlich traf die ersehnte Zustimmung per Telegramm aus Wolfsburg ein: Nordhoff genehmigte den neuen Titel und für den 19. März 1962 vereinbarten beide eine Probevorführung des Films.¹⁷¹

Ähnlich wie „Ein Weg zur Welt“ sind auch in „A Time like this“ immer wieder unauffällig Aufnahmen von Käfer und Bulli in den Film eingebaut. Nach etwa 11 Minuten Laufzeit erscheint der erste Volkswagen: Als der Film von den Kaffeeplantagen in Brasilien berichtet, fährt langsam ein Volkswagen Transporter durch die brasilianische Landschaft. In der Folge sind dann immer öfter Volkswagen zu sehen: bei den Diamantminen Südafrikas, bei der Ananasernte und auf den Straßen brasilianischer Städte. Besonders auffallend kommt das Firmenemblem in einer Szene in den Blick, die an einem australischen Strand spielt: Junge Menschen fahren mit einem knallrot lackierten Käfer auf einer Küstenstraße, auf das Dach des Autos sind zwei Surfbretter montiert. Der Wagen hält am Strand, nach einem Schnitt zeigt die Kamera einen Reifen des Autos in Großaufnahme. In der blank polierten Radkappe spiegelt sich die Strandszenerie, gleichzeitig ist das Volkswagen Zeichen groß zu sehen.

In seiner Schlussequenz mischt der Film wieder die unterschiedlichsten Bildmotive: Zunächst wird in einer Totalen der niedersächsischen Sitz des Volkswagenwerks von der Berliner Brücke aus gezeigt. Es folgt ein Schnitt, die Kamera befindet sich jetzt auf dem

Verwaltungsgebäude und filmt nach unten. Danach kommt kurz Nordhoff, der in einer Besprechung ist, ins Bild. Es folgen Aufnahmen aus der Produktion, ein rollendes Rad in Großaufnahme sowie ein Käfer, der eine Allee entlang fährt. Ganz am Schluss sind Bilder von einem Flughafen zu sehen und ein Käfer als Lotsenfahrzeug vor einem Flugzeug. Der Abspann läuft über einem Bild, welches das hell erleuchtete Verwaltungsgebäude zeigt, im Vordergrund funkelt der Mittellandkanal. Der Film wirkt assoziativ, sprunghaft und wenig kohärent. Kalser sah sich bald dem Vorwurf ausgesetzt, seine Produktionen aus einem vorhandenen Bild-Pool willkürlich zusammenschneiden. Tatsächlich fehlte dem Film eine klare, präzise Struktur, die den Filmbildern eine stärkere inhaltliche Wirkung hätte verleihen können.



„A Time like this“: Die Beliebigkeit der Bilder

Junge Botschafter für Volkswagen

Kalser nahm in vielen seiner Filme für das Volkswagenwerk immer wieder auf die weit über die Grenzen der Bundesrepublik hinausreichende Bedeutung der in Wolfsburg gefertigten Automobile Bezug. Ein besonderer Aspekt dieser Internationalität von Volkswagen wurde in „The Young Ambassadors“ in den Blick genommen, ein Film, den Marathon International Productions im Jahr 1966 hergestellt hat. In seinem Mittelpunkt stand der Austausch zwischen jungen Wolfsburgern und Amerikanern, den das Volkswagenwerk seit Beginn der 1960er Jahre unterstützte.

Hintergrund dieses Austauschprogramms bildete die Reise Nordhoffs in die Vereinigten Staaten im Jahr 1962. Am 14. Oktober 1962 waren Repräsentanten der Gemeinde Englewood Cliffs als Nachbarn von Volkswagen zu einem „community day“ geladen, bei dem die gutnachbarschaftlichen Beziehungen gepflegt werden sollten. Der spätere Vorstandsvorsitzende Carl Horst Hahn, damals Leiter der „Volkswagen of America, Inc.“, wies in seiner Begrüßungsrede auch auf den von Volkswagen initiierten und mitfinanzierten Jugendaustausch hin, der in der Zukunft ausgebaut werden sollte. Die ersten beiden US-Teilnehmer, von Hahn als „two youthful test pilots in a Volkswagen space program of its own“ bezeichnet, stammten aus benachbarten Gemeinden in New Jersey. Im nächsten Sommer sollte dann erstmals eine ganze Gruppe amerikanischer und deutscher Austauschschüler für einige Wochen ihre Plätze tauschen, um auf diese Weise die internationale Verständigung zu befördern.¹⁷² Auch Nordhoff ging in seiner anschließenden Rede auf die pädagogischen Wirkungen des geplanten Austauschprogramms ein, das Vorurteile abbauen und Missverständnisse vermeiden helfen sollte.¹⁷³ Nordhoffs Tochter Barbara, die seit 1959 in New York lebte, leitete in ihrer Funktion als PR-Mitarbeiterin der „Volkswagen of America, Inc.“ den bald stark erweiterten Austausch, an dem im Jahr 1969 bereits 500 Jugendliche aus Wolfsburg und den USA teilgenommen hatten.¹⁷⁴

Der Titel des Films – „The Young Ambassadors“ – nimmt Bezug auf die Botschafterfunktion, die den jungen Leuten für ihr jeweiliges Land zugesprochen wurde. Im Mittelpunkt der Handlung steht eine junge kalifornische Austauschschülerin namens Cherry Steward, die über das in Wolfsburg absolvierte Programm erzählt. Zu Beginn des Films werden fröhliche junge Leute auf Fahrrädern gezeigt, die über eine Landstraße fahren. Im Hintergrund ist Cherry im O-Ton zu hören, wie sie über ihre Erfahrungen und Erlebnisse bei diesem Austausch berichtet. Die Menschen in Wolfsburg und Umgebung seien großartig gewesen. Oft konnten sie zwar kein Englisch sprechen, versuchten aber gleichwohl mit den Austauschstudenten in Kontakt zu treten. In der Szene, als die Jugendlichen mit ihren Fahrrädern an Fachwerkhäusern vorbeifahren, erzählt Cherry lachend: „You think it was Hollywood, a Hollywood set, because it was so perfect.“ Beeindruckt berichtet sie von den grünen Weiden und von den Autos, die anhalten müssen, um die Kuhherden, welche die Straße kreuzen, ziehen zu lassen. Wolfsburg wird in diesen Erzählungen als eine von üppigem Grün umgebene Stadt geschildert, als harmonisch-intaktes und überschaubares Idyll am Rand der Lüneburger Heide.

Der Film zeigt die jungen Leute beim gemeinsamen Schulunterricht und in ihrer Freizeit beim Tanz. Ausführlich behandelt „The Young Ambassadors“ die obligatorische Besichtigung des Werks, zu der die Austauschschüler eingeladen wurden. An dieser Stelle wird explizit Nordhoff genannt, der das Programm initiiert habe sowie die „American VW organization“, die jedes Jahr eine finanzielle Unterstützung gewähre. Danach folgen Bilder vom Besuch der deutschen und amerikanischen Schüler am „Eisernen Vorhang“: Es sind Nahaufnahmen vom Stacheldraht, die in weiter Ferne liegenden Grenztürme und Schilder mit der Aufschrift „Halt Hier Zonengrenze“ zu sehen. In einer Überblendung endet diese Sequenz mit der Schilderung des festlichen Empfangs der Austauschschüler bei Nordhoff im Garten seines Hauses am Kiefernweg. Stellvertretend für den Hausvater, der in diesen Bildern gar nicht auftritt, ist seine Frau Charlotte zu sehen, wie sie Häppchen reicht, und in Großaufnahme kommt Tochter Barbara ins Bild, die in das Gespräch mit den Austauschschülern vertieft ist. Ihr kommt in „The Young Ambassadors“ eine besondere Rolle zu: Sie ist das Bindeglied zwischen der Familie Nordhoff und der amerikanischen Präsenz von Volkswagen. Das Werk mit seiner prekären Lage am Rand der westlichen Hemisphäre – so die zentrale Aussage dieser Sequenz – sucht den Anschluss an die freie Welt und orientiert sich am internationalen Handel.



„The Young Ambassadors“: Die Internationalität von Volkswagen



Auslieferungsrekord für Australien, 1958

Kängurus und Käfer

Das Volkswagenwerk begann bereits früh, sein Vertriebs- und Kundendienstnetz auf den internationalen Märkten mit Hilfe von Tochterunternehmen auszubauen. Im Jahr 1952 wurde die „Volkswagen Canada Ltd.“ mit Sitz in Toronto gegründet, 1953 folgte die bereits erwähnte „Volkswagen do Brasil Ltda.“ mit Sitz in São Paulo und 1957 die „Volkswagen (Australasia) Pty. Ltd.“ mit Sitz in Melbourne. Ziel des Engagements in Australien war es, eine Volkswagen Produktion im Land aufzubauen. Von Januar 1959 an übernahm die „Volkswagen Australasia“ die Montage der zerlegt importierten Fahrzeuge. Drei Jahre später erfolgte dann der Übergang von der Montage zur Produktion.¹⁷⁵

Australien und seine Bedeutung für Volkswagen fand bereits in den oben erwähnten Filmen von Kalser immer wieder Erwähnung. Schon in „A Time like this“ wurde ausführlich über den „fünften Kontinent“ berichtet. Aus diesen Filmbildern hat Kalser dann drei Jahre später einen eigenen Film mit dem Titel „Young is the Land“ geschnitten, der 1963 für die „Volkswagen Australasia“ hergestellt wurde.

Der Film beginnt mit Aufnahmen von Käfern und Transporter, die in aller Welt anzutreffen sind: „You see it everywhere. Greece. Salaam. Brasil. Africa. Around the world 136 countries have imported the Volkswagen. From Dublin to Lybia, to Hongkong. Australia once imported it also. Not now. Australians now make it.“ Es folgt eine längere Sequenz mit Landschaftsaufnahmen sowie Bilder vom Stadtverkehr. Danach sind Schafzüchter bei ihrer Arbeit zu sehen sowie Aufnahmen vom Minenabbau und der Eisen- und Stahlindustrie.

Der Film kommt dann zu seinem eigentlichen Thema: Zunächst werden die Werksanlagen von Volkswagen in Clayton von außen gezeigt. Nach einem Schnitt kommen die Produktionshallen von innen in den Blick, in denen die großen Pressen Bleche formen. Danach folgt eine Sequenz mit Bildern von der Montage des Käfer.

„Young is the Land“ betont die Bedeutung, welche die gelernten Arbeiter für den Bau des Autos haben: „And we know there are no finer men involved than these skilled workmen and technicians using their know-how and intelligence, their clever machines and tools to make this mighty little giant of a car that today contributes so much to Australia’s economy.“



„Young is the Land“: Volkswagen schafft Arbeitsplätze in Australien

Der Film will darüber hinaus zeigen, dass der Käfer auf dem australischen Kontinent ein Auto der Jugend ist. Kalser griff dabei auf seinen eigenen, umfangreichen Bild-Pool von Aufnahmen über Volkswagen zurück: Die jungen Leute in dem knallrot lackierten Wagen, die auf einer Küstenstraße zum Strand fahren, sind uns bereits in „A Time like this“ begegnet. Die Sequenz vom Surfen und den ausgiebigen Bade- und Strandszenen ist allerdings mit einem anderen Kommentar versehen, der den Bildern eine neue Aussage verleiht: „This is the car that particularly delights the young folks, as they live their way of life which was yesterday’s dream.“

„Young is the Land“ mündet in einer Verklärung der australischen Lebensverhältnisse. Das Land sei jung und seine Einwohner hätten den festen Glauben daran, weiterhin ihren Wohlstand zu mehren. „Volkswagen of Australia“ sei stolz seinen Teil zum Wohlstand und zum Vergnügen, zu Möglichkeiten und Fortschritt beizutragen.

Drei Jahre nach „Young is the Land“ hat der heute weithin bekannte australische Regisseur, Drehbuchautor und Produzent Fred Schepisi ebenfalls einen Film gedreht, der die australische Tochterunternehmung von Volkswagen ausführlich behandelte. Schepisi, 1939 in Melbourne geboren, begann seine Karriere mit Werbe- und Industriefilmen.¹⁷⁶ Ein besonders gelungenes Beispiel für seine frühen kommerziellen Arbeiten ist der Film „The Shape of Quality“, den Schepisi im Jahr 1966 für Volkswagen hergestellt hat.

Der Film beginnt damit, die Robustheit verschiedener Volkswagen unter Beweis zu stellen. Mehrere Käfer und ein VW 1500 werden durch Wasserpfützen, über staubige Straßen und durch Wüstenfelder gejagt. Wie im Titel bereits angekündigt, wird im Folgenden vor allem die Qualität des bei Volkswagen gefertigten Automobils verhandelt. „Quality“ ist das große Thema des Films, das in verschiedenen Variationen im gesamten Verlauf immer wieder durchgespielt wird. „Volkswagen seeks perfection through inspection“ – so heißt es plakativ im Sprechertext. Die Bilder des Filmes variieren immer wieder die Bedeutung von Inspektion und Kontrolle im Zusammenhang mit der Fertigung bei Volkswagen. Der Sprecher erzählt von den 83 mechanischen Prüfungen, die zu vollziehen seien; 120 Arbeiter seien nur für die Inspektion und die Kontrolle der Produktion zuständig. Auf diese Weise sind über 200.000 Käfer in Australien verkauft worden und ein Ende dieser Erfolgsstory – so der Sprecher – sei noch nicht abzusehen. All das habe den Käfer so erfolgreich auf australischen Straßen gemacht, dass der Wagen mittlerweile dort ein vertrauter Anblick sei.

Die Aussagen des Films sind ein schönes Beispiel für die Grenzen von Unternehmensfilmen als historischer Quelle, denn sie korrespondieren keineswegs mit den realen Verkaufszahlen der australischen Volkswagentochter. Das Jahr 1966, in dem „The Shape of Quality“ entstanden ist, wurde mit einem Verlust von 16 Millionen Mark abgeschlossen, und nur zwei Jahre später beendete der Vorstandsvorsitzende Kurt Lotz das australische Engagement von Volkswagen.¹⁷⁷ Was blieb, war das wohl schönste Emblem einer Tochterunternehmung der Volkswagen Familie: zwei Kängurus, die links und rechts das traditionsreiche Logo flankieren.



Vollbeladene Güterzüge und Schiffe

Im Zusammenhang mit dem Export fällt die Verwendung typischer, immer wiederkehrender Motive auf. Diesen in verschiedenen Filmen sich wiederholenden Aufnahmen kommt die Funktion von Ikonen zu, welche die Anschaulichkeit der visuellen Argumentation steigern: Sie sind den Zuschauern bekannt und lösen beim Betrachten einen Wiedererkennungseffekt aus. Eines dieser besonderen Bilder, das in auffälliger Weise in vielen Filmen erscheint, ist die Verladung der Neuwagen am Werksbahnhof. Für den Abtransport der im Laufe eines Tages in Wolfsburg produzierten Autos gab es seit April 1953 einen eigenen Verladebahnhof an der Nordseite des Werks. In einer Anfang der 1960er Jahre erschienenen Reportage über Wagen und Werk wurde das ausgeklügelte System der Verschickung der Neuwagen ausführlich beschrieben: Durchschnittlich 16 Züge schlepten pro Tag jeweils 250 fabrikneue Wagen davon. Die Wagen, denen zu ihrem Schutz eine dünne Wachsschicht aufgesprüht worden war, wurden am Zählpunkt von einem Fahrer übernommen, der sie zum nahegelegenen Abstellplatz fuhr, wo sie nach Bestimmungsorten zusammengestellt wurden. Gruppenweise kamen die Autos dann zum großen Verladebahnhof, wo sie auf die dort bereit stehenden Güterzüge mit den eigens für Volkswagen entwickelten Spezialdoppelstockwagen gefahren wurden. Auf jedem Waggon konnten zehn Wagen untergebracht werden, die dort in ihrer Lage fixiert werden mussten.¹⁷⁸

Die endlos langen, mit neuen Käfern beladenen Güterzüge, die langsam hinterm Horizont verschwinden, stellen ein Motiv dar, das in vielen der von Volkswagen im Wirtschaftswunder in Auftrag



Im Werksbahnhof verladene Käfer, 1959

gegebenen Filmen erscheint. Im Vorspann von „Ein Weg zur Welt“ beispielsweise findet sich eine Sequenz, die eine Dampflokomotive zeigt, wie sie gerade die mit Autos beladenen Waggons aus dem Werksbahnhof zieht. Am Schluss des Films „Wolfsburg 221“ wird dieser Vorgang ebenfalls aufgegriffen: Ästhetisch reizvoll steht die Kamera am Ende eines langen Zuges, aus der Ferne fahren nach und nach die Wagen direkt auf die Kamera zu, bis der Zug beladen ist. Der Zug rollt aus dem Bahnhof, während im Hintergrund das Schloss Wolfsburg zu sehen ist. Es folgen verschiedene Einstellungen mit beladenen Zügen. Am Schluss des Films fährt ein Zug im Hafen ein und einer der Käfer wird auf ein Transportschiff verladen.

Die Verschiffung der Käfer ist ein besonderes Motiv, das dem florierenden Exportgeschäft des Volkswagenwerks sinnfälligen Ausdruck verlieh. Die Wagen fuhren nicht auf eigenen Rädern an Bord, sondern wurden mit Hafenkranen oder einem speziellen Geschirr der Schiffe geladen und gelöscht. Im Jahr 1960 wurden auf diese Weise fast 900.000 Volkswagen über deutsche Häfen verschifft, davon allein über 232.000 in die USA. Die stete Zunahme des Exports führte in den 1960er Jahren zum Bau von Spezialschiffen für den Autotransport, deren Laderäume effektiver und vor allem schneller beladen werden konnten. Eines dieser Schiffe war die „MS Johann Schulte“, die 1963 in Dienst gestellt wurde. Am 20. Mai 1963 machte das Schiff am Hamburger Burchardkai fest und übernahm mit eigenem Ladegeschirr innerhalb der damals rekordverdächtigen Zeit von knapp vierzehn Stunden 1.702 Käfer und 250 Transporter.¹⁷⁹



„Ein Weg zur Welt“: Die Internationalität von Volkswagen



„Wolfsburg 221“: Verladung der Käfer auf dem Werksbahnhof



Käfer vor der
Verschiffung, 1964

Dezente Bezüge:
Volkswagen Modelle in
„Schiffe – Boten des
Welthandels“, 1965

Die „MS Johann Schulte“ stand im Mittelpunkt eines Films, den Kalser mit dem Titel „Schiffe – Boten des Welthandels“ im Jahr 1965 für das Volkswagenwerk produziert hat.¹⁸⁰ Der Film verfolgt den Weg von Handelswaren in der Binnen- und Seeschifffahrt, zeigt Panoramabilder vom Meer, den weiten Horizont im Gegenlicht der Sonne, Hafensichten, sowie Szenen der unruhigen See mit Gischt und Wellen. Schiffe sind in diesem Film nicht nur ein einfaches Transportmittel, sie werden vielmehr zu „Boten der Kultur“, die neben neuen Gütern auch neue Ideen transportieren.¹⁸¹



„Schiffe – Boten des Welthandels“: Schiffe als Boten der Kultur

Der Bezug zum Volkswagenwerk ist einmal mehr sehr dezent und nur für aufmerksame Zuschauer erkennbar: Wie zufällig steht in der Sequenz, in der über das Leben auf Lastkähnen berichtet wird, plötzlich ein Transporter an Land, von dem aus Milchflaschen auf das Schiff geladen werden. Und auch das Auto, das auf dem Schiffsdeck mitgenommen wird, ist ein Käfer. In den Aufnahmen vom Hafen in Genua wiederum ist ein Käfer zu sehen, der auf eine Fähre fährt.

Ohne das Schiff genauer vorzustellen – es ist nur die Rede von Spezialschiffen, die für die Aufnahme bestimmter Ladungen gebaut wurden – wird die „MS Johann Schulte“ gezeigt. Eine längere Sequenz erzählt ausführlich über die Verladung. Besonders hervorzuheben ist hier die Fahrt der Kamera in einem Käfer, der auf das Deck des Schiffes gehoben wird. Der Bezug zu Volkswagen beschränkt sich in diesen Szenen auf das überdimensionale Firmenemblem, das auf dem Schornstein des Transportschiffes angebracht ist. Der Sprechertext ist sehr allgemein gehalten und gibt vor allem keinen direkten Hinweis auf die besonderen Automobile, die mit diesem Schiff transportiert werden.



„Schiffe – Boten des Welthandels“: Verladung der Käfer



Auch „Schiffe – Boten des Welthandels“ zeigt, dass Volkswagen sich bereits früh als ein Unternehmen inszenierte, dass seine Produkte erfolgreich in die ganze Welt verkauft. In den 1960er Jahren entwickelten sich Unternehmensfilme – wie es der Leiter der Presseabteilung der Volkswagenwerk AG, Richard Budde, anlässlich eines Zeitungsbeitrags zum Deutschen Industriefilmforum 1966 formulierte – zu einem wichtigen „Instrument der Ausfuhr-Förderung“. Es gebe keine bessere Möglichkeit als den Film, um fremde Märkte von der Qualität der eigenen Produkte zu überzeugen. Der kluge Exporteur nutze die universale Sprache der Bilder, um seine Ware auf der ganzen Welt erfolgreich zu verkaufen.¹⁸² Diese inter-

nationale Orientierung des Wolfsburger Unternehmens fand in den Industriefilmen in konstant wiederkehrenden Motiven ihren Ausdruck: in der Weltkugel, die in den unterschiedlichsten filmischen Varianten erscheint, in der internationalen Kulisse, vor welcher der Käfer auftritt, in den Häfen und den Transportschiffen, die das Auto in die Welt hinaustragen. Die universale Bildsprache und Themensetzung vieler Filme, die den Export behandeln, hatte auch eine politische Dimension: Der freie Welthandel sollte den ungehinderten Warenfluss sichern. Volkswagen präsentierte sich damit bereits früh als weltoffenes Unternehmen mit internationalem Vertrieb.



Käfer im internationalen Straßenverkehr, 1957 und 1960



Schichtwechsel am Werkstor, 1959

6. Schichtwechsel – Modernität und Rationalisierung

Das Leben von Werk und Stadt, seiner Mitarbeiter und Bewohner, wurde von einem charakteristischen Moment im Betriebsablauf bestimmt, der sich nach einem immergleichen Ritual täglich vollzog.

Bis in die 1960er Jahre hinein war das Volkswagenwerk, das mit seiner Klinkerfassade und den turmartigen vorspringenden Zugängen wie eine Festung auf der gegenüberliegenden Seite des Mittelkanals lag, für seine Belegschaft von der Stadtseite aus über zwei Fußgängerbrücken erreichbar. Die Wasserstraße, die Schienen der Eisenbahn und die Parkplätze trennten Werk und Stadt voneinander. Zum Schichtwechsel um vierzehn Uhr kam Bewegung in die Szenerie: Tausende von Mitarbeitern verließen das Werk über die Fußgängerbrücken zum Bahnhof, zu den Parkplätzen und in die Stadt hinein. In umgekehrter Richtung strömte die Spätschicht in die Hallen.¹⁸³

Dieses betriebliche Ereignis, das den Takt der Stadt bestimmte, wurde von den Regisseuren der Unternehmensfilme immer wieder im Bild eingefangen. Ein zentrales Motiv von „Aus eigener Kraft“ sind die in langen Einstellungen gezeigten Menschenmassen, die auf Ein- und Ausgänge zugehen oder über die Brücke am Mittelkanal zügig fortstreben. Ameisengleich bewegen sich zum Schichtbeginn die Werksangehörigen den Eingängen zu. In einer Wischblende wird der Prozess umgekehrt, und der Film zeigt die Menschen, die nach dem Ende der Schicht das Werk verlassen.

In den Szenen vom Schichtwechsel spiegelt sich der veränderte Stand der Massenmotorisierung in der Bundesrepublik. In „Aus eigener Kraft“ gehen die Mitarbeiter zu Bussen und zur Eisenbahn, viele fahren auf Motorrädern, Mopeds und Fahrrädern vom Bahnhofsvorplatz weg. In dem über zehn Jahre später entstan-



Schichtwechsel in: „Aus eigener Kraft“, 1953/54

denen Film „Auf den Punkt genau“ sind vor dem Werk vor allem riesige Parkplätze zu sehen. Der Schichtwechsel vollzieht sich in diesem Film völlig anders als in „Aus eigener Kraft“: Die Kamera richtet ihren Blick auf den Parkplatz an der heutigen Heinrich-Nordhoff-Straße, auf dem die Menschen den dort abgestellten Käfern zuströmen. In der Folge wird in Großaufnahme gezeigt, wie sie ihren Wagen aufschließen, einsteigen und wegfahren. Ein weißer Käfer, der gerade vom Parkplatz fährt, wird besonders hervorgehoben. Die Kamera nimmt seine Bewegung auf und fährt langsam mit.

Das Auto gehörte um 1965 bereits zum bundesdeutschen Alltag, und die „Volkswagenisierung Westdeutschlands“ fand in diesen Bildern ihren sichtbaren Ausdruck.¹⁸⁴ Die Arbeiter und Angestellten des Volkswagenwerks stiegen jetzt in ihre eigenen Autos, um nach Hause zu fahren. Wolfsburg mit seinen vorbildlich ausge-

bauten und breit angelegten Straßen, die ein vielfaches des tatsächlichen Verkehrsaufkommens aufnehmen konnten, bot das Idealbild einer autogerechten Stadt.

Menschen im Werk

Hauptpersonen im Unternehmensfilm von Volkswagen waren – neben den Automobilen – die Arbeiter und Angestellten des Werks. Zeitgenössische Publikationen betonten in den 1950er Jahren die besondere betriebliche Gemeinschaft, die sich in Wolfsburg zusammengefunden hat: „Ein neuer Typ des Industriearbeiters, des Fabrikmenschen ist im Entstehen begriffen. Ausgemusterter Lander... entwurzelte Intellektuelle... heimatlos Gewordene jeden Alters und Standes, gelernt, angelernt, ungelern... .. finden hier einen Platz, eine Bleibe, eine Gemeinschaft.“¹⁸⁵ Die Stadt war in jenen Jahren für viele Menschen Durchgangsstation, und die Bevölkerung Wolfsburgs zeichnete sich durch eine hohe Fluktuation aus.¹⁸⁶



... und wenige Jahre später in: „Auf den Punkt genau“, 1965

Das Bild vom „unhomogenen Menschenmosaik“, das sich im „Schmelztiegel eines gemeinsamen Schicksals und einer gemeinsamen Aufgabe“ in Wolfsburg zusammen gefunden hatte¹⁸⁷, findet seine Entsprechung in vielen Filmbildern. „Aus eigener Kraft“ zeigt Arbeiter ohne jegliche individuelle Züge und inszeniert diese als stumme Masse. Niemand wird näher vorgestellt, es ist kein O-Ton zu hören, keiner der Anwesenden wird interviewt, niemand erzählt, woher er kommt, und keiner gibt Auskunft über die Tätigkeit, die er ausübt. Eine Assoziation, die sich aufgrund der zahllosen Massenszenen förmlich aufdrängt, ist Fritz Langs im Jahr 1927 uraufgeführter Stummfilm- und Science-Fiction-Klassiker „Metropolis“. Im Mittelpunkt dieses Films stand noch die technische Utopie, die durch eine sich durchsetzende Rationalisierung der Arbeitsabläufe entstand und die dann letztlich unkontrollierbar einer sintflutartigen Katastrophe zutrieb. Im Werksfilm von

1954 ist die Megalomanie von „Metropolis“ Wirklichkeit geworden. Das zügige Wachstum der Belegschaft und der kontinuierliche wirtschaftliche Erfolg hatten dazu geführt, dass das Volkswagenwerk Mitte der 1950er Jahre zu einer der größten Automobilfabriken Europas wurde.¹⁸⁸

Nur selten rücken die vom Volkswagenwerk produzierten Unternehmensfilme einzelne Arbeiter in den Mittelpunkt. Die fehlende Personalisierung ist nur schwer nachzuvollziehen, hat sie doch den von Regisseuren oft gewünschten Nebeneffekt, die Glaubwürdigkeit des Gezeigten zu steigern. Zudem empfanden die einbezogenen Mitarbeiter ihre Mitwirkung am Film als Auszeichnung und Aufwertung der eigenen Arbeit. Nur Kalser hat in zwei seiner Filme Angestellte und Arbeiter zu Wort kommen lassen. In „Wolfsburg 221“ wird zu Beginn die Telefonistin Barbara Brendel bei ihrer



Massenszene in „Aus eigener Kraft“, 1953

Arbeit in der Telefonzentrale gezeigt. Ihr Name wird explizit erwähnt. Der Auftritt beschränkt sich aber auf ihren charakteristischen Satz, mit dem sie Anrufer aus der ganzen Welt begrüßt.

Wesentlich ausführlicher stellt Kalser in seinem 1970 entstandenen Film „Where it's at“ einen einzelnen Arbeiter vor. Im Mittelpunkt einer Sequenz des Films steht der Elektriker Karl Schocker, der Schweißmaschinen überwacht und damals in Halle 3 arbeitete.¹⁸⁹ Der Kommentar betont die Betriebstreue bei Volkswagen und schildert die vielen Vorzüge wie Fünf-Tage-Woche und bezahlten Urlaub. Ausführlich stellt der Film neben der Arbeit auch Schockers Familie und sein privates Leben außerhalb der Fabrik vor. Seine Frau Brigitte war damals ebenfalls im Werk beschäftigt. Nach der Geburt der beiden Söhne arbeitete sie allerdings in Teilzeit, um sich um die Kinder kümmern zu können. Am Schluss dieser Sequenz sitzen die Söhne im Cowboy- und Indianerkostüm mit dem Vater vor dem Fernseher und sehen sich einen aus den USA importierten Western an. Im Sprechertext heißt es: „Culture and learning come in a box. And out of it comes America's export to the twelve year olds of the world – the Wild West.“ Der Film schildert die Schockers als Vorzeigefamilie, denen auf ideale Weise die Vereinbarkeit von Beruf und Familie gelingt.



„Where it's at“: Personalisierung

Charakteristisch für viele in den 1950er und 1960er Jahren hergestellte Unternehmensfilme ist die Botschaft, dass die Fabrik ihren Arbeitern und Angestellten nicht nur Arbeit, sondern auch Kultur ermöglicht. Ein oft gewähltes Motiv in diesem Zusammenhang ist das Werksorchester, das bereits 1946 unter der Ägide der Presseabteilung gegründet worden war.¹⁹⁰ Für „Fünf Meilen westlich“ hat das Orchester unter der Leitung seines Dirigenten Fritz Krafft sogar die Filmmusik eingespielt. Und selbst in dem nur intern zur Fortbildung gezeigten Lehrfilm „Des Widerspenstigen Zähmung“, der wirksame Methoden der Kundenbindung behandelt, erscheint zu Beginn ausführlich das Orchester, das die alljährliche Feier des „Tags der Anerkennung“ festlich umrahmt, an dem Händler und Vertriebsmitarbeiter für überdurchschnittliche Leistungen ausgezeichnet wurden.

Die arbeitende Hand

Die Unternehmensfilme zeigen sehr deutlich, dass die Industriearbeit im Verlauf dieser beiden Dekaden in ihrer filmischen Darstellung einem Wandel unterworfen war. Besonders auffällig dabei ist, dass die frühen Filme die körperliche Präsenz der Arbeiter in den Vordergrund rückten. Die Regisseure legten besonderen Wert auf die filmische Schilderung der physischen Anstrengung der indus-

triellen Tätigkeit. Ein immer wiederkehrendes, typisches Motiv in diesem Zusammenhang sind Hände in Großaufnahme, die an sich drehenden Maschinen ihre Arbeit verrichten.

Die Vorbilder dieses Hände-Motivs finden sich in propagandistischen Kulturfilmen des Nationalsozialismus, in denen die Maschinenbedienung als heroischer Akt zelebriert wurde.¹⁹¹ Ein Film wie „Sinfonie eines Wagens“ aus dem Jahr 1949 atmet diesen Geist seiner Vorgänger. Immer wieder sind in auffallender Weise Hände aus der Nähe zu sehen: Sie werden gezeigt, wie sie das Spiel der Zahnräder prüfen, die Werkstücke zum Fräsen in die Maschinen einlegen oder Bleche auf die Pressen hieven. In „Aus eigener Kraft“ gibt es eine Sequenz, in welcher der Zusammenbau des Motors als Hochleistung händischer Montagearbeit vorgeführt wird. In raschen Überblendungen sind die verschiedenen Arbeitsschritte aneinandergereiht, die nötig sind, bis der fertig zusammengesetzte Motor auf ein Förderband gehängt wird. Der Sprecherkommentar unterstützt dabei die Bilder von den den Motor zusammenbauenden Händen: „Wie flink ist ein Motor zusammengesetzt, wie viele überlegte Handgriffe erfordert dies doch.“ In den einzelnen Einstellungen sind nur Hände in Großaufnahme zu sehen, wie sie die jeweiligen Arbeitsschritte ausführen. Die Arbeiter bleiben anonym, eine Identifizierung ist nicht möglich.

 „Aus eigener Kraft“: Die arbeitende Hand I

Ein beliebtes Motiv, das in diesem Zusammenhang in vielen Filmen zu sehen ist, stellt die Fertigung und Prüfung der Kurbelwelle dar, die das – wie es im Kommentar heißt – „Herzstück des Motors“ bildet.¹⁹² In „Aus eigener Kraft“ wird in einer längeren Sequenz ausführlich ihre Herstellung gezeigt. Eingeleitet werden die Szenen von einer sich langsam drehenden Kurbelwelle in Großaufnahme. Schnell hinter einander geschnittene Aufnahmen von Drehbänken zeigen die Produktion. Am Schluss sind wiederum Hände in Großaufnahme zu sehen, welche die Prüfung des Werkstücks vornehmen.

 „Aus eigener Kraft“: Die arbeitende Hand II

Die Funktion der anonym arbeitenden Hand ist offensichtlich: Hände sind sichtbarer Ausdruck des Aufbaupathos, der typisch für den Zeitgeist der unmittelbaren Nachkriegszeit ist. Diese frühen Industriefilme illustrieren das damals weithin populäre, geflügelte Wort von den überall anpackenden Händen. Plakativ heißt es in „Kleiner Wagen ... große Liebe“ von 1948/49: „Fünftausend Hände haben ineinandergegriffen, um alles das bereit zu stellen, was nun in der Endmontage in kürzester Zeit zum ganzen Wagen



Überreichung der Urkunden am „Tag der Anerkennung“, 1953; Regisseur Schroedters Inszenierung der „arbeitenden Hand“ in „Aus eigener Kraft“, 1953/54

vereint wird.“ Bereits wenige Jahre später hatte sich die Mitarbeiterzahl vervierfacht, aber auch in „Aus eigener Kraft“ stellt der Sprecher gleich zu Beginn des Films das Hände-Motiv in den Mittelpunkt: „Ein Zauberstab berührt das Werk und zwanzigtausend Hände rühren sich.“

Die frühen Werksfilme wie „Sinfonie eines Wagens“, „Kleiner Wagen ... große Liebe“ und „Aus eigener Kraft“ entwerfen in einer ganzen Reihe von Sequenzen ein heroisches Bild von der Industriearbeit. Das Einlegen der Bleche in die großen Pressen war zum Entstehungszeitpunkt dieser Filme noch echte Handarbeit. Die Filmbilder zeigen, wie hart diese Tätigkeit war: Die scharfkantigen, schweren Rohbleche wurden von den Arbeitern an die

Maschinen herantgetragen. Ihr Einlegen erforderte erhebliche Kraftanstrengungen. Auch die Szenen beim Punktschweißen führen eindrucksvoll vor, wie schwer in der Produktion gearbeitet wurde: Die Arbeiter hielten die großen stählernen Schweißzangen wie Handfortsätze und brachten einzelne Schweißpunkte an. Ihre dick gebündelten Zuleitungen und Kabel waren wenig elastisch, was die Handhabung der Maschinen erheblich erschwerte. Jeder Schweißpunkt hatte exakt zu sitzen und sollte sauber ausgeführt sein. Dazu kam, dass die Zangen bei jedem Setzen eines Schweißpunktes ein schnalzendes, auf Dauer die Ohren betäubendes Geräusch von sich gaben. Auf der Tonspur der Filme fand sich dieser Lärm sehr gefiltert wieder und war nur als dezentes Knackn zu hören. Die Zuschauer im Kinosaal machten sich vermut-



lich keine Vorstellung von der tatsächlichen Lautstärke, die in der Fabrikhalle herrschte.

Qualität, Kontrolle und Planungseuphorie

Ein zentraler Bestandteil des Mythos vom Käfer ist der Aspekt der Zuverlässigkeit und besonderen Qualität des in Wolfsburg gebauten Autos. In „Aus eigener Kraft“ wird mehrmals darauf hingewiesen, dass die Fertigung des Wagens einer permanenten Kontrolle unterworfen ist. Am Beispiel der Herstellung von Zahnrädern wird auf die Tätigkeit der Inspektion hingewiesen. Jeder einzelne Zahn werde besonders gründlich auf Maße und Härtegrad seiner Flanken geprüft, denn daraus ergibt sich erst die Laufruhe der verzahnten Räder. Überall – so der Sprecher – wache die Inspektion,

die diese hochbeanspruchten Teile „im Interesse aller, die sich dem Auto anvertrauen“ streng kontrolliert.

In „Wolfsburg 221“ zeigt die Kamera zwei Arbeiter bei der Motorenmontage. Ein Inspekteur tritt hinzu, besieht kritisch den Motor, notiert etwas auf einen Block, reißt das Blatt ab und steckt es in die Schläuche des Motors. Der Sprecher kommentiert diese Bilder mit den folgenden Worten: „Immer gegenwärtig ist auch hier der Inspekteur mit seinem grünen Abzeichen. Was schadhaft oder mangelhaft ist, findet vor seinen Augen keine Gnade.“ In „The Right Hand of Plenty“ wird sogar darauf hingewiesen, dass jeder zehnte Beschäftigte bei Volkswagen für die Inspektion und Qualitätskontrolle zuständig ist. Viele der Filme von Kalser bringen in



Arbeiter an Pressen, 1956;
Inspektion lackierter Käfer Karossen, 1956;
Arbeiter bei Lötarbeiten, 1953

diesem Zusammenhang die lange Tradition des deutschen Handwerks ins Spiel. In „Ein Weg zur Welt“ sind Bilder zu sehen, die Arbeiter bei Schleifarbeiten an der Karosserie und beim Schweißen zeigen. Der Sprecher verweist darauf, dass in der Bundesrepublik auf dem Fundament einer jahrhundertealten Überlieferung eine moderne und leistungsfähige Industrie entstanden sei. Die Handwerksmeister in den Gilden und Zünften hätten die Tradition der Gewissenhaftigkeit begründet, die in der modernsten Maschinenhalle von heute fortlebt. Der Film behauptet für die amerikanischen Betrachter eine entwicklungsgeschichtliche Kontinuität, die einer kritischen Überprüfung nicht standhalten würde. Kalser greift hier zugleich eine Argumentation auf, die seit Ende der 1950er Jahre als innovative Werbestrategie der „Volkswagen of

America, Inc.“ entwickelt worden war. In ihrer mittlerweile legendären Werbekampagne hatte die Agentur Doyle, Dane and Bernbach (DDB) ein Konzept entworfen, das dem Volkswagen ein Image der Offenheit und Ehrlichkeit verleihen sollte: Es ging darum, ein Auto mit inneren Werten zu verkaufen, das ganz bewusst nicht mit Äußerlichkeiten blenden wollte. Eines der Hauptthemen der Anzeigen war der Hinweis auf die solide deutsche Wertarbeit und die Präzision, mit der der Käfer hergestellt wurde.¹⁹³

Seit den späten 1950er Jahren spiegeln die Filmbilder den Zeitgeist wider, der beseelt ist von der Idee, Ordnung zu stiften und Planbarkeit herzustellen. Filme wie „Straßen der Vernunft“ oder „Auf den Punkt genau“ sind durchsetzt mit Trickaufnahmen und

schematischen Zeichnungen, welche die lückenlose Plan- und Verwaltbarkeit betrieblicher Ressourcen suggerieren. Die tricktechnisch animierten Bilder sollen komplexe Arbeitsabläufe auf einfache Weise darstellen. Im Zusammenhang mit dem von Schroedter 1958 hergestellten „Straßen der Vernunft“ wird in einem Heft, das zur Begleitung des Films von der Volkswagenwerk GmbH veröffentlicht wurde, auf den geordneten Prozess der Produktion im Werk hingewiesen. Die Kamera richtete den Blick auf den Maschinenpark in den Werkshallen, der sich in ein sinnvoll geordnetes System von Straßen und Wegen gliederte. Die im Takt stampfenden Maschinen seien mit kontinuierlich wandernden Transportbändern und pausenlos rotierenden Förderketten verbunden, auf denen Stahlblechplatinen oder bereits geformte Blechteile von Maschine zu Maschine, von Station zu Station getragen würden.¹⁹⁴

Kuriose Wendungen dieser Steuerungseuphorie finden sich in einem Film mit dem Titel „Landwirtschaftlicher Gehilfe gesucht“, den Schroedter im Jahr 1960 für das Volkswagenwerk herstellte.¹⁹⁵ Der in enger Zusammenarbeit mit der Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein produzierte Film will die Einsatzmöglichkeiten eines Transporter in der modernen Landwirtschaft zeigen. In einem Bericht in den „VW Informationen“ über die Uraufführung

wurde betont, dass der Film dem Fachpublikum eine ganze Reihe wertvoller Anregungen für die rationellere Gestaltung des innerbetrieblichen Transports gegeben habe, der für erfolgreiches Wirtschaften auf dem Bauernhof heute eine entscheidende Voraussetzung sei.¹⁹⁶

„Landwirtschaftlicher Gehilfe gesucht“ thematisiert ausführlich, wie der Transporter die Arbeit im bäuerlichen Betrieb erleichtern kann. Mit Hilfe eines speziellen Aufsatzes ist es sogar möglich, den Wagen im Sommer zum Melken der Kühe auf der Weide zu verwenden. Beschwingte Musik ertönt, dann folgen Trickaufnahmen: Eine gezeichnete grüne Weide wird dreigeteilt, in der Mitte steht der Transporter, links die Kühe im so genannten Versammlungsraum. Die Tiere kommen dann gruppenweise in den Melkraum, ein Teil geht dann nach rechts in den Aufenthaltsraum, und wartet dort, bis alle fertig sind. Der Film beschreibt das Melken als geordnet und planvoll ablaufenden Vorgang, dem sich selbst die einzelne Kuh bereitwillig unterordnet. Ungeachtet der Tatsache, dass die Realität auf der Weide wohl sicher anders ausgesehen haben dürfte, liefert der Transporter von Volkswagen die notwendige Technik, mit deren Hilfe der Natur ein festes Regelwerk gegeben werden kann.



Karosserien an Kettenförderern in der Endmontage der Halle 12, 1961

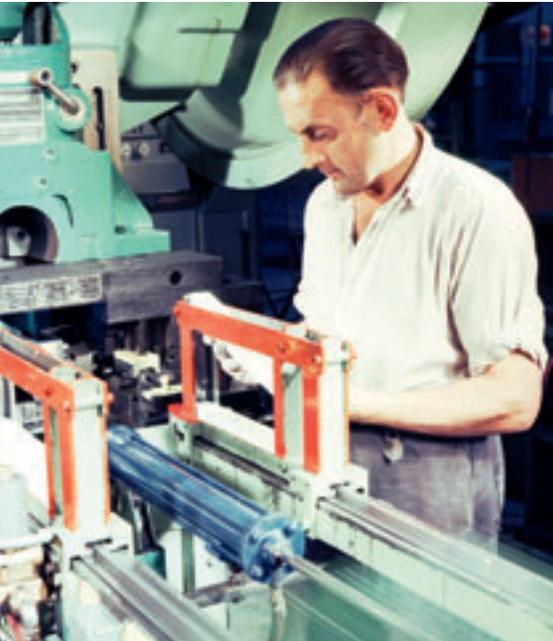
Die Serie

Der erste Film, in dem die Serialität der Produktionsprozesse und die fordistische Massenfertigung im Vordergrund stehen, ist der im Jahr 1958 von Franz Schroedter produzierte „Straßen der Vernunft“. In diesen nur knapp vier Jahren, die zwischen Schroedters „Aus eigener Kraft“, jenem Hochgesang auf die industrielle Handarbeit, und dem neuen Film „Straßen der Vernunft“ liegen, hatte sich ein Wandel innerhalb der betrieblichen Organisation des Arbeitsablaufs im Volkswagenwerk vollzogen, der nun wesentlich stärker von Automatisierung und Maschinisierung bestimmt wurde.¹⁹⁷

Der Kern der Filmerzählung besteht aus einer einfachen These: Die Fertigung eines Automobils ist mittlerweile so komplex geworden, dass sie dem Laien nur noch in Form von Trickaufnahmen und Zerteilung in kleinste Einheiten anschaulich gemacht werden kann. Im Mittelpunkt des Films stehen – wie der Titel einigermaßen missverständlich ankündigt – nicht die realen Straßen, auf denen Autos fahren, sondern die „weitgehend mechanisierten und

vollautomatisch gesteuerten Produktionsstraßen eines fortschrittlichen, großindustriellen Betriebes“.¹⁹⁸ Ausgiebig werden aufwändige Kamerafahrten entlang der rotierenden Maschinen und Förderketten gezeigt. Tatsächlich sind – so möchten zumindest die Bilder dieses Films den Zuschauern suggerieren – in den Produktionshallen kaum noch Menschen zu sehen. Und selbst der Rotstift, der in einer grafischen Illustration die Verarbeitungsschritte einer Stufenpresse markiert, schreibt ohne die führende Hand eines Menschen.¹⁹⁹

Der Entstehungsprozess des Films lässt sich detailliert nachzeichnen: Nur wenige Monate nach der Uraufführung von „Aus eigener Kraft“ wandte sich der Regisseur in einem Schreiben an Werbeleiter Hahn, um ihm eine „neue filmische Werbeaktion“ vorzuschlagen.²⁰⁰ Schroedter hatte sich gleich zwei Serien von Filmen ausgedacht und überschüttete die Werbeabteilung des Volkswagenwerks mit einem Bündel neuer Ideen: Eine erste Gruppe „wäre eine fortlaufende Serie von Kulturfilmen, welche die Atmosphäre



Bei der Produktion von „Straßen der Vernunft“
gefertigte Aufnahme, 1957

Telefonkommunikation zwischen Schroedter, Harms und Produktionsleiter Junge im Lärm der Schweißpresse; das Kamerateam von „Straßen der Vernunft“ an der voll ausgeleuchteten Hinterdeckel-Pressenstraße; Regie und Kamera-Gruppe im Aufnahmekran über einer Pressenstraße, 1957

und die technischen Vorgänge des Volkswagenwerkes zur Grundlage hätten“, eine zweite Gruppe wären Filme, „die praktisch die Ideen zum Ausdruck brächten, die Herrn Dr. Nordhoff zu seiner Verkehrserziehungs-Aktion bewogen“.

In der Anlage übersandte Schroedter eine Übersicht seiner Vorschläge. Seinen Überlegungen zufolge würden die ersten Filme dieser Art im Wesentlichen aus dem Restmaterial von „Aus eigener Kraft“ herzustellen sein. Jeder Film solle aber im Aufbau noch von einem besonderen Gedanken getragen sein, damit er auf eine Prädikatisierung rechnen kann. Dafür werde es notwendig sein, noch etwas neues Material für den jeweiligen Film nachzudrehen. Schroedter dachte dabei nicht an große Totalen, sondern vor allem an mittlere und Groß-Aufnahmen, die als Zwischenglieder zu den vorhandenen großen Aufnahmen dienen sollten. Er unterbreitete dann insgesamt 14 Filmvorschläge, darunter Titel wie „Geformtes Blech“ über den Einsatz der Großpressen, „Make up“ über das Karosserie-Fertigband, „Auf den Zahn gefühlt“ mit Bildern von der

Zahnradprüfung und Filme zu Lack und Farbe, dem Bau des Motors, dem Endmontageband, der Torsionsfederung oder dem Kraftwerk am Kanal. In einer zweiten Anlage folgten die Vorschläge für eine Kulturfilmserie mit dem Titel „Knigge im Straßenverkehr“. Danach findet sich in den Unterlagen ein Exposé mit dem Titel „Die eiserne Hand. Ein Kulturfilm gestaltet von der Franz Schroedter Studio KG“.

Alle diese Ideen und Skizzen wurden nicht verwirklicht. Den Vorschlag für Verkehrserziehungsfilm lehnte die Werbeabteilung rundweg ab. In einer internen Aktennotiz wurde darauf hingewiesen, dass nach dem Bericht einer Fachzeitschrift allein im Jahr 1954 über 30 Verkehrserziehungsfilm gedreht worden seien.²⁰¹ Die in Wolfsburg für die Werbung Verantwortlichen befürchteten zum einen eine Übersättigung des Publikums mit Filmen dieser Art. Zum anderen wäre es aber auch – wie es in einem Schreiben an Schroedter wenig später hieß – „psychologisch eine sehr fragwürdige Sache (...) die Unfallgefahr auf der Straße ausgerechnet



Premiere von
„Straßen der Vernunft“
im Residenz-Theater
in Düsseldorf;
Nordhoff im Gespräch
mit Schroedter, 1958



mit einer Werbung für den motorisierten Verkehr zu verknüpfen“. Schroedter wurde deshalb um Verständnis dafür gebeten, dass „Herr Dr. Nordhoff solchen Projekten gegenüber ganz und gar abgeneigt“ sei.²⁰² Stattdessen nahm der Hamburger Regisseur ein Jahr später die Arbeit an einem Film auf, der den Arbeitstitel „Moderne Produktionsanlagen“ trug und aus dem dann „Straßen der Vernunft“ entstand.²⁰³

Euphorie der Maschinerisierung

Die Grundidee des Films ging auf Nordhoff zurück und wurde von einer Vorlesung angeregt, die der Generaldirektor des Volkswagenwerks an der Technischen Hochschule (TH) in Braunschweig ge-

halten hatte. Eine erste Fassung war bereits im Spätsommer 1957 vor Studierenden der TH gelaufen, die offizielle Premiere erfolgte am 29. April 1958 im Düsseldorfer Residenz-Theater in Zusammenarbeit mit dem Verein Deutscher Ingenieure (VDI). In einem Bericht der „VW Informationen“ wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Vorgängerfilm „Aus eigener Kraft“ mit „Straßen der Vernunft“ nun „seine Fortsetzung und Ergänzung in besonderer Zielrichtung auf technische Fragen unserer Produktion“ gefunden habe.²⁰⁴ Der Artikel hob besonders die künstlerische Kontinuität bei den Aufnahmen hervor, denn Schroedter und sein Team seien seit mittlerweile fünf Jahren mit den komplizierten Abläufen im Werk vertraut.

In seiner Ansprache anlässlich der Uraufführung wies Nordhoff darauf hin, dass ihm bei seinen Vorlesungen bewusst geworden sei, wie schwer Begriffe wie „Rationalisierung“ und „Automatisierung“ zu vermitteln sind. Der Film wolle keine Reklame sein, er soll „nichts anderes sein (...) als die Darstellung eines technischen Tatbestandes und seiner Hintergründe“. Es gehe – so Nordhoff – um das Gewinnen von Vertrauen und Einblick in technische Produktionsabläufe und es gehöre geradezu zur „Berichtspflicht“ eines großen Unternehmens, nicht nur einmal jährlich über das Geschäftsergebnis Auskunft zu geben, sondern „auch sonst etwas über die Probleme und Erwägungen auszusprechen, die uns in Anspruch nehmen und die von vielen gesehen sein sollten“.²⁰⁵

„Straßen der Vernunft“ wurde auf den „1. Industriefilmtagen“ in Berlin Mitte September 1959 gezeigt und hat in der Folge eine Reihe von Preisen auf internationalen Festivals gewonnen, darunter in Venedig und Rouen. Die Filmbewertungsstelle vergab das begehrte Prädikat „Besonders wertvoll“, das zum Einsatz des Films in kommerziellen Kinos berechtigte. In der Begründung des Ausschusses wurde lobend hervorgehoben, dass der „Film [...] in leicht fassbarem, vorbildlichem Text eine gültige Information über die Vorgänge in einem hochmechanisierten Werk“ gibt. Der Bild-

teil sei ebenfalls von „hervorragender Qualität“, er müsse „von der Kameraführung, der Farbgebung, den Tricks, den Mikroaufnahmen, den Modellen und vom Schnitt her als gelungen bezeichnet werden“. Als einen besonderen Vorzug hob der Bewertungsausschuss hervor, dass der Zuschauer ohne pathetische Reden allein aus der filmischen Gestaltung den Wandel sozialer Formen erkennen könne. Der Film leiste dadurch einen wesentlichen Beitrag „zur Entwicklung eines tragfähigen Sozialbewusstseins“.²⁰⁶

Noch im gleichen Jahr hat Schroedter eine „volkstümliche Kurzfassung“²⁰⁷ hergestellt, die den Titel „Heute für Morgen“ trägt. Dieser Film wurde von der Verleihfirma Deutsche Filmhansa eingekauft und – gekoppelt mit dem Spielfilm „Und ewig singen die Wälder“ – Ende 1959 und zu Beginn des Jahres 1960 in die Kinos gebracht. „Heute für Morgen“ fand dadurch massenhafte Verbreitung, und Regisseur Schroedter hat der Werbeabteilung immer wieder umfangreiche Listen übersandt, auf denen akribisch jeder Einsatzort und jedes einzelne Kino verzeichnet sind, in denen der Film vorgeführt wurde.²⁰⁸ Im Jahresbericht der Hauptabteilung Verkauf und Kundendienst aus dem Jahr 1959 konnte berichtet werden, dass der Film dadurch „bisher vor 3,5 Millionen Zuschauern“ gelaufen sei.²⁰⁹ Unabhängige Beobachter wie der „Evan-

lische Filmbeobachter“ monierten allerdings den Werbegehalt des Films und beschwerten sich, dass hinter den unschuldigen Bildern von der Herstellung eines Autos mehr stecke. Zwar sei das Ganze eindrucksvoll zu sehen, gut fotografiert und montiert, der Zuschauer werde aber den „unangenehmen Gedanken nicht los, ob das in dieser Beschränkung auf ein einziges Industrieerzeugnis nicht schon hart an die Grenzen der Reklame kommt“. ²¹⁰

Von der Hand- zur Wissensarbeit

Zentrale Argumentation der Lang- und Kurzfassung bildet die „Gegenüberstellung von Einst und Jetzt“. Der Film zeigt, „wie früher im weitesten Umfange der Mensch schwere körperliche Arbeit zu leisten hatte und nun hochentwickelte Bänder und Maschinen-Kombinationen diese Arbeit übernehmen“. ²¹¹ Zentrales Motiv sind die großen Steuerungspulte, an denen lässig rauchende Arbeiter nur noch die Überwachung der Maschinen wahrnehmen. Besonders beeindruckend ist jene Sequenz, in der eine Totale auf mehrere hintereinanderfolgende Pressen zu sehen ist. Am Rand sitzt ein einsamer Arbeiter vor einem blinkenden Schaltpult und drückt auf Knöpfe. Es folgt ein Schnitt, die Kamera geht näher heran, blickt dem Mann jetzt über die Schulter und zoomt langsam auf das Pult, das am Schluss in Großaufnahme im Bild ist. Der Mensch – so

der Sprecher – brauche nun nicht mehr an der Presse zu stehen, er sei frei geworden für andere Aufgaben. Im Überwachungspult spiegele sich die gesamte Pressenstraße auf kleinstem Raum. Kein Fehler entgehe dem Gerät, es „sieht und meldet zuverlässig“.



„Straßen der Vernunft“: Blinkende Schaltpulte und einsame Arbeiter an Maschinen

Die zeitgenössische Rezeption war von einer Euphorie über die Maschinisierung getragen. Ein Artikel der „Rheinischen Post“ zur Düsseldorfer Uraufführung beispielsweise wies darauf hin, dass sich Rationalisierung vom lateinischen Wort „ratio“ ableite, das „Vernunft“ heiße. Im Film werde anschaulich demonstriert, wie der Mensch eigentlich nur die Werkstücke anreiche, die weiteren Produktionsprozesse nur noch überwache: „Die Arbeit selbst leistet fast ausschließlich die Maschine, der Mensch beschränkt sich auf seine Funktion als deren Gehirn.“ ²¹²

Die Begeisterung über die voll automatisierten Fertigungsstraßen und ihre nie ermüdenden Helfer sollte jedoch bald verfliegen. Auch wenn der Film nicht explizit darüber spricht, so geriet die

Technisierung der Arbeitswelt doch rasch in die Kritik. Zumindest im Manuskript der bereits erwähnten Rede Nordhoffs zur Uraufführung des Films sind erste Anzeichen einer Grundsatzdebatte über eine zunehmend in die Defensive geratene Automatisierung zu erkennen. Ziel des Einsatzes von Maschinen – so Nordhoff – sei die Steigerung der Produktivität. Ausführlich geht der Generaldirektor dann auf die negativen Ansichten ein, die mit der Automatisierung verbunden würden. Beruhigend fasst er aber zusammen: „Mir ist kein einziger Fall bekannt, in dem wegen der Rationalisierung und Automatisierung Arbeiter entlassen wurden (...).“²¹³ Und auch in der Zusammenfassung des Films in den Unterlagen der Produktionsfirma ist ausdrücklich davon die Rede, dass eine vernünftig durchgeführte Rationalisierung zum Wohlstand aller beitrage.²¹⁴

Durch die zunehmende Maschinisierung änderten sich die Anforderungen an die Mitarbeiter. Niedrig- und unqualifizierte Arbeitsplätze wurden zurückgedrängt oder von Arbeitsmigranten übernommen. Durch den steigenden Einsatz von Technik verschwand der Industriearbeiter alten Typs, und der Bedarf an technisch differenziert ausgebildetem Personal stieg. Dieser Prozess veränderte auch die Filmbilder von der Arbeit: Der schmutzige, schwitzende „Malocher“, der mit entblößtem Oberkörper an der Maschine steht und unter vollem Einsatz seines Körpers die harte Arbeit verrichtet, wird abgelöst vom Techniker im weißen Kittel, der seine Beobachtungen der Maschinenwelt auf einem Block notiert. Die Wende vom Hand- zum Wissensarbeiter schlägt sich in neuen Körperbildern nieder, die Eingang in die Unternehmens-



Werbebrochure für „Heute für morgen“, 1958

Werbebrochure für
„Theatrum Machinarum“, 1964



filme finden. Eine Szene aus dem 1958 entstandenen „Menschen im Betrieb“, in der die automatisierte Pressenstraße thematisiert wird, zeigt exemplarisch die neuartige Beschäftigung. Automatische Anlagen müssten – so der Sprecher plakativ – von Fachleuten überwacht und mit ein paar Handgriffen bedient werden. Aufgabe des Mannes am Kontrollstand sei nicht mehr nur das Mitarbeiten, sondern auch das Mitdenken. Die Sequenz zeigt einen dieser Mitarbeiter neuen Typs von hinten, er blickt auf Papiere, die vor ihm auf dem Pult liegen. Gleich anschließend weist der Kommentar des Films aber auch auf die spezifischen Problemlagen und Risiken hin, die aus dieser Art von Arbeit entstehen: Sein Arbeitsplatz habe mehrere Millionen Mark gekostet, und der hochqualifizierte Spezialist trage die volle Verantwortung für das Funktionieren der Pressenstraße.

Mechanisches Wissen im historischen Vergleich

Die Technologieeuphorie jener Zeit spiegelt sich auch in den nachfolgenden Filmarbeiten, die Schroedter für das Volkswagenwerk gefertigt hat. Im Jahr 1963 entstand „Theatrum Machinarum – oder: Die neue Maschinenkunst“, ein Film, der den Aspekt der Geschichtlichkeit der Automation in den Mittelpunkt seiner Handlung stellt.²¹⁵ Im Gegensatz zu „Straßen der Vernunft“ dachten sich Schroedter und die Werbeabteilung des Volkswagenwerks „Theatrum Machinarum“ „nicht zur fachlichen Unterrichtung vor interessierten Kreisen, sondern wie ein rechter Spielfilm für das ganz große Publikum“.²¹⁶ Die Filmbewertungsstelle verlieh der Produktion das Prädikat „Besonders wertvoll“ und machte damit den Weg in die Kinos frei. Tatsächlich erreichte „Theatrum Machinarum“ eine für damalige Verhältnisse außerordentliche Breitenwirkung, da er als Vorfilm für den erfolgreichen Spielfilm „Winnetou“ diente und damit in 4.000 Kinos der gesamten Bundesrepublik gespielt wurde.



Ausgangspunkt des Films sind drei mechanische Puppenautomaten, die von dem Schweizer Uhrmacher Pierre Jacquet-Droz (1721-1790), dessen Sohn Henri-Louis (1752-1791) und Jean-Frédéric Leschot (1746-1824) erbaut worden waren. Die Figuren wurden 1774 im Salon der Familie Jacquet-Droz in La Chaux-de-Fonds zum ersten Mal mit großem Erfolg der Öffentlichkeit vorgestellt. Nach ausgedehnten Reisen durch ganz Europa und mehrfachem Wechsel ihrer Besitzer erwarb im Jahr 1906 die Gesellschaft für Geschichte und Archäologie des schweizerischen Kantons Neuenburg die Automatenpuppen. Seitdem befinden sich die Figuren, die zweifellos zu den interessantesten Automaten des 18. Jahrhunderts zählen, im Musée d'Art et d'Histoire der Stadt Neuchâtel.²¹⁷

Der „Zeichner“, ein etwa 70 cm hoher Knabe, kann mit Hilfe von auswechselbaren Nockenscheibensätzen vier verschiedene Zeichnungen anfertigen: ein Porträt von Ludwig XV., einen Hund „Mon Toutou“, ein Porträt Ludwigs XVI. und Marie-Antoinette sowie das

romantische Motiv vom Amor, dessen Wagen von einem Schmetterling gezogen wird. Der „Schriftsteller“, ebenfalls ein kleiner Junge, sitzt auf einem Hocker. In der rechten Hand hält er eine Gänsefeder, links stützt er sich auf einen Tisch. Der komplizierte Mechanismus der Figur erlaubt es, einen beliebigen Text von bis zu 40 Zeichen zu verfassen. Während des Schreibens bewegt er den Kopf und seine Augen folgen den geschriebenen Buchstaben. Die „Musikerin“ wird von einer Stiftwalze und von damit verbundenen Nockenscheiben gesteuert und kann auf einem Cembalo fünf verschiedene Stücke spielen, die eigens für sie komponiert wurden.

„Theatrum Machinarum“ eröffnet mit barock-verspielter Musik. Ein Vorhang geht auf, die Kamera blickt auf die „Musikerin“ und eine Frauenstimme erzählt aus dem Off die Geschichte der Automatenfiguren. Die Kamera richtet sich dann auf den Rücken der Automatenpuppe, zoomt heran, und es folgt eine Überblendung auf den Mechanismus der Maschine im Inneren. Eine Männerstimme löst die Frauenstimme ab und doziert: „Sehen Sie, Drei-

fachgetriebe mit Nockensteuerung. Die sich drehende Säule besteht aus vierzig Nockenscheiben. Jede Scheibe steuert einen Buchstaben. Jetzt wählt der Hebel den nächsten Buchstaben. Selbsttätig entsteht in der richtigen Reihenfolge ein Wort nach dem anderen. “ Nun spricht wieder die Frau: „Ich war verblüfft, als ich hörte, dass das Automatik ist. Zweihundert Jahre alt, genauso wie heute.“



„Theatrum Machinarum“: Eingangssequenz

Damit ist der Film bei seinem eigentlichen Thema angelangt: Die Automation in einem Industriebetrieb soll als etwas historisch Gewachsenes, als althergebrachte, traditionelle Fertigungsweise beschrieben werden. Die Unterlagen, mit denen für den Film im Verleih erworben wurden, versuchten die Wundermechaniken der Androiden des 18. Jahrhunderts zu den Wurzeln moderner Maschinerisierung zu stilisieren. Was vor 200 Jahren eine amüsante Spielerei für Könige gewesen sei, ist heute, Stufe um Stufe weiterentwickelt, die Voraussetzung für rationelle Serienfabrikation.²¹⁸

Eine ähnliche, wenn auch nur versteckt und nicht offen vorgetragene Funktion, übernimmt auch der Titel des Films. Ohne im Verlauf weiter darauf einzugehen nimmt „Theatrum Machinarum“ Bezug auf das gleichnamige Handbuch der Technik, das der Leipziger Mechaniker Jacob Leupold (1674-1727) verfasst hat. Die neun Bände dieser technologischen Enzyklopädie verfolgten die Absicht, eine umfassende Darstellung der mechanischen Wissenschaften ihrer Zeit zu geben, und sollten – so der Verfasser im ersten Band – „alle Regeln, Gesetze und Vortheile, die nicht nur zur Erfindung, sondern auch zur Verfertigung, Beurtheilung und Gebrauch der Maschinen und Instrumenten dienen und zu wissen nöthig seyn, gelehret werden“.²¹⁹

Nach der Eingangssequenz stellt „Theatrum Machinarum“ ausführlich die automatisierte Produktion bei Volkswagen vor, die „als verselbständigte Kraft, als grandioses Faszinosum“ beschrieben wird.²²⁰ Der Film zeigt die Arbeit der voll mechanisierten Türpressenstraße, des Hinter- und Vorderwagenrundbands und der neu eingerichteten Transferstraße für den Zusammenbau von Vorder- und Hinterwagen. Diese Motive aus dem Wolfsburger Werk werden durch aus dem Transporterwerk Hannover stammende Aufnahmen ergänzt, die eine dort neu eingerichtete Straße für die Fertigung der Kurbelgehäuse zeigen. Die Herstellung großer Serien erfordert erhebliche logistische Anstrengungen in der Organisation der Produktion. Plakativ und geschickt vereinfachend heißt es im Sprechertext: „Für ein Auto braucht man 5.000 Teile. Für zehn Autos sind es 50.000. Für hundert 500.000. Für tausend Autos... fünf Millionen Teile. Und wenn man drei- oder vier- oder fünftausend Autos am Tag baut... also der Witz ist, im richtigen Augenblick muss das richtige Teil am richtigen Platz ankommen.“

Der Kommentar des Sprechers bezieht seine Spannung auch aus dem Spiel mit den Geschlechterrollen: Während die Frauenstimme scheinbar naiv Fragen stellt, gibt sich die Männerstimme technikverständig und erklärt komplizierte technische Abläufe. Am Schluss resümiert die Frauenstimme den Sinn der Serienproduktion: „Die große Stückzahl, die Serie, gibt den neuen Maschinen den Impuls. Maschinen sind uns heute unentbehrlich, wo immer wir Zuverlässigkeit fordern. Ihnen gelingt es, jedem Teil der Menge einmalige Genauigkeit zu geben. Menschengestalt hat sie geschaffen, die neue Maschinenkunst und die alte des kleinen Schreibers. Und der Mensch ist es, dem ihre Möglichkeiten dienen.“ Einmal mehr wird in dieser Textpassage eines der zentralen Motive des Films variiert: Der Einsatz mechanisierter Automaten in der Industrie hat eine lange Tradition, seine Wurzeln liegen zweihundert Jahre zurück. „Theatrum Machinarum“ adelt die Automatisierung als „neue Maschinenkunst“ und hat eine sedative Wirkung: Die Angst vor den Maschinen in der Werkshalle, die doch nur eine sinnfällige Fortsetzung traditioneller Mechanik darstellen, soll genommen werden.



Dreharbeiten zu
„Theatrum Machinarum“, 1963



Transferstraßen im Zeichentrick

Zwei Jahre später produzierte Schroedter mit „Auf den Punkt genau“ erneut einen Film, der die Automation im Volkswagenwerk in den Mittelpunkt seiner Handlung stellt. Bereits im Juli 1964 hatte Schroedter einen Vertrag unterzeichnet, in dem er sich verpflichtete „einen Farbfilm unter dem Arbeitstitel ‚Straßen der Vernunft II‘“ herzustellen.²²¹

Der opulente Film mit einer Laufzeit von 30 Minuten wurde am 12. Januar 1966 uraufgeführt. In seinem Zentrum steht die so genannte Transferstraße, eine Abfolge von Maschinen, mit der unterschiedliche Bearbeitungsschritte an einem Werkstück durchgeführt werden. Der Materialfluss erfolgt getaktet, die Werkstücke verweilen also an jeder Bearbeitungsstation die gleiche Zeit, unabhängig von der tatsächlichen Zeit ihrer Bearbeitung. Die Transferstraße wird in „Auf den Punkt genau“ in allen Details gezeigt. Die ihre Arbeitsschritte in gleichbleibender Wiederholung exakt ausführenden Greifer und Transportbänder zeugen von der Leistungsfähigkeit und Präzision der automatisierten Fertigung im Werk. Blinkende Schaltpulte symbolisieren den technischen Aufwand, der hier betrieben wird.

„Auf den Punkt genau“ wechselt zur genauen Erklärung des Arbeitsprinzips in ein filmisches Stilmittel, das eigentlich als eine Technik der Unterhaltung eines vornehmlich kindlichen Publikums galt, den Trickfilm. Zunächst betont der Kommentar die lange historische Tradition der Pressen und Werkzeuge. Während aber früher die Bleche vom Stapel mit der Hand eingelegt und auch wieder herausgenommen wurden, verbinden nun Greiferschienen die Pressen zur Transferstraße. Im Zeichentrick sind zunächst kleine schwarze Männchen zu sehen, die in einer Reihe von vier Pressen das Einlegen und Herausnehmen ausführen. Am Schluss stehen nur noch drei kleine Männchen an der Anlage, die den Prozess kontrollieren. Die Sequenz wird abgerundet durch eine Kamerafahrt aus großer Höhe durch die Halle mit den Pressen. Die Botschaft dieser Bilder ist klar: Facharbeiter steuern Maschinen aus der Distanz, und setzen sich keinerlei körperlichen Belastungen mehr aus. Gleichzeitig sichert der Einsatz von Maschinen die Herstellung eines Produktes von gleicher Qualität in hoher Stückzahl.



„Auf den Punkt genau“: Rationalisierung und Transferstraßen

Aufnahmen von der Produktion des Films
„Auf den Punkt genau“, 1964



Allerdings ähnelt der Film in seinem ganzen Erscheinungsbild stark seinem Vorgänger „Straßen der Vernunft“. Auch hier sind menschenleere Fabrikhallen zu sehen, in denen Maschinen ihren Dienst tun und, ohne zu ermüden, immergleiche Arbeitsschritte ausführen. Der Titel „Auf den Punkt genau“ will dabei die Vorteile der Automatisierung vorführen, in der auf die gleichbleibende Qualität der Maschinenarbeit verwiesen und der Produktionszuwachs hervorgehoben wird. Dennoch, so das optimistische Ende des Films, ist der Mensch nicht ersetzbar, da er die Verantwortung für den reibungslosen Ablauf des Ganzen trage.

Schroedter hatte mit diesem Film den Zenit seiner künstlerischen Ausdruckskraft überschritten. Aus heutiger Sicht setzt sich schnell der Eindruck fest, dass dem Regisseur die Begeisterung für seinen Gegenstand allmählich verloren gegangen ist. Allzu oft geraten die Aufnahmen zu einem beliebig geratenen Abfilmen technischer Prozesse. Auch die filmischen Mittel scheinen sich erschöpft zu haben und wiederholen sich. Der Wechsel vom Realfilm in die Trickaufnahmen und wieder zurück, die Kamerafahrten aus großer Höhe über die weiten Hallen mit den Pressen oder die Bilder

aus dem Inneren des Hinter- und Vorderwagenrundbands – alle diese Sequenzen sind so oder ähnlich bereits in früheren Filmen von Schroedter zu sehen gewesen.

Vielleicht hat dabei auch eine Rolle gespielt, dass der Hamburger Regisseur mehr und mehr die Konkurrenz anderer Industriefilmproduzenten zu spüren bekam. Bereits im Jahr 1955 etwa hatte Schroedter angefragt, ob er nicht den Bau des neuen Transporterwerks in Hannover filmisch begleiten dürfe. Die Werbeabteilung teilt ihm mit, dass hinsichtlich „der filmischen Erfassung des Aufbaus unseres Werkes Hannover-Stöcken (...) Herr Dr. Nordhoff bereits Fühlung mit einer anderen Hersteller-Firma“ habe. Dabei sei nicht an einen Kulturfilm, sondern zunächst „lediglich an eine archivarische Erfassung des Objekts gedacht“.²²² Tatsächlich entstand dabei ein Kulturkurzfilm mit dem Titel „Erbauliche Betrachtung“, den der Regisseur Hans Georg Damann im Auftrag der Burg-Film Michael Jary G.m.b.H. angefertigt hatte, und der als Vorfilm in das Verleihprogramm der Constantin-Film aufgenommen wurde.



Ein deutlich gewichtigerer Konkurrent ist Schroedter allerdings in Kalser erwachsen, der ebenso wie er selbst, über hervorragende Kontakte zu Nordhoff verfügte. Kalser trat mit seiner filmischen Tätigkeit für Volkswagen in direkte Konkurrenz zu Schroedter. So wurde beispielsweise 1960 in einer Aktennotiz der Werbeabteilung davon gesprochen, „einen neuen Matinee-Film für die Organisation“ herzustellen. Kalser habe in diesem Sommer einen Film gedreht, der „den alten Werksfilm ‚Aus eigener Kraft‘ ersetzen solle“. Dabei handelte es sich um „The Give and Take“, von dem die Werbeabteilung eine deutsche Fassung anfertigen hatte lassen.²²³ Es sei deshalb ratsam, „Schroedter nicht auch noch auf dieses Thema anzusetzen, sondern vielmehr anzuregen, sich Gedanken über eine Fortsetzung des Themas ‚Straßen der Vernunft‘ zu machen“.²²⁴ Und als Schroedter im April desselben Jahres vorschlug, „Straßen der Vernunft“ in New York auf einer deutschen Kultur- und Dokumentarfilmveranstaltung zu zeigen, lehnte die Werbeabteilung diese Idee ab. In den USA werde in Kürze ein neuer Film der Marathon International aufgeführt, der sehr großzügig eingesetzt und verbreitet werden solle. Für einen deutschen Film war damit auf dem amerikanischen Markt kein Platz mehr.²²⁵

„The Automation Project“

Dazu kam, dass es Marathon International Productions 1962 ebenfalls gelang, zum Thema „Automation im Volkswagenwerk“ ein Filmprojekt in Angriff zu nehmen. Noch während der Produktion von „A Time like this“ berichtete Kalser in einem Schreiben an Nordhoff davon, dass er gerade einen Entwurf für den „automation film“ in Arbeit habe, über den beide bereits gesprochen hätten. Er wolle in diesem Zusammenhang auch – wie es der Vorstandsvorsitzende vorgeschlagen habe – den berühmten Kybernetiker Norbert Wiener treffen.²²⁶

Bereits zwei Monate später erhielt Nordhoff das versprochene „outline on the automation project“, das es dem Volkswagenwerk ermöglichte – so der selbstbewusste Hinweis des amerikanischen Regisseurs – zwei Dinge gleichzeitig zu erledigen: Der Film präsentiere das neue, kurz zuvor im September 1961 auf der Internationalen Automobilausstellung vorgestellte Modell VW 1500 und sei gleichzeitig ein „up-date for ‚On modern Lines‘“, den Schroedter’schen „Straßen der Vernunft“.²²⁷ Nordhoff gab bereits einige Wochen danach „grünes Licht“. Bemerkenswert dabei ist

die Mitteilung, dass „wir es bevorzugen würden, den geplanten neuen Film ‚Automation‘ von hier aus in Auftrag zu geben und die Entwicklung hier in der Hand zu behalten, wobei ich sehr gern bereit bin, auch persönlich in dem Umfang mich einzuschalten, der notwendig ist, um den schnellen und glatten Ablauf aller Formalitäten sicherzustellen“. Es wurde ein Vertrag angefertigt, der die Gesamtkosten des Films auf 160.500 Dollar fest schrieb.²²⁸

Mit „The Right Hand of Plenty“ – so der Titel des neuen Kaiser-Films – entstand eine Produktion, die sich in filmischer Hinsicht von den Arbeiten Schroedters stark unterscheidet. Im Gegensatz zu dem Hamburger Regisseur experimentiert Kaiser immer wieder mit der Tiefe des Bildraums und verleiht dadurch den maschinellen Vorgängen eine außerordentliche Dynamik. Gleich zu Beginn des Films mit der Einblendung des Titels werden im Hintergrund Motorteile an einem Kettenförderer gezeigt, während die Kamera im Vordergrund ebenfalls Motorteile in den Blick nimmt. Dieses immer wieder verwendete Prinzip der Tiefenschärfe ist ein zentrales Gestaltungselement. Kalsers Filme dokumentieren technische Vorgänge nicht nur, sondern versuchen gleichzeitig, ihnen eine ästhetische Dimension zu verleihen. Unterstützt wird diese Vorgehensweise durch eine schnelle Schnittfolge und einen zeitgemäßen Jazz-Soundtrack.



„The Right Hand of Plenty“: Tiefenschärfe und rasante Schnitte im Vorspann des Films

Die Maschinen sind permanent in Bewegung, und auch der Sprechertext spitzt seine Aussagen in einer Art und Weise zu, wie es bei Schroedter nie der Fall ist. Beispielhaft ist die Szene, in der Techniker die Geräusche des Wagens, seinen „sound“, prüfen: „This tool is a room, it’s a room for the creation of... – silence. And now they listen with dozens of recording ears. Listen to the sounds of gears, valves, the engine, listen to the total car. The room and its devices listen to both the frequency of sound and to volume. Noise is a destroyer, sound is grid. If these men reduce it by one decibel, that’s progress. It’s their assignment to find a way.“

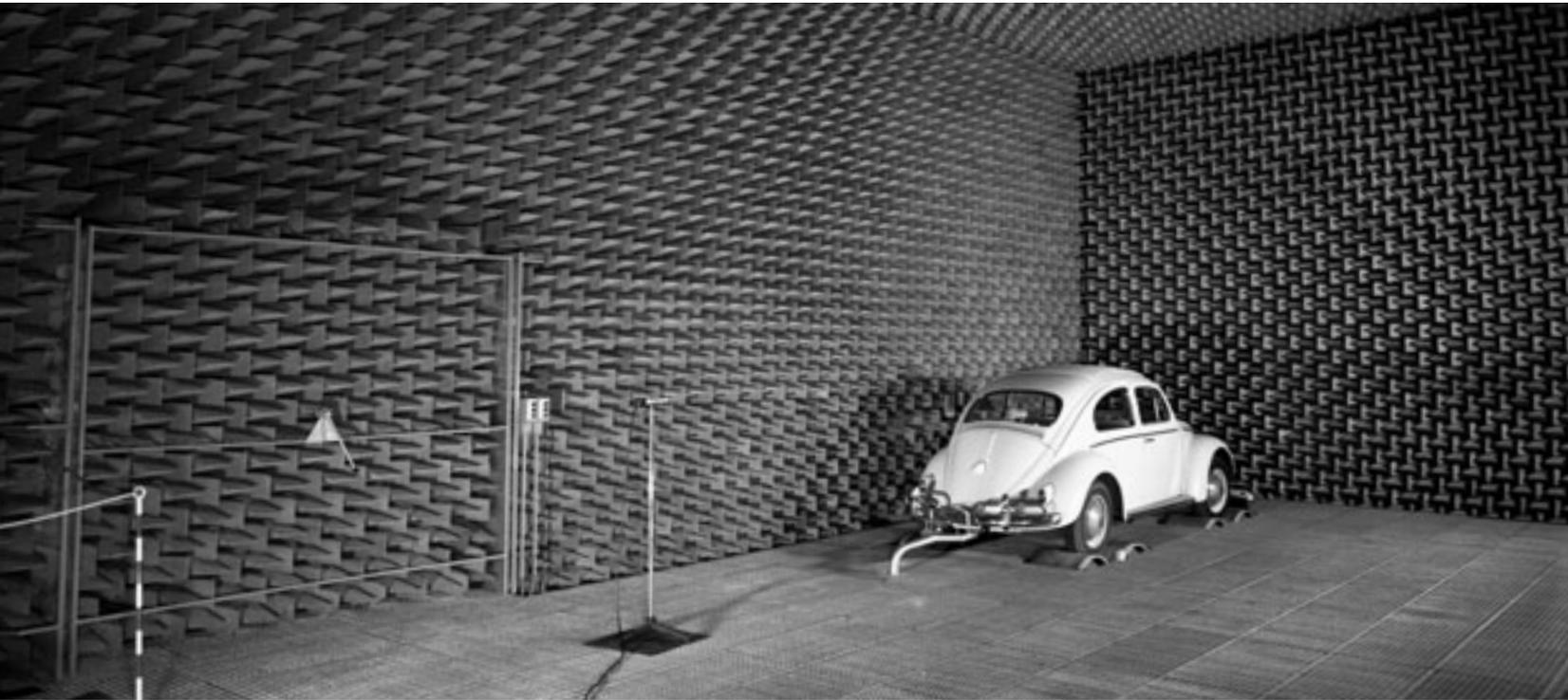
Ähnlich prägnant ist der Schluss des Films: Zu sehen ist zunächst der Blick auf das Werk. Im Vordergrund ragen die Schornsteine des Kraftwerks auf, im Hintergrund ist das Verwaltungsgebäude zu erkennen. Es folgen Bilder von Kettenförderern und Großaufnahmen von Karosserieteilen. Der Sprecher erklärt mit Pathos in der Stimme, dass dies der Ort sei, an dem der Mensch befreit von den Maschinen ebendiese benutzt, um neue Ideen zu entwickeln. Weiter heißt es: „Then these men use the answers to make new questions with always the single question how..., how can we find better ways to make it for even more people. And the men who found the answers yesterday, who find the answers today, set their minds on tomorrow to pursue the dream a new.“ Der Kommentar, der sich an dieser Stelle des Films in universalen Absichtserklärungen verliert, hat eine eindeutige Funktion: Den Zuschauern soll mit positiven Sprachbildern die Angst vor der um sich greifenden Herrschaft der Maschinen genommen werden.



„The Right Hand of Plenty“: Das Werk in Wolfsburg

Abschied von den klassischen Motiven

Mit den Bildern von den Maschinen, die wie von Geisterhand bewegt in menschenleeren Fabrikhallen ihre Arbeit verrichten, bestand natürlich immer die Gefahr, bei den Zuschauern einen gewissen Ermüdungseffekt auszulösen. Findige Regisseure wie Kaiser hatten das in jener Zeit bereits erkannt. Der deutsch-amerikanische Filmemacher war immer auf der Suche nach neuen Motiven, die er seinen Auftraggebern aus der Industrie verkaufen konnte. So hatte er bereits Ende Oktober 1962 vorgeschlagen, einen kurzen Film zu machen, der den Titel tragen sollte „Volkswagen at Sea“. Die Marathon International habe in letzter Zeit verschiedentlich Nachfragen erhalten „ueber etwaiges Bildmaterial der Volkswagen-Flotte“. Kaiser entwickelt daraus sofort die Idee für einen neuen Film und verwies begeistert auf die neuen Orte der Handlung: „Die Moeglichkeiten in den verschiedenen Haefen und auf dem offenen Meer sind natuerlich wunderbar fuer einen solchen Film.“²²⁹



Käfer im Akustik-Test, 1960

Fast ein Jahr später, im September 1963, hakte die Marathon International dann nochmals nach, denn Kalser wollte den Film unbedingt in Angriff nehmen, der tatsächlich zwei Jahre später unter dem Titel „Schiffe – Boten des Welthandels“ in die Kinos kommen sollte. Bemerkenswert ist seine Begründung für diese neue Art der filmischen Unternehmenskommunikation: „Es ist ein Stoff, der uns die Möglichkeit gibt, einmal vom Fabrikgelände und den Maschinenbildern Abstand zu nehmen und dennoch einen tiefgreifenden Eindruck von VW’s ‚Platz in der Welt‘ dem Publikum zu vermitteln.“²³⁰ Der hier vorgeschlagene Abschied von den klassischen Motiven sollte in den Unternehmensfilmen von Volkswagen allerdings noch lange auf sich warten lassen. Die Bilder aus den automatisierten Produktionshallen wiesen mit dem zunehmenden Einsatz von Industrierobotern in den 1970er und 1980er Jahren eine erstaunliche filmische Persistenz auf.

An diesen medialen Repräsentationen lässt sich sehr gut „der Übergang von der traditionellen Industrieproduktion mit ihrer fordistisch organisierten Mensch-Maschine-Symbiose zur Wissensproduktion und Expertenkultur als Grundlage der Industriegesellschaft eines neuen, modernisierten Typs“ ablesen.²³¹ Die Filme, die in den 1970er Jahren entstanden, spiegeln diese Entwicklung auf ganz neue Weise wider. Kalsers Produktion „The Carmakers“ (1971) beispielsweise ist einer der ersten Filme, die Bilder aus einem Arkanbereich auf dem Werksgelände zeigen: Im Mittelpunkt steht die so genannte Technische Entwicklung, in der die Prototypen neuer Fahrzeuge entworfen werden. Wir sehen die Ingenieure mit ihren Konstruktionszeichnungen am Reißbrett und hören erstaunt von völlig neuen Problemen, die in den 1970er Jahren die Unternehmensfilme der Automobilindustrie erobern sollten: Maßnahmen zum Umweltschutz, zur Abgas- und Lärmreduzierung.

7. „Wolfsburg als die schönste und sauberste Arbeiterstadt Deutschlands“ – Werk und Stadt

Eine Stadt, die unablässig wächst, ein Gemeinwesen, das einem steten Wandel unterworfen ist und dessen Entwicklung erst in einer fernen, noch unbestimmten Zukunft abgeschlossen sein wird – so lauteten die im Wirtschaftswunder gängigen Einschätzungen über den besonderen Charakter Wolfsburgs.

Einen anlässlich des 20-jährigen Gründungsjubiläums erschienenen Beitrag leitete der Schriftsteller und Publizist Horst Mönnich mit der nachdrücklichen Warnung ein, jeder Beschreibung der Stadt eine Jahreszahl voranzustellen, um der Gefahr zu entgehen, als unzuverlässiger Beobachter zu gelten: „Hast du Wolfsburg gestern gesehen und erforscht, erkennst du es heute nicht wieder, und machst du dich überwältigt und mit Eifer daran, seine Gegenwart zu untersuchen und zu fixieren, dann gestehe dir ruhig schon dabei ein, daß du morgen, kommst du hierher, wieder von vorn beginnen kannst: ein neuer, noch nie geschauter Ort wird dich empfangen.“²³²

Der Autor galt zu diesem Zeitpunkt als echter Experte für die Entwicklung der Stadt, denn er hatte sieben Jahre zuvor mit seinem Roman „Die Autostadt“ ein ebenso beeindruckendes wie schillerndes Historien-Panorama von Wolfsburg, seinen Einwohnern und der Geschichte des Volkswagenwerks entworfen.²³³

Im Jahr 1958, als sich Mönnich erneut an den Mittellandkanal aufmachte, glaubte er zunächst seinen Augen nicht zu trauen: Er sah die Umzugskisten, mit denen die Stadtverwaltung in den gerade neu errichteten, repräsentativen Rathausbau einzog, ihm imponierten die schmucken Kirchenbauten, und er bewunderte die modernen Wohnanlagen, die so gar nichts mehr gemein hatten mit den grauen Baracken, die er zu Beginn der 1950er Jahre noch vorgefunden hatte. Wolfsburg konnte zu diesem Zeitpunkt ohne Zweifel für sich in Anspruch nehmen, als urbanes Zukunftsmodell zu gelten. Allenthalben war von der jungen, aufstrebenden Stadt die Rede, die scheinbar ohne Tradition und damit befreit vom Ballast einer jahrhundertealten Vergangenheit als Automobilmetropole in der Provinz goldenen Zeitaltern entgegenschritt.²³⁴



Der Schriftsteller Horst
Mönnich und sein Roman,
1951

Die visuelle Leerstelle

Die Stadt Wolfsburg als dynamisch wachsendes Gemeinwesen stellt ein Motiv dar, das in vielen Unternehmensfilmen des Volkswagenwerks zu finden ist. Dabei lassen sich verschiedene inhaltliche Ausrichtungen der filmischen Darstellung der Stadt unterscheiden. Unmittelbar nach Kriegsende war Wolfsburg kaum mehr als ein Barackenlager, das als Filmkulisse für Regisseure wenig Attraktivität ausstrahlte. Die hochfliegenden Pläne der nationalsozialistischen „Stadt des KdF-Wagens“ mit Aufmarschplätzen, Siedlerhäusern in kleinen Wäldchen und einer so genannten Stadtkrone auf dem Klieversberg, die monumentale Parteibauten beherbergen sollte, waren nur in kümmerlichen Ansätzen verwirklicht worden. Selbst der Umbenennungsakt vollzog sich schmucklos und

nüchtern: Die neu eingesetzte Stadtverordnetenversammlung beschloss auf ihrer ersten Sitzung am 25. Mai 1945 die Änderung des Stadtnamens in Wolfsburg.

Fast folgerichtig ist in den frühen Industriefilmen des Volkswagenwerks von dem Ort, an dem der Käfer gebaut wird, kaum die Rede. In „Sinfonie eines Autos“ beschränkt sich die Kamera auf die Abbildung der Fertigung in den Werkshallen. Und selbst zu Beginn des Films, als mit einem „Establishing Shot“ der Ort der Handlung kurz umrissen wird, steht die Kamera auf der dem Werk gegenüberliegenden Seite des Mittellandkanals. Sie wendet damit der Stadtseite ihren Rücken zu und blickt auf die Klinkerfassade der Südrandbebauung. Auch in „Kleiner Wagen ... große Liebe“ wer-



Barackentristesse in Wolfsburg, 1950

den keine Bilder von der das Werk umgebenden Ansiedlung zeigt, obwohl der Film vor allem am Schluss mit den Aufnahmen aus Südwestdeutschland zahlreiche Anklänge an das für Kulturfilmproduktionen übliche filmische Erzählen über landschaftliche Besonderheiten aufweist. Wolfsburg erscheint in diesen frühen Industriefilmen als visuelle Leerstelle, die in Wort und Bild keiner Erwähnung Wert war.

Eine intensivere Beschäftigung mit dem das Werk umgebenden Ort setzte erst um 1955 ein. Die filmische Entdeckung Wolfsburgs ging dabei Hand in Hand mit einer Reihe literarischer Vorläufer. „Entdeckungsfahrten in der neuen Heimat“ war einer der ersten Reiseführer über Wolfsburg und Umgebung betitelt, in dem die Vorzüge der Stadt noch zurückhaltend gepriesen wurden. Im Vorwort wurden die Leser aufgefordert, die Stadt und ihr Umland zu erkunden, auch wenn „deren Reize mehr im Verborgenen liegen“. ²³⁵ Den Inhalt des Buches kennzeichnete erkennbar das Bemühen, Tradition zu stiften, wo es keine Tradition geben konnte.

Fünf Jahre später klang das Stadtmarketing bereits wesentlich selbstbewusster. Eine Publikation mit dem Titel „Wolfsburg – Die Volkswagenstadt“ stellte die Ansiedlung am Mittellandkanal genauer vor und sparte dabei nicht mit Superlativen: Ausdrücklich wollte die Broschüre für den Besuch Wolfsburgs, der „modernsten Stadt Deutschlands“ werben, deren Mittelpunkt „das Volkswagenwerk ist, Europas größte Automobilfabrik“. ²³⁶

Zwischen Barackentristesse und Soziallabor

„Wachstum“ und „Modernität“ – um diese beiden Pole kreisten seit Mitte der 1950er Jahre die publizistischen Äußerungen zur Entwicklung der Stadt. Das Tempo, mit dem sich Wolfsburg vergrößerte, erinnere – so eine Publikation aus dem Jahr 1963 – an amerikanische Städte. Flüchtige Betrachter würden deswegen von

Wolfsburg als einer „Goldgräber-Stadt“ oder einem „Neu-Texas“ sprechen. Nichts sei aber falscher als solche Bezeichnungen, denn in der „Entwicklung der Stadt des Volkswagens gibt es nichts Zufälliges, Wildwachsendes oder Planloses“. ²³⁷ Früh wurde Wolfsburg als ebenso weitsichtig wie großangelegtes städtebauliches Experiment wahrgenommen, dessen Entwicklung von einer fortschrittlichen Stadtplanung gesteuert wurde.

Das Bild von der Stadt im Aufbruch, das seit Mitte der 1950er Jahre in Zeitungsartikeln und Büchern von Wolfsburg gezeichnet wurde, fand bald seine Entsprechung in den Unternehmensfilmen, die Volkswagen herstellen ließ. Das Werk wollte situiert werden, und dazu war ein Ort nötig, der als Hintergrund der Filmhandlung dienen konnte. Der erste Film, der sich ausführlich nicht nur mit dem Produktionsprozess des Wagens, sondern auch mit der das Werk umgebenden Stadt beschäftigt, war „Aus eigener Kraft“. Der Film wollte neben den Arbeitsbedingungen, unter denen die Volkswagen gebaut wurden, auch die Freizeit und das Leben der Beschäftigten außerhalb des Werks dokumentieren. Anders als noch „Sinfonie eines Autos“ aus dem Jahr 1949 beschränkte sich der nur fünf Jahre später entstandene Film nicht mehr auf die Darstellung der Arbeitsabläufe in der industriellen Fertigung eines Automobils. Immer wieder wanderte die Kamera aus den Werkshallen über den Mittellandkanal in die Stadt und stellte Wolfsburg als am Fortschritt orientierte, neuesten Maßstäben der Stadtplanung entsprechende junge Industriestadt vor.

Im Mittelpunkt stand dabei stets die aufopferungsvolle und entbehrungsreiche Aufbauleistung, die nötig war, um die Stadt und ihre wichtigsten Einrichtungen überhaupt erst entstehen zu lassen. Angesichts der knapp bemessenen kommunalen Ressourcen übernahm die Volkswagenwerk GmbH im Rahmen der Stadtentwicklung eine sehr aktive Rolle. Im Januar 1953 wurde die „VW-

Wohnungsbau-Gemeinnützige Gesellschaft mbH“ gegründet, die bis Ende des Jahres 1.400 Wohnungen baute. Ganz selbstbewusst wies Nordhoff in seiner Premierenrede anlässlich der Uraufführung von „Aus eigener Kraft“ in Bonn darauf hin, dass sich in Wolfsburg aus dem einst zerstörten Werk nicht nur „eine der eindrucksvollsten und leistungsfähigsten Automobilfabriken der Welt“ entwickelt habe, sondern „aus der trostlosen Barackenstadt Wolfsburg die schönste und sauberste Arbeiterstadt Deutschlands, wenn nicht Europas“ entstanden sei.²³⁸

Die Wohnraumbeschaffung durch das Werk vollzog sich aus einer nicht uneigennütigen Motivation heraus: Ausreichender Wohnraum stellte ein wichtiges Instrument zum Aufbau einer Stammbelegschaft dar, mussten doch zu diesem Zeitpunkt noch mehr als die Hälfte der Beschäftigten außerhalb Wolfsburgs wohnen und täglich weite Anfahrten bewältigen. Folgerichtig beginnt „Aus eigener

Kraft“ mit einer Sequenz, die zeigt, wie die werkseigenen Pendlerbusse in weiten Überlandfahrten die Werksangehörigen aus den Dörfern um das Werk abholen und zur Frühschicht bringen. Zu sehen sind Fahrgäste in der Morgendämmerung, ein Fahrer in Nahaufnahme und Großaufnahmen von Arbeitern, die im Bus sitzend bereits am frühen Morgen genussvoll ihre Zigaretten rauchen. Auf breiten, leeren Straßen fahren die Busse dem Ort ihrer Bestimmung entgegen.

Wandlungen eines Gemeinwesens

„Aus eigener Kraft“ behandelt ausführlich den Aufbau der Stadt und den Wohnungsbau. In einer Art Spielsequenz zieht eine Familie aus einer Baracke in eine neue Wohnung ein. Sie packen ihr spärliches Hab und Gut auf die Pritsche eines Transporter und fahren zu ihrem neuen Domizil. Nach einem Schnitt wird gezeigt, wie der Umzugswagen die damals noch kaum bebaute Lessing-

Wohnblöcke an der Braunschweiger Straße
im Bau, 1954





Pendlerbusse auf dem Weg zur Frühschicht in „Aus eigener Kraft“, 1953/54

straße entlang fährt und am so genannten Ledigenwohnheim, dem heutigen Hotel „Global Inn“, in die Kleiststraße einbiegt. Es folgt ein neuerlicher Schnitt und die Fahrt endet in einem Neubaugebiet vor einem schmucken Wohnhaus. Während der Sequenz weist der Sprecher ganz offen auf das Engagement des Volkswagenwerks zur Behebung der herrschenden Wohnungsnot hin: Selten sei irgendwo so stürmisch gebaut worden wie hier. Das große Werk errichte seinen Arbeitern Wohnungen – „Häuser in langen Reihen und in lockerer Würfelung, eine neue Heimat“.

Es folgt eine längere Sequenz, in der die Kamera über Baustellen, Rohbauten und Richtfeste schwenkt. Kräne kommen ins Bild, Maurer setzen Klinker, Bagger holpern über Baustellen, Arbeiter errichten Verschalungen und rühren fleißig Mörtel an. Die kurz aufeinander geschnittenen Einstellungen vom Bau erzeugen beim Zusehen eine Dynamik; sie zeigen, mit welcher großen Intensität und Geschwindigkeit sich der Aufbau der Stadt Wolfsburg in den 1950er Jahren vollzog.



„Aus eigener Kraft“: Eine Stadt im Aufbau I



„Aus eigener Kraft“: Eine Stadt im Aufbau II

Die Metamorphose von der Barackensiedlung zur modernen Stadt versucht „Aus eigener Kraft“ in immer neuen Bildern filmisch geschickt in Szene zu setzen. Ausführlich wird der Umzug der Schüler von ihrem bisherigen provisorischen Bau in ein neues Schulgebäude gezeigt. Das Ereignis des Umzugs selbst ist als endlose Kolonne inszeniert, die in einer Draufsicht von einem erhöhten Kamerastandpunkt aufgenommen wurde: Kind folgt auf Kind, und jedes trägt ein Teil des Klasseninventars in die neue Schule. Es folgen Außenaufnahmen der „Neuen Mittelschule“, der heutigen „Ferdinand-Porsche-Realschule“. Ein Panorama-Schwenk aus der Vogelperspektive zeigt dann den Gebäudekomplex der „Neuen Oberschule“. Der 1951 von dem Braunschweiger Architekten Friedrich Wilhelm Kraemer entworfene, später dann „Ratsgymnasium“ genannte Schulbau war nach neuesten Richtlinien konzipiert worden. Die Sequenz wird abgeschlossen mit Bildern vom Inneren des Gebäudes, die lichtdurchflutete Flure und glückliche, durch die Hallen laufende Schulkinder zeigen.

Daran schließt sich eine Episode an, die das neu errichtete „VW-Bad“ vorstellt. Das von der Volkswagenwerk GmbH der Stadt gestiftete und am 29. Juli 1951 von Nordhoff eingeweihte Schwimmbad

lag idyllisch am Stadtrand an den „Drei Steinen“ und galt in seiner Entstehungszeit als eines der modernsten Bäder Europas.²³⁹

In dieser Sequenz ist dem Regisseur die filmische Umsetzung des Wandels der Stadt besonders überzeugend gelungen. Zunächst zeigt der Film eine Gruppe von Kindern und Jugendlichen, die vor dem Kraftwerk im Mittellandkanal baden. Ein Junge springt ins Wasser, und der Blick der Kamera verharrt einige Sekunden nah auf der Wasseroberfläche des Kanals. Nach einer Überblendung wird das Wasser heller und sauberer, der Junge taucht auf und schwimmt weg. Die Kamera macht einen langsamen Schwenk nach oben und ein Sprungturm kommt ins Bild: Nun wird klar, das wir uns mitten im neuen „VW-Bad“ befinden.

Nach einem Schnitt auf die belebte Rutsche am Nichtschwimmerbecken folgt von einem erhöhten Kamerastandpunkt aus ein Schwenk über das gesamte Gelände der großzügig gebauten Anlage, die dicht mit badenden Menschen bevölkert ist. Am Schluss bleibt die Kamera am Sprungturm stehen. Der Sprecher nutzt dieses Bild für eine Überleitung, um auf eine spezifische Art von Turmneubauten hinzuweisen: „Türme formen das Profil auch dieser Stadt, hier im Schwimmbad kühn und heiter, gegenwartsnah und



Neu errichtete
Schulgebäude in
„Aus eigener Kraft“, 1953/54



Wasserrutsche im „VW-Bad“, 1953



ernst über den neuen Kirchen, mächtig und schwer und traditionsbeladen am alten Wolfsburger Schloss, zwischen Wiesen, Wasser und Wald.“ Während diese Sätze gesprochen werden, folgen Aufnahmen der beiden ersten nach dem Krieg in Wolfsburg errichteten Kirchenbauten. Zunächst wird die 1951 eingeweihte evangelische Christuskirche gezeigt, eine Hallenkirche mit frei stehendem hohen Glockenturm. Charakteristisch für das Gebäude ist die mit Muschelkalkstein aus dem Elm verkleidete Außenhülle. Es folgen Bilder von der von dem Stadtplaner und Architekten Peter Koller entworfenen katholischen St. Christophorus-Kirche, die im selben Jahr geweiht wurde und ebenfalls einen frei stehenden Glockenturm besitzt. Nach einem Schnitt sind Aufnahmen der Türme des Wolfsburger Schlosses zu sehen. Die Sequenz wird abgeschlossen mit einem Panorama-Schwenk über die Landschaft: Ausgehend vom Schloss wandert die Kamera im Uhrzeigersinn über die Landschaft, bis die gewaltigen Hallen des Werks wieder in den Blick kommen. Der Film kehrt auf diese Weise zum Ausgangspunkt der Episode zurück und verleiht der engen Beziehung von Werk und Stadt sinnhaften Ausdruck.

Es gibt in „Aus eigener Kraft“ aber auch eine ganze Reihe von Szenen, die ungewollt den provisorischen Charakter zeigen, den die Stadt Wolfsburg zum Zeitpunkt der Produktion des Films noch hatte. Nach Schichtwechsel strömen die Arbeiter und Angestellten über die Brücke am Mittellandkanal, um mit Zügen oder Bussen nach Hause zu fahren. In diesen Aufnahmen ist sehr deutlich zu erkennen, wie improvisiert sich die An- und Abreise gestaltete. Es existierte noch kein eigenes Bahnhofsgebäude, und selbst den Verantwortlichen der Stadt war bewusst, dass dieses kommunale Defizit alsbald beseitigt werden sollte. Der Wolfsburger Haltepunkt, so der damalige Stadtdirektor Johannes Dahme, sei „eine elende Bretterbude, welche zur Not für ein bayerisches Gebirgsdorf annehmbar ist, aber auf keinen Fall als Bahnhof für eine vorwärtstrebende Stadt (...) anerkannt werden kann“.²⁴⁰ Erst im August 1957 gelang es, Abhilfe zu schaffen: In Anwesenheit des damaligen Bundesverkehrsministers Hans-Christoph Seebohm erfolgte die Einweihung des neuen, auch heute noch bestehenden Bahnhofs mit seinen charakteristischen, geschwungenen Schmetterlingsflügeln, welche die Bahnsteige überdachen.



„Aus eigener Kraft“: „Türme formen das Profil auch dieser Stadt...“

Der Wolfsburger Haltepunkt in
„Aus eigener Kraft“, 1953/54;
der neue Bahnhof, 1958

Rechts: Die zwei Gesichter der Stadt:
ländliches Wolfsburg und das von Alvar Aalto
geplante und gebaute Kulturzentrum,
1954 und 1963



Pferdefuhrwerke, Schafherden und Hochhausbauten

In den Filmen, die Ende der 1950er und Anfang der 1960er Jahre entstanden, streifte die Stadt das Image allmählich ab, nur eine „komfortable[n] Werkssiedlung“, ein Anhängsel des mächtigen Industriekolosses am Mittellandkanal zu sein.²⁴¹ In der Folge wurde ein neues Film-Bild von Wolfsburg entworfen. Der Übergang von der Barackensiedlung zur modernen Industriestadt war zu dieser Zeit bereits vollzogen, und damit traten neue Motive in den Mittelpunkt der filmischen Darstellung, die vor allem über Stadtplanung und Städtebau erzählten. Für die Filmaufnahmen gab es zahlreiche Vorläufer auf der fotografischen Ebene, allen voran die Bilder des Industriefotografen Heinrich Heidersberger, der mit seinem im Jahr 1963 anlässlich des 25-jährigen Gründungsjubiläums erschienenen Band „Bilder einer jungen Stadt“ wesentlich an der Stiftung neuer visueller Botschaften über Wolfsburg beteiligt war. Die 74 Aufnahmen des künstlerisch ambitioniert gestalteten Buches zeigen die unterschiedlichen Seiten der Stadt: Prägnante Neubauten rücken in den Blick wie das von Titus Taeschner geplante und 1958 eingeweihte Rathaus mit seinem charakteristi-

schen zehngeschossigen Hochhaus und der vorgebauten gläsernen Bürgerhalle oder das von dem finnischen Architekten Alvar Aalto geschaffene Kulturzentrum. Eingeleitet wird das Buch bezeichnenderweise mit Aufnahmen, welche auf die ländlichen Wurzeln der Stadt verweisen. Heidersberger beginnt mit Fotografien von friedlich auf Weiden grasenden Schafen sowie Fachwerkbauten, die im ältesten Stadtteil Wolfsburgs, dem ehemaligen Dorf Hesslingen, anzutreffen sind.²⁴²

Stand in den frühen Filmen noch die Aufbauleistung selbst im Vordergrund, so wurden nun stolz die Ergebnisse von Stadtplanung und Wohnungsbau präsentiert. Neu gebaute markante Gebäude wie die zahlreichen Kirchenbauten, neu errichtete Stadtviertel und immer wieder das wachsende und sich ausdehnende Werk bildeten beliebte Filmmotive. In diesem Zusammenhang wurde auf ein Thema hingewiesen, das in der Folge verschiedene Filmproduktionen weiterentwickelten und variierten: die gelungene Verbindung von Tradition und Moderne.

In „Fünf Meilen westlich“ beispielsweise gibt es eine Sequenz, in der ein Pferdefuhrwerk an einem Fachwerkhaus vorbeifährt, wie es in der Kolonie Rothenfelde, einem Anfang des 19. Jahrhunderts errichteten Gebäudeensemble zur Unterbringung von Landarbeitern, zu finden ist. Wenig später ist in einer anderen Szene im Vordergrund ein langsam schreitender Schäfer mit seiner Herde zu sehen, im Hintergrund stehen Hochhausbauten. Ganz besonders eindrucksvoll werden Tradition und Moderne in jener Einstellung verknüpft, in der die Kamera über die neu erbaute Berliner Brücke hinweg auf das dahinter liegende Wolfsburger Schloss blickt. Der am 30. März 1957 eingeweihte monumentale Brückenkoloss aus

Spannbeton schwang sich, fast 200 Meter lang, in einer großzügig angelegten breiten Straße über Eisenbahnlinie und Kanal und sollte den Norden Wolfsburgs erschließen. Der fortschrittliche Brückenbau wird in den Filmbildern mit dem Schloss, dessen erste urkundliche Erwähnung 1302 erfolgte, in eine enge Beziehung gesetzt.

Der Aspekt der jahrhundertealten Geschichte spielt – so paradox das für eine im Jahr 1938 gegründete Stadt auch klingen mag – vor allem in den für den amerikanischen Markt produzierten Filmen eine zentrale Rolle. Einige dieser Filme versuchen die Vorstellung eines mythischen deutschen Ortes zu schaffen, den das Odium einer langen historischen Tradition umweht. In „Fünf Meilen westlich“ verweist der Sprecher in seinem Kommentar auf die „Romantik der Vergangenheit“, die einen in Wolfsburg überall umgibt. Über diesem Text zeigt der Film Aufnahmen der St. Annen-Kirche, der im spätromanischen Stil um 1250 erbauten, ältesten Kirche am Ort. Zunächst ist der schlichte Kirchenbau von Ferne inmitten des ihn umgebenden Friedhofs zu sehen. Es folgt ein Schnitt, und in Großaufnahme gerät die links vom Eingang stehende Grabplatte aus dem 17. Jahrhundert in den Blick, auf der eine Inschrift zu

Pferdefuhrwerk,
Schäfer und Berliner
Brücke in „Fünf Meilen
Westlich“, 1957



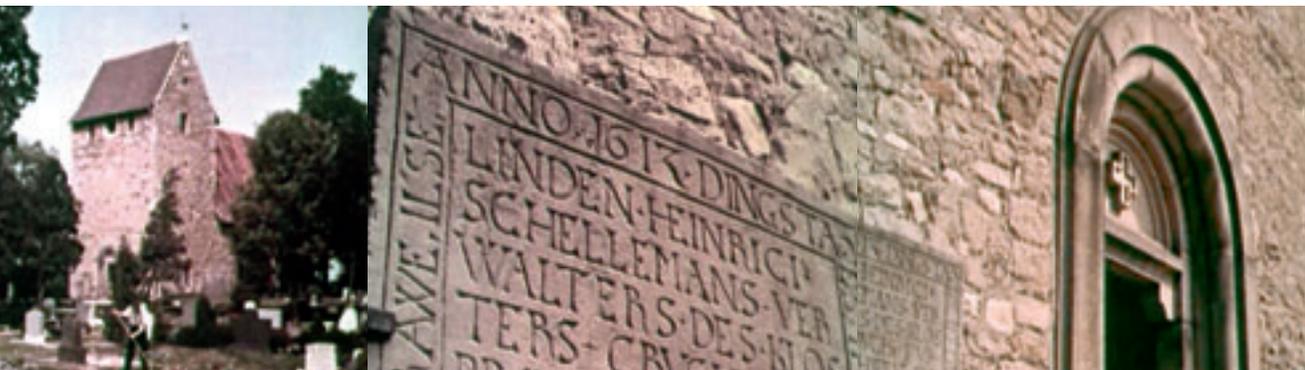
lesen ist. Nach einem neuerlichen Schnitt ist ein Mann zu sehen, der sich seinen Hut vom Kopf zieht und in die Kirche geht. Wolfsburg wird mit diesen Bildern als eine in der europäischen Kulturlandschaft verwurzelte Stadt mit reicher historischer Vergangenheit vorgestellt, deren Bewohner gottesfürchtige und die Traditionen pflegende Menschen sind.

Ähnliche erzählerische Strategien verfolgte Kalser auch in seinen späteren Filmen. Besonders eindringlich gelang es ihm, in seinem 1970 entstandenen „Where it's at“ das Bild einer jahrhundertealten Siedlung zu erschaffen. Der Film betonte den grünen Charakter der Stadt, die sich trotz ihrer Modernität die Reize der Natur bewahrte. Stadtplaner hätten – so der Sprecher – aus den Fehlern anderer gelernt und genügend Platz für die Natur und die Geschichte gelassen: „Wolfsburg has refused to buy modernity at the price of nature's beauty. There is room to spare for a church seven centuries old.“ An dieser Stelle zeigt der Regisseur erneut das Bild der St. Annen-Kirche. Der traditionsreiche Kirchenbau zusammen mit dem rhetorischen Rückgriff auf eine reiche Vergangenheit sollte den Zuschauern versichern, dass die technische Produktion in den nicht weit entfernten Werkshallen in erfahrenen Händen lag.

Bereits in einer vorhergehenden Sequenz hatte es über Aufnahmen, die das Schloss Wolfsburg zeigen, geheißt: „This is a town with a lot of history and a real sixteenth century renaissance castle (...)“. Der Sprecher verweist zugleich auf die Kunstgalerie und die Druckwerkstatt, die in dem traditionsreichen Gebäude seit 1961 untergebracht waren. Dann folgt ein Schnitt auf Rohbauten und auf im Entstehen begriffene Wohnsiedlungen. Wolfsburg sei eine sehr neue Stadt, deren Wachstum erst durch den Verkaufserfolg des berühmten Automobils möglich wurde. Es gebe kaum ein Gebäude, das älter als zwanzig Jahre sei. Es folgt eine Totale auf den Schillerteich, dann nimmt die Kamera Hochhäuser in den Blick. Der Kommentar des Films ironisiert diese Einstellung mit der Bemerkung: „Renaissance castles are nice – but central heating is nicer.“ Die Sequenz schließt mit dem Hinweis auf das Engagement des Werks im Hinblick auf den Bau und Erwerb von Wohnungen für die Belegschaft, das es vielen Mitarbeitern ermöglichte, über Baudarlehen ein eigenes Heim zu erwerben. „Where it's at“ gelingt es hier in Sprache und visuellem Eindruck die beiden Argumentationsstränge Tradition und Fortschritt harmonisch zu vereinen.



„Where it's at“: Tradition und Moderne



Die St. Annen-Kirche in „Fünf Meilen westlich“, 1957

Die Imagination der Gemeinschaft

In den von Volkswagen in Auftrag gegebenen Filmen ging es immer auch darum, die friedlich-harmonische Koexistenz von Werk und Stadt zu betonen. Die prototypische Einstellung dafür lieferte „Menschen unserer Zeit“, ein Film der 1961 von Walter Knoop produziert wurde und sich der Biographie Nordhoffs widmet. Der heute in Hamburg lebende Regisseur kam 1950 zum ersten Mal nach Wolfsburg, wo er im Auftrag der „Fox Tönende Wochenschau“ einen Beitrag zum Produktionsjubiläum des einhunderttausendsten Käfer herstellte.²⁴³ Knoop, seit 1947 Besitzer einer eigenen Filmproduktionsfirma, lernte dabei Novotny, den Leiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit kennen. In den folgenden Jahren wurden von der „Knoop Film Produktion“ immer wieder Filme für die Volkswagenwerk GmbH gedreht: Im Jahr 1955 „Die Welt huldigt dem Volkswagen“ über die Feier zum einmillionsten Volkswagen, „Lovis Corinth (Ein Leben in Bildern)“ aus dem Jahr 1958 im Zusammenhang mit der Kunstausstellung, die aus Anlass des 100. Geburtstages des Malers in Wolfsburg stattgefunden hatte²⁴⁴, sowie „Hochzeit in Wolfsburg“, ein Film, der die am 18. August 1959 stattgefundenene Feier der Hochzeit von Elisabeth Nordhoff mit Ernst Piëch dokumentiert.

Knoops wichtigster und ästhetisch anspruchsvollster Film ist das Porträt über Nordhoff, das Teil einer Serie ist, die im selben Stil und unter dem gleichen Titel auch Porträts der Springreiter Fritz Thiedemann (1955) und Hans Günter Winkler (1957) sowie von Bubi Scholz (1959) lieferte. Die einleitende Sequenz verwendet Szenen, die aus einem früheren für die Volkswagenwerk GmbH

produzierten Film stammen: Der Blick auf das Wolfsburger Schloss von der Berliner Brücke aus, das Fuhrwerk mit dem langsam trotenden Pferd und die Bilder von den Schafen vor den Hochhäusern finden sich bereits in Kalsers „Fünf Meilen westlich“. Es folgen selbst gedrehte Einstellungen von hervorstechenden Neubauten wie der St. Christophorus-Kirche, dem Straßenverkehr in der Stadt, sowie eine Großaufnahme des Wolfsburger Rathauses. Nach einem Schnitt schwenkt die Kamera, die jetzt auf dem Dach des Rathauses steht, langsam nach rechts, und im Hintergrund ist die mächtige Fassade des Volkswagenwerks zu sehen. Es folgt ein erneuter Schnitt auf das Verwaltungshochhaus des Werks, im Vordergrund fährt ein Zug durch die Szenerie.

Der Sprecherkommentar skizziert in kurzen, prägnanten Sätzen den Ort der Handlung, und versucht gleichzeitig eine harmonische Verbindung zwischen Stadt und Werk herzustellen: „Wenige Kilometer von der Zonengrenze. Ein Dorf, ein Renaissanceschloss, Wolfsburg. Hier, scheinbar fern von der Betriebsamkeit moderner Industrien, vollzog sich eines der aufregendsten Kapitel moderner Industrieentwicklung. Aus dem Dorf wurde eine Stadt, der die Wolfsburg ihren Namen gab. Eine Stadt mit modernen Wohnblocks und neuen Kirchen. Mit breiten Straßen, mit Geschäftshäusern, mit wirbelndem Verkehr, mit einem Rathaus, von dessen Hochhausturm der Blick hinübergleitet zur Riesenkulisse jenes weitgestreckten Werkes, das den Namen von Dorf, Burg und Stadt in aller Welt berühmt gemacht hat. Jeder Wagen, der das Fließband dieses Werkes verlässt, trägt das Wappen der Stadt in alle Welt.“



„Menschen unserer Zeit“: Die friedlich-harmonische Koexistenz von Werk und Stadt



Walter Knoop in seiner Wohnung
in Hamburg-Eppendorf, 1953

Der Kommentar des Films spielt hier auf die Tatsache an, dass in den 1960er Jahren auf der Lenkradnabe das stilisierte Wappen der Stadt – der Wolf auf den Zinnen einer Burg, die von den Wellen eines Wasserlaufs umgeben ist – zu sehen war.²⁴⁵ Und so wie im Stadtwappen, das an hervorgehobener Stelle im Wagen montiert wurde, galt es auch in den Filmbildern, Werk und Stadt als Einheit zu begreifen. Das gelang besonders gut von markanten Punkten wie dem Dach des Rathauses oder von der einzigen Erhöhung weit und breit, dem Klieversberg. Bereits die „Entdeckungsfahrten“ von Fritz Hesse beschrieben 1949 diesen panoramatischen „Dr. Porsche-Blick“ ausführlich, nicht ohne Hinweis auf ein dort

befindliches „schmuckes Holzhaus“, das sich Ferdinand Porsche 1939 hatte errichten lassen und in dem er bei seinen Aufenthalten in der „Stadt des KdF-Wagens“ übernachtete.²⁴⁶ Auch in „Aus eigener Kraft“ ist zu Beginn des Films eine dieser Panoramaeinstellungen zu sehen: Als die Pendlerbusse auf ihrem Weg in das Werk gezeigt werden, nimmt die Kamera die Bewegung der vorbeifahrenden Busse auf, und wandert mit einem langsamen Schwenk nach rechts. Während die Zuschauer den fahrenden Bussen hinterher blicken, kommt im Vordergrund das Ortsschild in den Blick, und im Hintergrund sind schemenhaft die Stadt und das Kraftwerk des Volkswagenwerks zu erkennen.



Lenkernabe mit Wappen, 1952



„Porsche-Hütte“ im Schnee

Hochzeit am Königshof

Nordhoff war in gewisser Weise das für alle sichtbare symbolische Bindeglied von Werk und Stadt. Der Text der Urkunde, mit dem ihm 1955 die Ehrenbürgerwürde Wolfsburgs verliehen wurde, gab beredtes Zeugnis von seiner integrierenden Stellung. Die Ehrung gelte nicht nur dem „erfolgreichen Pionier des deutschen Wiederaufbaus“ sowie dem „unermüdlichen und weitsichtigen Unternehmer“, sondern auch dem „Mentor seiner Mitbürger“, der durch den Welterfolg des Wagens aus Wolfsburg „der Stadt zu ihrem außergewöhnlichen Aufbau und vielen Tausenden zu einer neuen Heimat“ verholfen habe.²⁴⁷ In seinem filmischen Porträt „Menschen unserer Zeit“ wurde der Generaldirektor als fürsorglich führender Manager beschrieben, der dadurch auch für das besondere

Betriebsklima im Volkswagenwerk verantwortlich war. Oft sei Nordhoff – so der Sprecher – in den Werkshallen anzutreffen, wo er technische Probleme mit seinen Mitarbeitern direkt am Arbeitsplatz diskutiere. In Wolfsburg bestehe zudem eine besonders enge Verbindung zwischen Arbeitsplatz und privatem Lebensbereich jedes einzelnen Werksangehörigen. Nordhoff führe die Fabrik – so möchten die Filmbilder suggerieren – mit der Fürsorge, Strenge und Güte eines Vaters. Diese besondere Form des Paternalismus endete aber nicht an den Werkstoren, sondern schloss auch die das Werk umgebende Stadt ein.

Picknick auf dem Klieversberg, 1956





Nordhoff vor der Betriebsversammlung, 1957;
Nordhoff im Gespräch mit
Mitarbeitern, 1950

Die Verquickung von Öffentlichem und Privatem wurde in vielen Filmen sichtbar. Besonders deutlich dokumentierte diese Verbindung eine Produktion von Walter Knoop, der die Hochzeit von Nordhoffs Tochter Elisabeth mit dem Enkel von Ferdinand Porsche, Ernst Piëch, filmisch begleitete.²⁴⁸ Unter dem Titel „Ein Filmbericht von der Hochzeit Elisabeth Nordhoff/Ernst Piëch am 18. August 1959“ zeigte der kurze, etwa 11 Minuten dauernde Farbfilm Bilder von der standesamtlichen Trauung im Rathaus, von den kirchlichen Feiern in der St. Christophorus-Kirche und vom Gartenfest im Hause Nordhoff am Kiefernweg.

Diese Hochzeit hatte für das Unternehmen am Mittellandkanal insofern eine besondere Bedeutung, als sie zwei Familien zusammenführte, die eng mit der Geschichte des Volkswagen verbunden waren. Nicht von ungefähr erweckte die gesamte Inszenierung der Feier in auffälliger Weise Anklänge an höfisches Zeremoniell. Besonders deutlich zu Tage trat diese Simulation einer Fürstenhochzeit im Zusammenhang mit der Beteiligung der Wolfsburger Bevölkerung an den Festlichkeiten: Die Menschen standen den mit weißen Käfer Cabriolets an- und abfahrenden Hochzeitsgästen Spalier und versuchten einen Blick auf das Brautpaar zu erhaschen.

Mehrmals spricht der Film ausdrücklich von der „besonderen Verbundenheit zwischen Stadt und Werk“. An der Hochzeit – so heißt es im Kommentar des Films – habe ganz Wolfsburg Anteil genommen, „als sei es ein Ereignis in der eigenen Familie“. Am Schluss



Das Brautpaar Elisabeth Nordhoff und Ernst Piëch, in der Mitte der stolze Brautvater, 1959

werden in einer längeren Sequenz ausführlich die Feierlichkeiten im Garten Nordhoffs gezeigt. Der Brautvater stößt mit Sekt auf das Brautpaar an, und eine Abordnung des Betriebsrats, angeführt von seinem Vorsitzenden Hugo Bork, gratuliert. Der Sprecher verweist in diesem Zusammenhang auf die besondere Stellung, die Nordhoff im sozialen Gefüge der Stadt innehatte: „Und hier in Wolfsburg ist so etwas ja nicht nur eine Formalität. Denn mit dem Generaldirektor fühlt man sich mehr verbunden als nur mit einem Chef. Und diese Verbundenheit schließt die Familie mit ein.“

Nordhoff bildete über Jahrzehnte hinweg die Spitze des Unternehmens. Seine Figur eignete sich deswegen besonders, hierarchische Strukturen des Betriebs abzubilden. Das räumliche Zentrum seiner Macht lag an einem besonderen Ort – im 13. Stock des Verwaltungshochhauses, das im Sommer 1959 bezogen worden war.²⁴⁹ Das markante Gebäude, das im Südwesten die Hallenfront begrenzte,

entwickelte sich rasch zu einem neuen Fixpunkt der filmischen Auseinandersetzung mit der Werksarchitektur, auf den sich die Aufmerksamkeit vieler Regisseure konzentrierte. In den frühen Filmen war oft die Klinkerfassade der mächtigen Südrandbebauung zu sehen. Jetzt schloss die Kanalfront ein moderner, schlanker Hochbau ab, der den Anschluss des Unternehmens an die Industriearchitektur der 1950er Jahre herstellte. In der obersten Etage thronte „König Nordhoff“ und wachte über das Wohl seiner Mitarbeiter.

Viele Filme griffen dieses neue Gebäude auf und stellten es als Motiv in den Mittelpunkt ihrer Inszenierung der Werksarchitektur. „Ein Weg zur Welt“ beispielsweise rückt in einer seiner Anfangssequenzen das Hochhaus in das Zentrum des Filmbildes. Ein vorne im Bildmittelpunkt langsam vorüberziehendes Schiff auf dem Mittellandkanal verstärkt den Eindruck des Solitärs, der auf zurückhaltende Weise seine Umgebung dominiert. Auch das Nord-

hoff-Porträt „Menschen unserer Zeit“ thematisiert gleich zu Beginn des Films ausführlich das neue Gebäude: Zunächst filmt die Kamera über die Bahngleise hinweg das Hochhaus, nach einem Schnitt wird das Gebäude aus der Froschperspektive gezeigt. Nach einem erneuten Schnitt befindet sich die Kamera auf dem Dach und schwenkt langsam von links nach rechts über die Werkshallen. Die Sequenz endet mit Aufnahmen aus dem Büro Nordhoffs, der am Schreibtisch sitzt, in Papieren blättert und – nachdem die Kamera immer näher gekommen ist – über die Anfänge seiner Zeit in Wolfsburg zu erzählen beginnt.



„Menschen unserer Zeit“: Der neue Blick vom Verwaltungshochhaus auf das Werk

Ein gescheitertes filmisches Stadtporträt

Zum 20-jährigen Gründungsjubiläum 1958 produzierte die „Deutsche Interopa-Film H. Theis“ im Auftrag der Stadtverwaltung eine Art Imagefilm mit dem Titel „Wolfsburg – Stadt im Aufbau“, der einen Überblick über das Alltagsleben der Kommune und ihre vielfältigen Vorzüge liefern sollte. Regisseur Herbert K. Theis wies im Vorspann ganz offen darauf hin, dass der Film unter Verwendung von Aufnahmen von „Aus eigener Kraft“ entstanden sei, aus dem sich tatsächlich einige Sequenzen wiederfinden. Viele Bilder wie die Luftaufnahmen aus einem Flugzeug, das über Werk und Stadt fliegt, die Aufnahmen vom Wolfsburger Rathaus, das zum Zeitpunkt der Entstehung von „Aus eigener Kraft“ noch gar nicht gebaut war, oder der Schwenk über das Büro des Stadtplanungsamts in dem kurz auch der erst 1955 zum Stadtbaurat berufene Koller ins Bild kommt, wurden neu gedreht.

Die Gründe, warum die Stadt Wolfsburg den Film nie öffentlich vorführte, lassen sich heute nicht mehr klären, haben aber sicher mit der Person des Regisseurs zu tun. Herbert K. Theis war eine schillernde Figur, die Ende der 1950er Jahre mehreren Städten die Produktion von Kulturwerbefilmen anbot. Die Stadt Lünen beispielsweise hatte mit ihm Anfang des Jahres 1959 einen Vertrag geschlossen, in dem sich der Regisseur verpflichtete, einen Film herzustellen, der „einen Überblick über die Entwicklung der Stadt bieten [soll] nach dem Grundgedanken ‚Stadt zwischen Tradition und Fortschritt‘“. ²⁵⁰ Das Projekt begann vielversprechend, und verschiedenen Zeitungsberichten zufolge hatte sich Theis mehrmals zu Filmaufnahmen in der Stadt aufgehalten. ²⁵¹ Fast ein Jahr später wurde die Stadtverwaltung allerdings misstrauisch und fürchtete um die 29.000 D-Mark Vorschuss. Nach einem Aktenvermerk des Presseamtes vom September 1959 stand Theis mit seiner Firma kurz vor dem Konkurs. Eilig eingeholte Auskünfte ergaben ein niederschmetterndes Ergebnis: Der 1921 in Wanne-Eickel geborene Regisseur hatte seine Firma erst Anfang 1959 in das Handelsregister eintragen lassen, und seine finanziellen Verhältnisse gestalteten sich zunehmend schwierig. ²⁵² Theis hatte versucht, von verschiedenen anderen Städten Aufträge für Stadtwerbefilme zu erhalten. Darüber hinaus zahlten ihm mehrere Unternehmen, darunter die Bischoff-Werke in Recklinghausen, Vorschüsse für geplante filmische Werbung. ²⁵³ Gleichzeitig plante der Regisseur die Verfilmung der Biographie des preußischen Diplomaten und Offiziers Friedrich von Steuben mit Curd Jürgens in der Hauptrolle. Die beabsichtigte finanzielle Förderung des Films aus Bundesmitteln gelang ihm jedoch nicht. ²⁵⁴ Theis entzog sich seinen zahllosen Gläubigern durch eine spektakuläre Flucht nach Südamerika, und fand zuletzt in Venezuela Unterschlupf, weil das Land kein Auslieferungsabkommen mit der Bundesrepublik besaß. ²⁵⁵

Das neue Verwaltungs-
hochhaus, 1959;
Nordhoff an seinem
Schreibtisch, 1949



Gründungsmythen

Den Wolfsburg-Film stellte der Regisseur allerdings noch weitgehend fertig. „Wolfsburg – Stadt im Aufbau“ betont in auffallender Weise den Gedanken der Reinheit und Sauberkeit, der für die Ansiedlung am Mittellandkanal charakteristisch sein soll. Zweifellos sei Wolfsburg eine „Arbeiterstadt“, aber nirgendwo habe der Besucher der Stadt den deprimierenden Eindruck einer traditionellen Arbeitergegend. Hier gebe es keine Hinterhöfe, jede Wohnung sei ausreichend hell und eine beispielhaft durchgeführte Stadtplanung habe sogar alte Baumbestände erhalten. Die Sequenz, über die dieser Kommentar gesprochen wird, beginnt mit einer Totale auf das heutige Verwaltungsgebäude der Fachhochschule am Robert-Koch-Platz. Es folgt ein Schwenk über die ausladenden Blumenfelder davor. Dann werden Reihenhaussiedlungen und ihre Gärten gezeigt, und schließlich sind ausgedehnte Wälder, in denen Kinder spielen, zu sehen. Der Film zeichnet mit diesen Aufnahmen

das Bild von Wolfsburg als einer Art irdischem Paradies, das allen Ansprüchen eines familiengerechten Wohnens gerecht zu werden schien.



„Wolfsburg – Stadt im Aufbau“: Eine Stadt im Grünen

Der Gründungsmythos von Werk und Stadt, aus dem Dunkel der Geschichte unvermittelt herausgetreten zu sein und mit eigener Hände Arbeit den Aufbau geleistet zu haben, war in den Wirtschaftswunderjahren äußerst populär und wurde in vielen Filmen fortgeschrieben. Eine besonders beeindruckende Form der Identitätsstiftung durch Geschichtspolitik liefert eine andere Sequenz dieses Films: Sie beginnt mit Bildern vom Schloss Wolfsburg, dann folgt eine Einstellung, die einen Bauern zeigt, wie er eine Kuh über sei-

nen Hof führt. Nach einem Schnitt kommt die Porsche-Hütte ins Bild, dann das von dem Bad Nauheimer Bildhauer Knud Christian Knudsen 1952 geschaffene Porsche-Denkmal, das heute in unmittelbarer Nähe des Rathauses steht. Es folgt in einer Großaufnahme eine Szene, in der mit zwei Äxten ein Baum zum Fällen gebracht wird. In einem kurzen Zwischenschnitt sehen wir, wie ein weiterer Baum fällt. Am Schluss der Sequenz folgt eine Szene, die „Aus eigener Kraft“ entnommen wurde: In einem langsamen Panorama-Schwenk gleitet der Blick der Kamera, die auf einem der Türme des Schlosses positioniert ist, hinüber zum Volkswagenwerk. Über diesen Bildern hören wir den folgenden Kommentar: „Vor zwei Jahrzehnten gab es dort, wo sich heute die riesige Stadt ausbreitet, nur ein altes Schloss, die Wolfsburg, die der Stadt ihren Namen gab. Viele Jahre lang blieb dieses Stück Erde völlig unberührt, bis eines Tages ein Mann von dieser bescheidenen Hütte aus eine neue Entwicklung einleitete, Ferdinand Porsche, der geniale Schöpfer des Volkswagens. Fast von heute auf morgen wurde seine Idee zur Wirklichkeit, ganze Wälder wurden abgeholzt und riesige Gebiete planiert. So wuchs in einem Tempo, wie es wohl kaum eine andere Stadt erlebte, aus der friedlichen niedersächsischen Landschaft das Wolfsburger Volkswagenwerk.“

Im Zusammenspiel von Text und Bild wird hier ein beeindruckendes Beispiel für die in den 1950er Jahren weit verbreitete Kultur des Vergessens gegeben. Zentrale historische Wegmarken, die für das kollektive Gedächtnis von Werk und Stadt eine wichtige Rolle spielen, finden keine Erwähnung. Mit keinem Wort weist der Film auf die Bedeutung des Unternehmens im Nationalsozialismus hin,

mit keinem Bild wird die Rolle des Volkswagenwerks in der Rüstungsproduktion beschrieben. Der Film bietet seinen Zuschauern ein für damalige Zeiten attraktives Geschichtsmodell an, über das in der Gesellschaft der Adenauer-Republik weitgehender Konsens herrschte: Angeführt von einer Handvoll Waldarbeiter, die ein paar Bäume fällen, entstanden Werk und Stadt aus dem Nichts heraus.



„Wolfsburg – Stadt im Aufbau“: Die Ursprünge der Stadt

Der Markt der Stadt

Neben der filmischen Darstellung der Gründungsmythen der Stadt Wolfsburg standen andere Bilder, die in auffälliger Weise in fast allen Unternehmensfilmen des Volkswagenwerks in dieser Zeit erschienen. Der Wochenmarkt von Wolfsburg, auf dem Waren des täglichen Bedarfs gehandelt wurden, fand in viele Produktionen Eingang. Kulisse war das neu erbaute Rathaus, vor dem sich das Marktgeschehen, das in den 1950er Jahren jeden Mittwoch und Samstag stattfand, abspielte. Unmittelbar neben der vom Verkehrsgeschehen belebten Porschestraße standen in langen Reihen die mit bunten Zeltplandächern ausgestatteten Stände der Verkäufer.²⁵⁶

Der Wochenmarkt vor dem Wolfsburger Rathaus war auch ein beliebtes Motiv der fotografischen Reportagen über das Leben in der „Volkswagenstadt“. Heinrich Heidersberger beispielsweise



Wochenmarkt, 1964

zeigt in seinem Wolfsburg-Band eine Panoramaaufnahme vom Markt, auf der im Vordergrund einige vorbeifahrende Käfer zu sehen sind. Die Bildunterschrift verknüpft das Marktgeschehen mit dem speziellen Ort, an dem es stattfindet: „Der Weg zum Rathaus führt an Markttagen durch die Gassen der Marktstände – ein fast symbolischer Weg zu einer guten Art des Regierens: im guten Handelsgeist der Verhandlung.“

Die Bilder vom Markt weisen einen starken Symbolgehalt auf, sie stehen für wirtschaftlichen Wohlstand, Prosperität und Kaufkraft. „Aus eigener Kraft“ zeigt den Markt, kurz nachdem der Zahltag im Werk thematisiert wurde. Die Kamera richtet ihren Blick zunächst in einer Nahaufnahme auf die überbordenden Gemüse- und Obstauslagen eines Standes, um dann einen langen Schwenk über den Marktplatz zu machen. Besonders eindruckliche Aufnahmen vom Markt finden sich in dem von Kalser 1960 produzierten Film „Ein Weg zur Welt“, der den Wolfsburger Wochenmarkt sogar an die

große weite Welt anschließt. Nach einer kurzen Sequenz mit Bildern von einem afrikanischen Markt folgt nach einem Schnitt der europäische Marktplatz: „Die Szenen, das Klima und die Sprachen wechseln. Aber wenn Menschen, sogar wenige Menschen, sich irgendwo niederlassen, dann wird fast immer der Marktplatz zum Zentrum – schon deshalb, weil ein Gesprächsthema unerschöpflich ist: was gibt es zu kaufen und zu verkaufen? Und weil sie im Grunde denselben Zwecken dienen, ist dieser europäische Marktplatz gar nicht so sehr verschieden von dem in der Sahara – oder von dem vorhin, in Ceylon...“

Und auch in Kalsers „Wolfsburg 221“ werden ausführlich Marktszenen gezeigt. Aufgenommen vom Dach eines dem Rathaus gegenüberliegenden Gebäudes ist das Markttreiben in einer Draufsicht zu sehen. Die Stände sind schräg von oben aufgenommen, nach einem Schnitt steht die Kamera mitten im Marktgeschehen: Eine Frau öffnet ihre Einkaufstasche, die Verkäuferin schüttet Obst

Markt in der Sahara und in
Wolfsburg in „Ein Weg zur Welt“,
1960



hinein, ein Blumenstand ist zu sehen. In der nächsten Einstellung kommt mit dem „Bähnle“ eine besondere touristische Attraktion ins Bild: Seit 1958 fuhr ein Käfer-Cabrio mit zwei offenen Wagen als eine Art Mini-Eisenbahn Besucher in einer 45-minütigen Rundfahrt durch die Innenstadt und brachte ihnen die Attraktionen Wolfsburgs näher. Die Sequenz endet mit Aufnahmen von einem Volksfest. Der Film führt dem Zuschauer damit die Lebensqualität einer jungen Stadt wie Wolfsburg mit einfachen Bildmotiven vor Augen.



„Wolfsburg 221“: Der Marktplatz in Wolfsburg

In den Wolfsburg-Bildern der Wirtschaftswunderzeit war der Aufbruchgeist jener Jahre deutlich zu spüren. Den Blick auf die Stadt trübten noch nicht jene Krisen – „Ölpreisschock“, „autofreier Sonntag“, „Exporteinbrüche“ – die seit den 1970er Jahren auch und gerade auf Wolfsburg und seine Bewohner noch zukommen sollten. Zu den kraftstrotzenden, positiven Bildern, die 1954 beispielsweise noch in „Aus eigener Kraft“ zu sehen waren, gab es allerdings kein Zurück mehr. Die „halbwüchsige Stadt“,²⁵⁷ wie sie sich zu Beginn der 1950er Jahre noch darstellen konnte, war erwachsen geworden. Wolfsburg hatte sein jugendlich-ungestümes Wachstum beendet und sah sich jetzt neuen Herausforderungen ausgesetzt – der Stiftung eines urbanen Gemeinnsinns und der Schaffung einer tragfähigen kommunalen Identität, die über das Etikett der „Autostadt“ hinausreichte.





Familienurlaub in den Schweizer Alpen, 1959;
Käfer in den Dolomiten, 1955

8. Käfer in den Alpen – Transporter in der Savanne

In den 1950er Jahren galt der Käfer als das Auto der Deutschen schlechthin, millionenfach verkauft bevölkerte der Wagen die Straßen der jungen Bundesrepublik.

Das „rollende Wirtschaftswunder“ verkörperte alles, worauf die Deutschen in der unmittelbaren Nachkriegszeit stolz waren und vereinte populäre Tugenden wie Fleiß, Ausdauer, Ehrlichkeit, Leistungsfähigkeit, Sparsamkeit und Zuverlässigkeit.²⁵⁸ Bald schwärmte der Käfer in Europa aus und ließ die Mutigen unter den Bundesdeutschen staatliche Grenzen überwinden: Die private Massenmotorisierung machte es möglich, mit dem eigenen Automobil fremde Länder und Gegenden buchstäblich zu „erfahren“. Die aufkommende Reisewelle nach Italien etwa brachte zahlreiche typische Motive hervor, die wiederum in Filmen, Reportagen, Werbespots und Fotografien reproduziert wurden. Unzählige Aufnahmen zeigen den Wagen, wie er scheinbar mühelos über Pässe fährt und schneebedeckte Berge überwindet.²⁵⁹

Technische Überlegenheit

In den Bildern vom Käfer, der über das Gebirge klettert, stecken verschiedene Botschaften: Zunächst einmal geht es darum, ein zentrales technisches Prinzip des Wagens zu illustrieren. „Aus eigener Kraft“ beispielsweise zeigt, wie auf einer Passstraße Autos mit kochendem Kühler dampfend am Wegesrand liegen bleiben und ihre Fahrer mühsam mit Gießkannen Kühlwasser herbeischleppen müssen. Der luftgekühlte Käfer überholt leicht und

behände die rauchenden Kühlerhauben und zieht am Schluss der Sequenz einsam auf den Bergstraßen seine Kurven. Die Werbewirksamkeit dieser einprägsamen Szene wurde bereits in der zeitgenössischen Publizistik hervorgehoben: „Sehr kennzeichnende Einzelheiten blieben haften, die in ihrer Werbung für den VW nahezu unübertrefflich waren – so z.B. die Aufnahmen von oben auf den St.-Gotthard-Paß. Da kochten zig Amerikaner. Aus ihren Kühlern stiegen die Dämpfe hoch und ein einzelner VW schlängelte sich von unten herauf immer um sie herum, sozusagen im umgekehrten Slalom. Schallendes Gelächter.“²⁶⁰



„Aus eigener Kraft“: Das Prinzip Luftkühlung

Auch eine andere Sequenz in „Aus eigener Kraft“ weist auf das Prinzip der Luftkühlung hin, das den Käfer aus der Sicht vieler seiner damaligen Käufer so einzigartig machte. Das Fahrzeug hatte sich – wie es im Sprechertext heißt – „freigemacht von den klimatischen Gegensätzen der Erde“. Um die Überlegenheit dieser Technik unter extremen Witterungsbedingungen zu bebildern, griff der Regisseur nicht – wie ansonsten in diesem Film üblich – auf Trick-

aufnahmen zurück, die in schematischen Zeichnungen pädagogisch leicht fassliche Erklärungen liefern sollten. Er übersetzte die Technik in ein einfaches Filmbild, dessen Wirkung auf das Publikum dafür aber umso effektvoller war: Wir sehen vor einigen Sandhügeln eine Gruppe von Männern, die drei Kamele führen und die aufgrund ihrer typischen Kopfbedeckung als „Beduinen“ identifiziert werden. Ein Käfer fährt von links ins Bild, einer der „Beduinen“ winkt und hält den Wagen an. Er nimmt einen kleinen Wasserkanister vom Kamel, geht zum Wagen und versucht, da er mit den Besonderheiten des Käfer offenbar nicht vertraut ist, vorne die „Kühlerhaube“ zu öffnen. Der Fahrer bedeutet ihm gestenreich, dass nicht sein Automobil, sondern er selbst seine Trinkflasche mit Wasser gefüllt haben will: „Selbst in der Wüste, wo das Wasser wertvoll ist wie Gold, bleibt dieser Wagen gegenüber dem kühlenden Nass verschlossen. Er lebt auch hier von der Luft. Und den seltenen Trunk reserviert sich der durstige Mensch.“ Der Sprecher verstärkt die bereits auf der Bildebene kommunizierte Aussage und verweist noch einmal ausdrücklich auf die Vorteile, die der Fahrer aus dem technischen Alleinstellungsmerkmal des Käfer zieht.



„Ein weißer Traum“: Der Käfer im Urlaub

Zunehmender Wohlstand

Der Käfer verschaffte seinen Besitzern in ihrer neu gewonnenen Freizeit erheblichen Gestaltungsspielraum. Neben den technischen Fragen um Luft- oder Wasserkühlung beweisen die Urlaubsbilder auch, dass im Verlauf der 1950er Jahre viele Menschen einen gewissen Wohlstand zu erreichen begannen, der es ihnen überhaupt erst erlaubte, sich auf weite Reisen zu begeben. In dem Raumfilm „Weißer Traum“, der 1953 auf der IAA in Frankfurt am Main gezeigt wurde, macht ein von Cordula Grun und Armin Dahlen gespieltes junges Paar mit einem Käfer einen Ausflug in die Berge. Der Film greift weithin populäre Bilder auf – der Käfer fährt durch eine tief verschneite Alpenlandschaft, am Heck des feuerroten Wagens sind zwei Paar Ski montiert, und nach einer Schneeballschlacht lässt sich einer der beiden Darsteller auf den Skiern vom Auto ziehen.

Zu Beginn des Films wird das im Wagen fahrende Paar in Großaufnahme gezeigt: Der männliche Hauptdarsteller Armin Dahlen, dem damaligen Publikum vor allem aus Heimatfilmen wie „Rosen blühen auf dem Heidegrab“, „Heimatglocken“ oder „Das Kreuz am Jägersteig“ bekannt, nickt und blickt auffordernd auf das Autoradio, das die Frau daraufhin einschaltet. In diesem Moment beginnt eine Stimme ein Lied zu singen, dessen Text den Käfer noch einmal hemmungslos zum „Traum-Auto“ schlechthin erklärt:

„Ein weißer Traum,
mit Dir allein,
so fahrn wir heut ins Glück hinein.
Doch dieser Traum,
in Eis und Schnee,
erfüllt sich erst durch den VW.

VW ist der Traum
in der Winternacht,
VW ist der Traum,
der uns nur Freude macht.
Ein weißer Traum,
in Eis und Schnee,
wird Wirklichkeit durch den VW.“

Ganz ähnliche Urlaubsbilder sind Grundlage eines Film mit dem Titel „Amor am Steuer“, der im Jahr 1950 unter der Regie von Günther Hassert als Werbefilm für die Holsteinische Schweiz entstanden ist. Eine dürftige Spielhandlung stellt ein verliebtes Paar vor, dass sich in einem Käfer Cabrio zu einer Urlaubsfahrt aufmacht. Der Film führe – so heißt es in den Produktionsunterlagen – mit herrlichen Aufnahmen die norddeutsche Landschaft und die Ostseebäder Schleswig-Holsteins vor Augen.²⁶¹

Unauffällig steht das Cabrio immer wieder im Mittelpunkt der Handlung, denn die beiden von Sonja Masur und Heinz Ohlsen gespielten Hauptfiguren erschließen sich die touristisch relevanten Orte der Gegend mit dem Auto: Sie fahren am Geburtshaus des Komponisten Carl Maria von Weber in Eutin vorbei, besuchen die so genannte Bräutigam-Eiche im Dodauer Forst und werden an der Anlegestelle Malente-Gremsmühlen gezeigt, von wo aus die Ausflugsschiffe zur „Fünf-Seen-Fahrt“ aufbrechen.

Der Film orientierte sich in Ästhetik und Inhalt in auffälliger Weise an Kulturfilmern aus der Zeit des Nationalsozialismus, wie dem 1939/40 entstandenen Film „Karlsbader Reise“, dessen zentrales Thema ebenfalls eine Urlaubsfahrt im Auto war.²⁶² Dieser von Boehner produzierte Film schildert die Fahrt in einem „KdF-Wagen“ auf Goethes Spuren von Weimar nach Karlsbad (heute Karlovy Vary). Die mit beschwingter Orchestermusik unterlegte Autofahrt führt – ohne es explizit zu thematisieren – mitten durch die 1938 als Folge des Münchner Abkommens besetzten tschechischen Gebiete. Die Protagonisten, die von Liselotte Schaak und Erik Ode gespielt werden, wandeln auf den Spuren des berühmten Textes von Goethe, aus dem sie auch immer wieder zitieren. Die Bildästhetik der 1930er und 1950er Jahre weist überraschende Übereinstimmungen auf: Aufnahmen lieblicher Landschaften wechseln mit kurzen Spielszenen, und im Mittelpunkt beider Filme steht der Volkswagen. Während der Traum von der individuellen Mobilität im Nationalsozialismus Propaganda blieb, wurde

Die „Beduinenszene“ in
„Aus eigener Kraft“,
1953/54





die Massenmotorisierung in der Konsumgesellschaft der westdeutschen Demokratie mehr und mehr zur Realität.

„Ein Riese schläft...“

Die Werksferien stellen die wichtigste Zäsur im Jahreslauf des Volkswagenwerks in Wolfsburg dar. Eine besonders eindrucksvolle Inszenierung erhält der Beginn der Werksferien in einer Sequenz aus dem Film „Wolfsburg – Stadt im Aufbau“. Zunächst werden Aufnahmen von einer Hochzeit im Standesamt der Stadt gezeigt. Kurz vor Beginn der Betriebsferien – so erklärt der Sprecher – herrsche bei Standesbeamten und Pfarrern Hochbetrieb. Die jung vermählten Paare würden in dieser Zeit die einzige Gelegenheit finden, ihre Hochzeitsreise zu machen.

Dann folgen mehrere Einstellungen, die den Beginn des Urlaubs thematisieren. Ein Käfer steht vor einem Haus, eine Frau schließt in freudiger Erwartung der Abreise die Fensterläden, Koffer werden geschleppt und verstaut, Autos aufgetankt. Alles macht sich auf den Weg in den Urlaub, zurück bleiben die gespenstisch leeren Werkshallen, die in einer langen Kamerafahrt gezeigt werden: „In das riesige Werk, in dem sonst ohrenbetäubender Lärm herrscht, ist eine ungewöhnliche Stille eingezogen. Ein Riese schläft.“ Kurz aufeinander geschnittene Einstellungen zeigen die scheinbar menschenleere Stadt und triumphierend stellt der Sprecher fest: „Wolfsburg macht Ferien.“ Wirkungsvoll inszeniert der Film hier die neu aufkommende Prosperität nach den Gründerjahren der jungen Bundesrepublik, welche die Reiseträume der Deutschen im Wirtschaftswunderland endlich Realität werden ließ.



„Wolfsburg – Stadt im Aufbau“: Wolfsburg macht Ferien

Speziell präparierter Wagen für die Fahraufnahmen in „Karlsbader Reise“, 1939; Filmaufnahmen von Liselotte Schaak und Erik Ode, 1939; Ferienanfang mit dem Werksorchester vor der ‚Wache Steg‘, 1960



Der Käfer auf Safari

Ein beliebtes Motiv, die Internationalität des in Wolfsburg hergestellten Wagens zu zeigen, sind so genannte Expeditions- oder Reisefilme. Einer der ersten Unternehmensfilme von Volkswagen, der ferne Länder in den Mittelpunkt seiner Handlung stellte, entstand 1960 mit „Erlebt und Belauscht. Ein Filmbericht aus Afrika“. Eine belgische Produktionsfirma dokumentierte darin den Einsatz eines Volkswagen Transporter im Rahmen einer Expedition in Afrika. Der Text, mit dem der Film in einer Broschüre des „VW-Filmdienstes“ beworben wurde, spricht zwar von den Fortschritten in der Entwicklung, beschreibt Afrika letztlich aber doch als vermeintlich dunklen, geheimnisumwitterten und rätselhaften Kontinent, auf dem das Leben der Menschen von „Medizinern und uralten kultischen Tänzen“ bestimmt wird.²⁶³

Der Film beginnt mit einer Großaufnahme eines sich schnell drehenden Globus, auf der Tonspur ist afrikanische Trommelmusik zu hören. Es folgen Trickaufnahmen, die den Schauplatz der Handlung in Belgisch-Kongo an der Grenze zu Angola verorten. Dann kommen die beiden „Hauptfiguren“ ins Bild: Zwei Transporter, die in der Folge eine Reihe harter Prüfungen in schwierigstem Gelände zu bewältigen haben. Sie fahren im Busch, sind auf buckeligen Waldpisten zu sehen, passieren wackelige hölzerne Brücken und bahnen sich ihren Weg durch Wasserfurten. Immer wieder sind die Fahrzeuge in Großaufnahme von vorne zu sehen, wodurch das Emblem von Volkswagen groß in das von der Kamera eingefangene Bild gerät. Ihr Einsatz bei der Expedition in Afrika beweist, dass die Wagen auch unter extremen Witterungsbedingungen ihre Dienste leisten. Der Film, der einige Jahre im werkseigenen Verleih zirkulierte, führte den Zuschauern die außergewöhnliche Belastbarkeit der Transporter vor Augen.²⁶⁴

Für diese Art von Film gab es ein literarisches Vorbild, in dem viele der Bilder vorweggenommen wurden: Im Jahr 1953 war Pierre D'Ieterens „Afrikanisches Fahrtenbuch“ in deutscher Übersetzung in dem auf Motorsport- und Automobilliteratur spezialisierten Bielefelder Verlag Klasing & Co. erschienen. Der Autor, seit 1948 Generalimporteur von Volkswagen in Belgien, berichtete in dieser Publikation ausführlich über eine Afrika-Expedition, die er mit einem Käfer und einem Transporter durchgeführt hatte. Zusammen mit drei Freunden war er Anfang Oktober 1950 in Brüssel aufgebrochen. Die Tour, die drei Monate dauerte, führte zunächst über Frankreich und Spanien nach Gibraltar, wo die Gruppe auf den afrikanischen Kontinent übersetzte. Sie durchquerten die Sahara und trafen Mitte November in Kinshasa, dem damaligen Léopoldville, der Hauptstadt des Belgisch-Kongo, ein.

Das „Afrikanische Fahrtenbuch“ enthält zahllose selbst aufgenommene Fotografien von der Expedition, auf denen die beiden Fahrzeuge in immer neuen Variationen in dem besonderen Gelände

zu sehen sind: Der Käfer, wie er zwischen Kamelen steht, von Scheichs bestaunt wird und durch grüne, palmenreiche Oasen fährt, der Transporter wie er durch Wüstenlandschaften jagt, Schlamm pisten bezwingt und Wasserläufe durchquert. In einem einleitenden Kapitel werden ausführlich die technischen Vorbereitungen der Expedition beschrieben und ausdrücklich betont, dass es sich bei den benutzten Fahrzeugen um „zwei absolut serienmäßige Volkswagen“ handelt.²⁶⁵ Der im Stil eines Ethnologen verfasste Reisebericht, der in voyeuristischer Weise immer wieder auch die so genannten Eingeborenen beschreibt, zieht am Schluss ein positives Fazit der Reise. Die beiden Volkswagen haben das Vertrauen der Expeditionsteilnehmer in sie „nicht nur erfüllt, sondern (...) tausendfach übertroffen.“²⁶⁶

Ein Film wie „Erlebt und Belauscht“ enthält in seinen Bildern einen exotischen Blick auf das Fremde. Die Aufnahmen zeigen den Käfer unter halb nackten Afrikanerinnen, zwischen wilden Tieren und inmitten fremd erscheinender Stammesrituale und Tänze.



Diese Art von Filmmotiv hat sich über die Jahre hinweg erhalten und erscheint bis in die Gegenwart in immer neuen Variationen. Im Jahr 1970 beispielsweise drehten die beiden Brüder Herbert und Heinz Buchheim „In Afrika unterwegs – Entdeckungsreise ins Abenteuer“, der über ihre Expedition nach Ostafrika berichtete. In der Ankündigung des Films wurde ausdrücklich auf die zwei Bullis hingewiesen, die den beiden Filmamateuren für ihre Reise von Volkswagen zur Verfügung gestellt worden waren: „Sie berichten über ihre Besuche in verschiedenen Nationalparks und Tierreservaten und haben dabei mit der Kamera einzigartige Tieraufnahmen eingefangen. Aber auch Unterwasseraufnahmen mit einmalig schönen Bildern aus der Tiefe des Indischen Ozeans bereichern

den Film. In einer kleinen Nebenrolle: die für die Reise benötigten VW-Transporter.“²⁶⁷

Der Volkswagen auf Reisen ist ein ikonisches Bild, das in den Unternehmensfilmen von Volkswagen in unterschiedlichen Varianten immer wiederkehrt. Diese Aufnahmen verbinden den Wagen mit positiven Begriffen wie Urlaub, Abenteuer und außergewöhnlichen Erlebnissen und machen das Auto als Mittel zu einer Mobilität ohne Grenzen attraktiv. Die Botschaft dieser Filmbilder ist eindeutig: Käfer und Transporter behaupten sich nicht nur im automobilistischen Alltag, sondern auch unter den besonderen Bedingungen von Urlaubsreise und Expedition.

Stereotype von Afrika: Foto des Häuptlings Njiri von Kiambu, Kikuyuland zur Verwendung in der Werbeanzeige „Mindestens einer von 10 Millionen Volkswagen wird von einer königlichen Hoheit gesteuert.“, 1966; Käfer in Tunesien, 1957

9. Übergänge – neue Modelle, neue Regisseure, neue Filme

Anfang der 1970er Jahre geriet das Volkswagenwerk in schwieriges Fahrwasser: Die überkommene Modellpolitik war nicht mehr zeitgemäß, und dazu kam eine veritable Wirtschaftskrise, die sich auch auf die Automobilindustrie auszuwirken begann.

Mit der Einführung neuer Fahrzeugtypen, allen voran dem Golf, gelang in Wolfsburg ein Befreiungsschlag. So lässt sich geradezu von einer „zweiten Geburt“ des Industriegiganten am Mittellandkanal sprechen, dem es in der Folge überzeugend gelungen ist, sich in schwieriger werdenden Märkten neu zu positionieren.²⁶⁸

Das Ende der Ära Schroedter

Auch im Bereich der Unternehmensfilme ist nach dem Tod Nordhoffs ein tiefer Einschnitt zu verzeichnen. Am 14. November 1968 starb Schroedter, der mit seinen Filmen, den zahllosen Entwürfen für die Auftritte von Volkswagen auf der IAA und den einheitlichen Schaufenstergestaltungen für die Händler das Bild des Unternehmens in der Nachkriegszeit so nachhaltig geprägt hatte. In einem biographischen Abriss über den Hamburger Regisseur, den seine langjährige Mitarbeiterin Dörte Harms im Januar 1971 verfasst hatte, hieß es über die letzten gemeinsamen Jahre: „Mitten in den Plänen zu einer Umgestaltung seiner Firma und vor neuen Aufgaben, ereilt ihn dann im Sommer 1966 die Krankheit, gegen die er tapfer Heilung sucht, immer in der Hoffnung, sie überwinden zu

können. Viel Freude und Trost bringen ihm die Ehrungen, die ihm anlässlich seines 70. Geburtstages am 9. Mai 1967 zuteil werden. Aber die Krankheit ist stärker als er. Am 14. November 1968 schließt er für immer die Augen.“²⁶⁹

Fünf Tage später wurde Schroedter auf dem Nienstedtener Friedhof beigesetzt. Das Volkswagenwerk entsandte mit dem Vertriebsdirektor Inland, Horst Kabisch, und dem Leiter des Zentralen Marketingbereichs, Helmut Zerbst, zwei Vertreter zur Trauerfeier, die beide in den Jahren zuvor eng mit dem Architekten und Regisseur zusammengearbeitet hatten. Namens des Vorstands der Volkswagenwerk Aktiengesellschaft gedachten sie – wie es im Nachruf in „Die schnelle Information“, dem internen Mitteilungsblatt der Vertriebsleitung, hieß – in Dankbarkeit des Toten, „der mit seinem künstlerischen Können weit über ein Jahrzehnt der Repräsentation des Volkswagenwerkes in der Öffentlichkeit gedient hat“.²⁷⁰ Der Artikel erwähnte noch einmal die „unvergesslich eindrucksvollen Dokumentarfilme“ und zog eine imponierende Bilanz der Arbeit Schroedters: Der Verstorbene habe die



Schroeeder bei den Aufnahmen zu seinem letzten für Volkswagen gedrehten Film „Auf den Punkt genau“, 1964

soliden Grundlagen für seinen künstlerischen Ruf im Filmwesen gelegt und in einer glücklichen Kombination beider Begabungen als Architekt wie als Regisseur bei seinen Aufgaben für das Volkswagenwerk vollendet. Der Hamburger Filmregisseur werde seinen vielen Freunden als „guter Mensch“ in Erinnerung bleiben, der „bei aller künstlerischen Beharrlichkeit doch allzeit freundlich und bescheiden“ geblieben sei.²⁷¹

Schroedter hatte im Angesicht der Krankheit in seinen letzten beiden Lebensjahren noch versucht, die Geschäfte mit Volkswagen auf seine Assistentin zu übertragen. Mitte Dezember 1966, im Vorfeld der im nächsten Jahr stattfindenden IAA, teilte er der Werbeabteilung des Volkswagenwerks mit, dass er die Franz Schroedter Studio KG umgestaltet habe. Sie werde künftig unter dem Namen „Arbeitsgemeinschaft Architekten Schroedter + Harms“ firmieren, und er legte den bei Volkswagen Verantwortlichen nahe, „Fräulein Harms“, die doch „seit 17 Jahren auf allen Sektoren meiner Volkswagenaufträge, insbesondere für die Ausstellungen, für mich als Mitarbeiterin an erster Stelle tätig“ gewesen sei, dasselbe Vertrauen entgegenzubringen wie ihm.²⁷² Der Versuch, das Erbe frühzeitig zu regeln, schlug fehl. Zwar verhandelte das Volkswagenwerk im Hinblick auf die IAA 1967 bereits mit Dörte Harms, allerdings wurde ihr nur die Gestaltung des Auto-Union-Ausstellungsstandes in Halle 5 anvertraut. Der im Vergleich zu Schroedterschen Großaufträgen früherer Jahre mit einem sehr

bescheidenen Budget ausgehandelte Vertrag legt nahe, dass von Seiten der Werbeabteilung von Volkswagen ein Test der Zusammenarbeit versucht wurde.²⁷³

Zwei Jahre später, im Februar 1969, teilte Harms dem damaligen Leiter der Presseabteilung des Volkswagenwerks, Richard Budde, mit, dass sie zum 1. April desselben Jahres plane, ihr Büro aufzulösen. In diesem Zusammenhang wies Harms darauf hin, dass in ihren Räumlichkeiten „noch etwa 50 Büchsen VW-Film-Farbnegativ, teils archiviert, teils nur gesammelt“ lagerten. Sie habe die aus ursprünglich zur Vernichtung vorgesehenen Filmreste aussortiert, da es sich ihrer Meinung nach „um mittlerweile historisch wertvolles Bildmaterial handelt“: Auf den Aufnahmen seien Bilder vom Werk aus den Jahren 1953 und 1956 zu sehen sowie Szenen, die den Aufbau der Stadt Wolfsburg zeigten. Harms schlug Budde vor, diese Filmaufnahmen zu übernehmen und in Wolfsburg aufzubewahren, „da sie ebenso wie Fotos oder Text zu einer echten Dokumentation über die Entwicklung des Volkswagenwerkes gehören“.²⁷⁴ Die Werbeabteilung einigte sich mit Harms noch darauf, einen „sehr modernen 6-Teller-Schneidetisch und el. Synchron Umrolltisch“ für das Wolfsburger Werkskino zu übernehmen. Damit war die Ära Schroedter bei Volkswagen beendet.²⁷⁵ Harms, die seit 1949 mit dem Architekten und Regisseur zusammengearbeitet hatte und an allen Filmproduktionen für das Volkswagenwerk beteiligt war, ging in der Folge zum „Studio Hamburg“, wo sie bis zu ihrer Pensionierung als Produktionsleiterin tätig war.²⁷⁶

Kalser und die Idee eines „Volkswagen Film Dienstes“

Ganz ähnlich verhielt es sich mit Konstantin Kalser, der eine Vielzahl von Unternehmensfilmen für die „Volkswagen of America, Inc.“ und für das Wolfsburger Unternehmen angefertigt hatte. Kalser lebte zwar noch bis 1994, aber auch seine Zusammenarbeit mit Volkswagen gestaltete sich nach dem Tod Nordhoffs schwieriger, was angesichts des persönlich engen Verhältnisses zwischen Beiden kaum verwundert. Mit dem charismatischen Vorstandsvorsitzenden hatte der deutsch-amerikanische Regisseur sowohl seinen wichtigsten Ansprechpartner als auch seinen mächtigsten Fürsprecher im Werk verloren.

Kalser war nicht nur ein guter Industriefilmregisseur, sondern auch ein gewiefter Geschäftsmann, der immer neue Ideen und Projekte entwickelte, um die Zusammenarbeit mit Volkswagen zu intensivieren. Im September 1963 schlug er beispielsweise die Gründung eines „Volkswagen Film Dienstes“ vor, um die gesamte

Filmarbeit von Volkswagen besser koordinieren zu können. Hauptaufgabe des neu einzurichtenden Büros sollte es sein, den Vertrieb der werkseigenen Filme in den verschiedenen Ländern effektiver zu organisieren. Kalser forderte für eine bessere Vermarktung des Volkswagen Filmprogramms die Erstellung eines detaillierten und vor allem mehrsprachig abgefassten Katalogs, der neben technischen Informationen auch Inhaltsangaben und Szenenbilder enthalten sollte. Darüber hinaus sei es dringend notwendig, dass das bereits vorhandene Filmmaterial in einer Art Archiv gesammelt werde. Natürlich wäre seine Firma Marathon International – wie es in einem Schreiben an die Werbeabteilung in Wolfsburg hieß – gerne bereit, „die Arbeit, die mit der Aufstellung eines solchen Film Services verbunden ist, zu uebernehmen“.²⁷⁷

Zwei Jahre später unternahm Kalser einen neuerlichen Versuch, seine Zusammenarbeit mit Volkswagen in institutionelle Bahnen zu lenken. Kurz zuvor hatte ihm die Presseabteilung mitgeteilt,



Der Regisseur und
das Auge der Kamera, 1964

dass das französische Fernsehen für eine Sendung über die europäische Automobilindustrie in Wolfsburg gewesen sei, wegen des schlechten Wetters aber keine Außenaufnahmen machen konnte. Sein Einverständnis voraussetzend habe die Presseabteilung eine Kopie des unter der Regie von Kalser fünf Jahre zuvor hergestellten Films „Wolfsburg 221“ zur Verfügung gestellt, aus dem Szenen, welche die Werksfront und die Wagenverladung zeigen, in der Sendung Verwendung finden sollten. Auch auf eine Anfrage des britischen Generalimporteurs nach Filmausschnitten, die in einer BBC-Sendung über die „Größe der VW-Produktion“ Verwendung finden könnten, sei auf „Wolfsburg 221“ zurückgegriffen worden.²⁷⁸

Kalser, der aus urheberrechtlichen Gründen mit diesem Vorgehen nicht einverstanden war, unternahm einen neuerlichen Vorstoß zur Gründung eines von ihm geführten Filmarchivs. Seit Beginn der Zusammenarbeit mit Volkswagen habe die Marathon International „120,000 Fuss 35 mm Originalfarbnegativmaterial hergestellt“.²⁷⁹ Dieses Filmmaterial bestehe aus einer Vielzahl von Innen- und Außenaufnahmen der Produktionsstätten und zeige alle Fahrzeugtypen von Volkswagen „im Gebrauch bei jeglicher Art von Strassen- und Witterungsverhaeltnissen und in vielen anderen Situationen“. Er habe gehofft, eines Tages ein eigenes Archiv mit Filmen von und über Volkswagen aufzubauen, in dem das gesamte Material „klassifiziert wird, jeder Zeit brauchbar und griffbereit zur Hand waere und auch fuer betriebsgeschichtliche Zwecke geordnet aufbewahrt werden wuerde“.²⁸⁰ Trotz der großen Nachfrage sei der Plan bis heute nicht verwirklicht worden und blieb Projekt.

Zwischen allen Stühlen

Obwohl Nordhoff den Vorschlag „ausgezeichnet“ fand und „definitiv entschlossen“ war, ihn anzunehmen, kamen die Verhandlungen zu keinem positiven Ergebnis. Der Vorstandsvorsitzende forderte Carl H. Hahn, zu diesem Zeitpunkt Chef der „Volkswagen of America, Inc.“ auf, mit Kalser und der Marathon International in Kontakt zu treten, und kryptisch heißt es: „Herr Dr. Hahn, ich muß mich bei der bestehenden Animosität gegen Herrn Kalser in dieser Sache an Sie wenden (...)“.²⁸¹

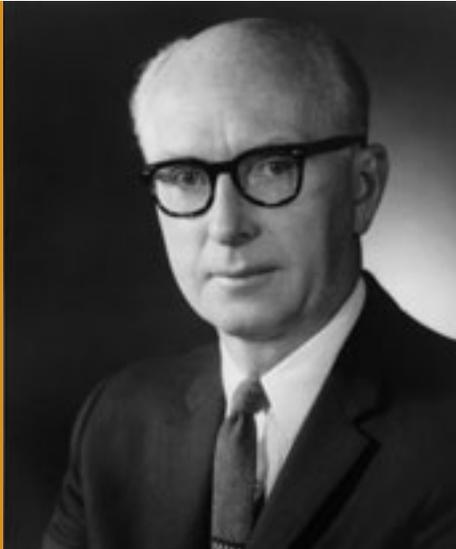
Der Grund dafür dürfte in der zunehmenden Belastung der Beziehungen zwischen der New Yorker Filmfirma und der Werbeabteilung in Wolfsburg liegen. Die ersten Konflikte waren bereits 1962 im Zusammenhang mit der Herstellung von Kurzfassungen der Filme „A Time like this“ und „The Right Hand of Plenty“ aufgetreten, als die in der Wolfsburger Zentrale Verantwortlichen gegen den Willen Kalsers darauf drängten, den deutschen Regisseur Hans H. Hermann an diesen Arbeiten zu beteiligen. Zu einem neuerlichen Konflikt kam es vier Jahre später im Zusammenhang mit der Vorstellung von Kalsers Film „Schiffe – Boten des Welthandels“. Marathon International Productions geriet zwischen mächtige Fronten – der Wolfsburger Werbeabteilung, dem mittlerweile zum Vorstandsmitglied aufgestiegenen Pressechef Novotny und der „Volkswagen of America, Inc.“, die sich in ihre spezifische Form der Werbung von Wolfsburg nicht hineinreden lassen wollte.²⁸²

Am 8. Oktober 1965 war der Rohschnitt des „Schiffs-Films“ in Wolfsburg vorgeführt worden und hatte zu tief greifenden Auseinandersetzungen geführt. Novotny fand den Film, wie er die in den USA Verantwortlichen wissen ließ, „uninteressant und langweilig“.²⁸³ Als zentralen Punkt der Kritik führte er, wie es in einem Telegramm an Arthur Railton, damals Vice President of Public

Affairs der amerikanischen Tochterunternehmung, hieß, vor allem nationale Argumente ins Feld: Volkswagen benötige den Film als Vorfilm zum normalen Kinoprogramm und im Hinblick „auf den schweren Kampf, den die deutsche Werftindustrie gegenüber dem Ausland fuhrt“, sei es unmöglich einen Stapellauf in Japan zu zeigen. Ebenso halte es die Werbeabteilung in Wolfsburg für „ganz falsche Public Relation (...) den italienischen Luxusdampfer vorzuführen und nicht die United States oder die America“. Noch schwerwiegender und für die deutsche Öffentlichkeit ganz unverständlich sei es, anstelle eines deutschen Hafens ausgerechnet den Konkurrenzhafen Rotterdam zu zeigen. Novotnys Urteil fiel hart, aber deutlich aus: „Dieser sehr teure Film ist im ganzen unverwertbar in der Kuerzung nur verwendbar wenn diese Stellen herausgelassen werden.“²⁸⁴

Auch die Antwort aus den USA war eindeutig: Volkswagen sei ein international operierendes Unternehmen, das seine Automobile auf der ganzen Welt verkaufen wolle. Und schon gar nicht könne es darum gehen, der deutschen oder amerikanischen Werftindustrie zu gefallen. Kalsers Film sei allein schon deswegen gut, weil er die Idee des freien Welthandels in den Mittelpunkt stelle. Aufgabe von Volkswagen sei es, der Öffentlichkeit vorzuführen, dass nicht mehr zähle, wo ein Unternehmen ein Produkt herstelle, sondern nur noch wie gut dieses sei.²⁸⁵

Auf Kalser Rücken wurde zwischen der „Volkswagen of America, Inc.“ und der Unternehmenszentrale in Wolfsburg ein Grundsatzstreit über unterschiedliche Auffassungen der visuellen Kommunikation ausgetragen. Die amerikanische Tochterunternehmung zog Filme vor, die Volkswagen als international operierendes Unternehmen in den Mittelpunkt ihrer Handlung stellten. Der Erfolg des „Schiffs-Films“ schien Railton und seiner Strategie recht zu geben:



Arthur Railton, Vice President of Public Affairs
der „Volkswagen of America, Inc.“, 1973

In einem Schreiben an Nordhoff teilte er mit, dass der Film seine Premiere auf der Easter Show der Radio Music Hall hatte, in der es 6.000 Plätze gebe. Fünf Wochen lang werde der Film mit fünf Aufführungen pro Tag laufen und nach der Rechnung Railtons über eine Million Zuschauer erreichen. Auch habe die Paramount eine 9-Minuten Kurzfassung eingekauft, die im Frühjahr 1966 in Kinos der gesamten USA gezeigt werde.²⁸⁶

Bereits einige Wochen zuvor hatte Railton einen Brief an Nordhoff geschrieben, in dem er sich deutlich über Novotny und dessen Einwände gegen „The Way of a Ship“ beklagte. Er nutzte dieses Schreiben, um einige grundsätzliche Probleme im Zusammenhang mit der Filmproduktion von Volkswagen zu skizzieren und auf den wenig koordinierten Prozess in der filmischen Außendarstellung des Unternehmens hinzuweisen. Er selbst sei nur durch Zufall mit der Organisation der Filmherstellung von Volkswagen befasst gewesen und lehne es ab, die Rolle des – wie er sich drastisch ausdrückte – „Prügelknaben“ zu übernehmen. Konstruktiv schlug Railton stattdessen vor, eine vorausschauendere Planung zu implementieren: Volkswagen brauche ein Filmprogramm, das es auf einer kontinuierlichen Basis erlaube, alte, bereits länger gelaufene Filme einzuziehen und durch neue zu ersetzen. Am Schluss heißt es allerdings einschränkend: „I would prefer it if somebody else would develop and be responsible for such a program.“²⁸⁷

Trotz der Tatsache, dass Kalser die Verantwortlichen der „Volkswagen of America, Inc.“ auf seiner Seite hatte, warf dieser Konfliktschatten auf seine Zusammenarbeit mit Wolfsburg. Kalzers Marathon International führte zwar auch in den 1970er Jahren noch einige Produktionen für Volkswagen aus, darunter „The Carmakers“ aus dem Jahr 1971, den im Januar und Februar 1972 entstandenen Film „Das VW-Experimental-Sicherheits-Fahrzeug“ oder die Dokumentation „We Did It!“ von 1978, die sich mit dem Bau des Werks Westmoreland in Pennsylvania beschäftigte. Der amerikanische Regisseur hatte jedoch mit Nordhoff seinen wichtigsten Ansprechpartner im Werk verloren, was tief greifende Auswirkungen für seine filmische Tätigkeit für Volkswagen hatte.

Mediale Umbrüche

Zweifellos waren die 1950er und 1960er Jahre die Blütezeit des Unternehmensfilms. Das Interesse für diese Art von Filmen hat wesentlich mit der Bedeutung des Kinos für das Alltagsleben der Menschen zu tun, das in jenen Jahren noch ein echtes Instrument der Massenkultur war: Im Jahr 1956 wurde mit 817,5 Millionen Kinogängern ein Besucherrekord aufgestellt. Im Durchschnitt ging jeder Einwohner der Bundesrepublik 15,6 Mal im Jahr ins Kino. Nach diesem Allzeithoch fielen die Zahlen kontinuierlich: von 670,8 Millionen verkaufter Kinokarten im Jahr 1959 auf nur noch 366 Millionen 1963.²⁸⁸



Nordhoff inmitten „seiner“ Arbeiter bei den Dreharbeiten zu „Aus eigener Kraft“, 1953/54

Das Medium war kommerziell erfolgreich und daraus ergaben sich vielfältige Einsatzmöglichkeiten der 35- und 16-mm-Kopien: Unternehmensfilme liefen im Vorprogramm der Kinos, wurden über die Landesfilmdienste vertrieben, im Unterricht und in der universitären Lehre eingesetzt. Industrie- und Unternehmensfilme waren in der Folge allerdings verschiedenen medialen Umbrüchen ausgesetzt. Eine erste Zäsur bedeutete Mitte der 1950er Jahre die Einführung des Fernsehens, welches das Kino als Instrument der visuellen Massenkommunikation nach und nach ablöste. Diese erste Revolution wurde zum einen dadurch abgefedert, dass viele Unternehmensfilme auch im Fernsehen eingesetzt werden konnten. Zum anderen eröffnete das neue Medium auch gewandelte Präsentationsformen und Volkswagen reagierte schon früh auf diese technische Innovation: Bereits im Jahr 1958 kam es zu einer ersten Live-Übertragung aus den Werkshallen.²⁸⁹ Einen zweiten medialen Umschwung beschreibt die Einführung des Video-Formats. Dieses neue Speichermedium veränderte die Sehgewohnheiten der Zuschauer, führte aber zugleich zu Erleichterungen in der Organisation des Verleihs der Filme.

Anfang der 1970er Jahre führten Umstrukturierungen der Unternehmenskommunikation zu einer Neuausrichtung der Unternehmensfilmproduktion bei Volkswagen. Die Forderungen, die Railton im Streit um Kalsers „Schiffs-Film“ erhoben hatte, blieben nicht ungehört. Seine Idee von einer koordinierenden Stelle, die ein konsistentes Filmprogramm entwickeln sollte, fand in der Gründung einer innerhalb der Werbeabteilung neu eingerichteten organisatorischen Einheit seine Umsetzung. Die „PR-Film und Video“ stellte den Kontakt zu Regisseuren her, entwickelte mögliche Filmkonzepte und organisierte einen professionellen Verleih, der mit seinen etwa 55 Filmen jährlich an die vier Millionen Zuschauer erreichte.²⁹⁰

Anschluss an das große Kino

Trotz der Krisen, denen Unternehmensfilme in den letzten Jahrzehnten immer wieder ausgesetzt waren, existiert diese Art von Film immer noch. Die Attraktivität des Mediums hat vor allem mit den vielfältigen Funktionen und den unterschiedlichen Einsatzmöglichkeiten der bewegten Bildern aus den Werkshallen zu tun: Industriefilme geben Einblicke in Arbeitsabläufe und Fertigungsprozesse, erklären komplexe Zusammenhänge der Produktion, entwerfen visuelle Leitbilder und prägen das Image eines Betriebs. Die von der Öffentlichkeit in zunehmendem Maße eingeforderte Transparenz führt dazu, dass Unternehmen heute mehr denn je auf mediale Repräsentationen ihrer Arbeit angewiesen sind. Der Industriefilm hat aber in seiner Geschichte nie nur das Abbild der betrieblichen Realität zu generieren versucht. Immer ging es auch darum, normative Modelle der Organisation industrieller Produktion in Szene zu setzen und visuell fassbar zu machen.

Hinter den bewegten Bildern aus der Arbeitswelt befindet sich eine zweite, nicht auf den ersten Blick sichtbare Ebene der Bedeutung: Durch Unternehmensfilme entsteht ein visueller Mehrwert, der sich auf vielfältige Weise nutzen lässt. Filme lenken, steuern und kontrollieren den Blick des Publikums. Die Imaginationsmaschine Kino hat es immer wieder geschickt darauf angelegt, Wahrnehmungen absichtlich in die Irre zu führen. Die vermeintliche besondere Authentizität und die Anschaulichkeit des Mediums haben seit jeher dazu verleitet, die in den Filmen vollzogene Rekonstruktion der Wirklichkeit mit ihrem getreuen Abbild zu verwechseln. Die Bedeutung der Filmbilder geht aber weit hinaus über das, was wir unmittelbar sehen. In der erinnernden Nachbetrachtung überlagern sie sich Schicht für Schicht, bis wir Zuschauer am Ende nicht mehr wissen, was das Wirkliche am Film und das Filmische an der Wirklichkeit ist.

Industriefilme arbeiten nicht nur an der Sichtbarmachung betrieblicher Organisation; sie verfolgen ein geschichtspolitisches Programm und erzählen von den Mythen ihrer Zeit. Das Massenmedium Film ist in dieser Hinsicht tatsächlich ein zuverlässiger Seismograph für kollektives Bewusstsein und mentale Befindlichkeiten. In der ersten Phase der Unternehmensfilmproduktion von Volkswagen, die von 1948 bis etwa 1953 reichte, dominierten ästhetische Vorgaben, die aus der Hochzeit des Kulturfilms der Weimarer Republik und des Nationalsozialismus stammten. Volkswagen griff auf die Facheliten zurück, die bereits vor 1945 im Filmbereich tätig waren, und kaufte damit auch das Pathos ein, welches das Schaffen vieler Filmregisseure aus dieser Zeit auszeichnete. In einer zweiten Phase, die mit „Aus eigener Kraft“ 1954 beginnt, stand mit den rauchenden Schloten, den übergroßen, Karosserieteile formenden Pressen und den Menschenmassen auf den Brücken über dem Mittellandkanal die Welt des Wirtschaftswunders im Mittelpunkt. In diesem Film ging es immer wieder darum, die Produktivität und Leistungskraft der bundesdeutschen Wirtschaft unter Beweis zu stellen. Dem in der niedersächsischen Provinz angesiedelten Volkswagenwerk kam dabei eine besondere Bedeutung zu. Die Automobilfabrik am Mittellandkanal galt als Motor des Wirtschaftswunders, das Werk brachte

alles mit, „um in Westdeutschland als Konjunkturlokomotive zu wirken“.²⁹¹ Aus heutiger Sicht fällt dabei die Gleichförmigkeit der filmischen Motive auf: Sehr rasch hatte sich ein Kanon ausgebildet, der das Bildgedächtnis der Boomjahre prägte. Viele Regisseure ließen diese Bilder dann aber rasch hinter sich und wendeten sich in einer dritten Phase seit den 1960er Jahren neuen Themen zu: Nun traten die Darstellung der Weltmarktpräsenz und Aufnahmen aus der automatisierten Fertigung in den scheinbar menschenleeren Produktionshallen in den Vordergrund.

Die Filmbilder, die im industriellen Kontext entstanden sind, entwickeln eine eigene Ästhetik. Sie suchen den Anschluss an die Bilder des großen Kinos, schaffen aber autonome Bildwelten. Die landläufige Vorstellung, Industriefilme seien langweilig und spröde, haben die hier vorgestellten Beispiele auf vielfältige Weise widerlegt. Das erscheint vor allem vor dem Hintergrund wichtig, dass sich Sehen – und nicht Lesen – zu der neuen Schlüsselqualifikation einer postindustriellen Kommunikations- und Informationsgesellschaft entwickeln wird. Das Spannungsverhältnis zwischen „Verstehen“ und „Erklären“ dieser Bilder weiter auszuloten, ist eine kreative Herausforderung heutiger Unternehmenskommunikation.

10. Abspann

„Trauer in Wolfsburg, der Volkswagen-Stadt.“ Mit diesen Worten beginnt ein „Sonderdienst der Filmwochenschau ‚Blick in die Welt‘“, der aus Anlass des am 12. April 1968 verstorbenen Heinrich Nordhoff produziert wurde.

Unterlegt mit getragener Musik dokumentiert der in Schwarz-Weiß aufgenommene Film die verschiedenen Trauerfeiern und versucht die Stimmung in der Stadt einzufangen: In der ersten Einstellung blickt die Kamera von der Stadtseite aus auf das Kraftwerk des Volkswagenwerks. Im Vordergrund sind vorbeifahrende Autos zu sehen, und mit einem Trauerflor geschmückte Fahnen wehen im Wind. Eine Großaufnahme zeigt das Schild der Heinrich-Nordhoff-Straße. Der Wolfsburger Rat hatte in einer Sondersitzung beschlossen, die am Werk entlang führende Fallersleber Straße im Gedenken an den Vorstandsvorsitzenden umzubenennen. In der Versuchshalle der Technischen Entwicklung wurde Nordhoff öffentlich aufgebahrt. Am Kopfende das Katafalks stand ein großes hölzernes Kreuzifix, am Fußende lagen der weiße Mantel des Ritters vom Heiligen Grabe und zwei Ordenskissen mit seinen Auszeichnungen. Acht Männer des Werkschutzes hielten die Totenwache. Fast alle der 45.000 Arbeiter und Angestellten des Werks in Wolfsburg nahmen in einem zehn Stunden lang dauernden Zug am Mittwoch nach Ostern 1968 am offenen Sarg persönlich Abschied.²⁹²

Über den Bildern, welche die langen Schlangen der Mitarbeiter vor der Versuchshalle zeigen, gibt der Kommentar des Sprechers dem Tod des Vorstandsvorsitzenden eine universale Bedeutung. Von Nordhoff müsse nicht nur ein Werk und eine Stadt, sondern

auch die ganze Nation Abschied nehmen. Der Tod des Unternehmenspatriarchen lässt die gesamte ‚Volkswagen Familie‘ verzweifelt zurück: „Mehr als hunderttausend Arbeiter und Angestellte haben ihren großen Chef verloren. Millionen von Volkswagen Fahrern in aller Welt den Mann, dessen Tatkraft und Energie, dessen Unternehmergeist und echter Kaufmannschaft sie ein Automobil verdanken, das einmalig in der Welt ist.“

Der Film schildert dann ausführlich die offizielle Trauerfeier, die am Vormittag des 18. April auf dem Werksgelände stattfand, und an der neben der Familie über 1.700 Gäste aus Wirtschaft, Industrie und Politik teilnahmen. Der Aufsichtsratsvorsitzende und Staatssekretär a. D. Josef Rust, der Betriebsratsvorsitzende und Wolfsburger Oberbürgermeister Hugo Bork, Bundesfinanzminister Kurt Schmücker und der niedersächsische Wirtschaftsminister Karl Möller würdigten in ihren Reden die Verdienste Nordhoffs. Auf einem schwarzen Transporter, auf dessen Pritsche sich der Sarg befand, verließ der tote Vorstandsvorsitzende zum letzten Mal „sein“ Werk. Wolfsburg hatte Halbmast geflaggt und zahlreiche Menschen am Straßenrand erwiesen dem Verstorbenen die letzte Ehre. Der Weg des Wagens, an dessen Steuer der langjährige Fahrer Nordhoffs saß, führte die Porsche-Straße entlang zur St. Christopherus-Kirche hinter dem Rathaus. Dort zelebrierte

der Bischof von Hildesheim, Heinrich Maria Jansen, die Pontifikalmesse.²⁹³

Der Wochenschau-Film endet mit Bildern von der Beerdigung, die im engsten Familienkreis stattfand: Angehörige des Werkschutzes trugen Nordhoff zu seiner letzten Ruhestätte auf dem Waldfriedhof in Wolfsburg. Es folgt eine halbnaher Einstellung der engsten Familienangehörigen: die einen Trauerschleier tragende Witwe, die Töchter Barbara und Elisabeth, der Schwiegersohn Ernst Piëch. Der Sarg wird langsam in die Tiefe gesenkt, die Trauergäste treten an das Grab und verweilen kurz im Gedenken an den Toten.

Mit Nordhoff ging eine der dominierenden Unternehmerpersönlichkeiten der jungen Bundesrepublik, die wesentlich für den wirtschaftlichen Erfolg des Volkswagenwerks in der Nachkriegszeit verantwortlich war. Als Generaldirektor und späterer Vorstandsvorsitzender hatte er die Geschicke des Wolfsburger Unternehmens über zwanzig Jahre geprägt. Mit dem Tod Nordhoffs trat auch ein spezifischer Stil der visuellen Unternehmenskommunikation ab. Viele der von Volkswagen hergestellten Filme, die doch die in Wolfsburg oder Hannover so erfolgreich produzierten Autos in den

Vordergrund rücken sollten, erzählten zugleich von der Person des allmächtigen Generaldirektors. Schroedters „Aus eigener Kraft“ setzte eine der Betriebsansprachen Nordhoffs in Szene, Kalsers „Fünf Meilen westlich“ brachte Aufnahmen vom Orchideenliebhaber in seinem Garten am Kiefernweg und Knoops biographisches Porträt zeigte ihn an seinem Schreibtisch im Büro des Verwaltungsgebäudes. Die Figur des Generaldirektors und späteren Vorstandsvorsitzenden bildete in den 1950er und 1960er Jahren den Fluchtpunkt, auf den die Unternehmensfilme von Volkswagen zuliefen. Der mit einem ausgeprägten Sinn für mediale Inszenierungen ausgestattete Nordhoff gab sich als Meister der Bildwelten, der in vielen der von ihm verantworteten Filme eine enge Beziehung zwischen ihm als Person und den im Volkswagenwerk gebauten Autos herstellte. Er setzte sich als aufgeklärter Monarch in Szene, als erster Diener seines Unternehmens, der sich primär dem Gemeinwohl verpflichtet sah. Niemals wieder sollte ein Vorstandsvorsitzender so dominant in den Filmen des Unternehmens auftreten. Die Aufnahmen vom Absenken des Sarges in das Grab beschreiben damit auch das Ende einer ganzen Epoche im Unternehmensfilm von Volkswagen.



„Trauerfeierlichkeiten für Professor Nordhoff“



Warteschlange der Trauernden vor der Versuchshalle; Totenwache am Sarg Nordhoffs; letzte Ruhestätte des Vorstandsvorsitzenden auf dem Wolfsburger Waldfriedhof, jeweils 1968

Sinfonie eines Autos

Produktionsjahr: 1949 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* s/w, Ton *Länge:* 402 m *Laufzeit:* 14'06'' *Regie:* Ulrich Kayser, Werner Liesfeld
Kamera: Wilhelm Schmidt, Hermann Burk *Zeichentrick:* Hans Fischerkoesen *Musik:* Werner Eisbrenner mit dem Gürzenich-Orchester *Produzent:* UKA Film-Produktion GmbH *Verleih:* Union Film Verleih /////////////// Ohne Dialog, nur begleitet von stellenweise dramatischer, sinfonischer Musik zeigt der Film die einzelnen Schritte der Montage eines Käfer. Eine besondere Rolle dabei spielen Trickaufnahmen, die aus dem Studio von Hans Fischerkoesen stammen: Immer wieder wechselt der Film auf ein gezeichnetes Fließband, auf dem sich Einzelteile des Wagens befinden. Ein Teil des Wagens wird im Trick hervorgehoben. In der Folge wird dann in realen Bildern die Fertigung dieses Einzelteils gezeigt. Das Schlussbild spielt auf die beginnenden Exporterfolge an: Im Hintergrund ist ein sich langsam drehender Globus zu sehen, dem immer neue Käfer entspringen und der Kamera entgegenfahren.
Signatur: UVW, F001257

„Kleiner Wagen große Liebe“. Ein Film für Autofreunde

Produktionsjahr: 1949 *Uraufführung:* 8.5.1949, München *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* s/w, Ton *Sprache:* Deutsch *Länge:* 1.596 m
Laufzeit: 56'00'' *Regie:* Ulrich Kayser *Kamera:* Wilhelm Schmid, Ernst Krause *Schnitt:* Horst Wenneis *Schauspieler:* Edith Oss, Hell Renard, Hilde Hildebrandt, Werner Finck, Jakob Tiedtke, Beppo Brehm, Hannes Höning, Jochen Viemann *Buch:* Renard-Kay *Musik:* Fritz Wenneis, Lied: Georg Schneider *Auftraggeber:* Esso in Zusammenarbeit mit dem Volkswagenwerk Wolfsburg *Produzent:* UKA Film-Produktion GmbH /////////////// Eingebettet in eine Rahmehandlung, welche die Besichtigung des Werks durch eine Besuchergruppe zeigt, gibt der Film zunächst einen Einblick in den Fertigungsablauf. Danach setzt eine Spielhandlung ein, in deren Mittelpunkt der autobeegeisterte Mechaniker Klaus und seine Freundin, die Fahrlehrerin Inge, stehen. Immer wieder unterbrochen von verschiedenen Spielszenen findet der Film seinen Höhepunkt in der Überführung eines Neuwagens aus dem Werk nach Süddeutschland. Inge und Klaus machen sich gemeinsam auf dem Weg und singen am Schluss das Lied vom „Auto-Koller“.
Signatur: UVW, F001258

Amor am Steuer

Produktionsjahr: 1950 *Uraufführung:* 13.10.1950, Preetz *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* s/w, Ton *Sprache:* Deutsch *Länge:* 325 m *Laufzeit:* 11'21'' *Regie:* Günther Hassert *Kamera:* Alexander Blagona *Musik:* Willi Linow *Darsteller:* Heinz Ohlsen, Sonja Masur *Produktionsleitung:* E. Brahm *Produzent:* Rotona-Filmproduktion ///////////////

Ein Kulturfilm, der die Sehenswürdigkeiten der Holsteinischen Schweiz, einer der wichtigsten Tourismusregionen Norddeutschlands, vorführt. Im Mittelpunkt der heiteren Spielhandlung steht ein junges Paar, das mit einem Käfer Cabrio eine Urlaubsreise macht und touristisch wichtige Orte wie das Geburtshaus des Komponisten Carl Maria von Weber in Eutin oder die Bräutigamseiche im Dodauer Forst besucht.

Signatur: UVW, F001259

Hände am Werk

Produktionsjahr: 1951/52 *Uraufführung:* 6.9.1952 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* s/w, Ton *Länge:* 342 m *Laufzeit:* 12'00'' *Regie:* Johannes Häußler *Kamera:* Herbert Korösi /////////////// Ein Film, der ausführlich den Ort zeigt, an dem der Käfer hergestellt wird: Bilder von der beeindruckenden Fassade der Südrandbebauung wechseln mit Aufnahmen aus der Produktion und Sequenzen vom Verladen der Neuwagen auf Bahnwaggonen und Schiffe.

Signatur: UVW, F001260

Plastische Vorstellung, Ein Wagen und sein Werk und Weisser Traum

Produktionsjahr: 1952/53 *Uraufführung:* 17.3.1953, Frankfurt am Main *Format:* 35 mm Nitro *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Sprache:* Deutsch *Länge:* 465 m *Laufzeit:* 17'00'' *Regie:* Kurt Engel *Kamera:* Kurt Gewissen *Musik:* Gerhard Trede *Raumfilm-Beratung:* Hans Sauer *Produzent:* Boehner-Film // // // // // // // // // // Der erste, der in 3-D-Technik realisierten und auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt 1953 uraufgeführten Filme mit dem Titel „Plastische Vorstellung“ ist als kurzer Werbespot konzipiert, der die Vorzüge und technischen Besonderheiten des Käfers vorführt. „Ein Wagen und sein Werk“ stellt die Herstellung des Wagens in den Hallen des Werks in Wolfsburg vor. „Weisser Traum“ zeigt einen roten Käfer vor der beeindruckenden Kulisse der schneebedeckten Alpen.

Signatur: UVW, Foo1261

Aus eigener Kraft

Produktionsjahr: 1953/54 *Uraufführung:* 30.3.1954, Bonn [gleichzeitig Berlin, Hamburg, München und Frankfurt am Main] *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Agfacolor, Ton *Sprache:* Deutsch *Länge:* 2.024 m *Laufzeit:* 74'18'' *Regie:* Franz Schroedter *Idee und Buch:* Dörte Harms, Franz Schroedter *Kamera:* Karl Loeb, Wolf Göthe, Fritz Arno Wagner *Musik:* Alois Melchiar, Ausführung: Berliner Philharmoniker *Text:* Hans Schwarz, Oskar Herbert Hahn *Sprecher:* Hans Nielsen *Produzent:* Franz Schroedter Studio // // // // // // // // // // Aufgrund seiner Länge, der opulenten Farbbilder und der symphonischen Musik präsentiert sich „Aus eigener Kraft“ als Unternehmensfilm im Spielfilmformat. Aufnahmen aus der Produktion wechseln mit Bildern vom Leben in der Stadt Wolfsburg, die gerade aufgebaut wird. Der Film inszeniert die Fabrikgemeinschaft als große Familie, die Generaldirektor Heinrich Nordhoff als milder Patriarch leitet, der am Schluss mit einer Ansprache seinen großen Auftritt hat.

Signatur: UVW, Foo1262

Die Welt huldigt dem Volkswagen

Produktionsjahr: 1955 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Sprache:* Deutsch *Länge:* 807 m *Laufzeit:* 29'30'' *Kamera:* Heinz Gasse, Jost Graf Hardenberg, Walter Knoop, Wolfgang Krimmel, Gerd Seib, Wilfried Lemanis *Ton:* Herbert Schipper *Gestaltung:* Jost Graf Hardenberg, Heinz Pohl *Produzent:* Walter Knoop // // // // // // // // // //
Der Film berichtet über den Ablauf der Feierlichkeiten um die Produktion des einmillionsten Volkswagen im August 1955.

Signatur: UVW, F001263

Erbauliche Betrachtung

Produktionsjahr: 1956 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Sprache:* Deutsch *Länge:* 319 m *Laufzeit:* 11'40'' *Regie:* Hans Georg Dammann, Erhart H. Albrecht *Kamera:* Wolfgang Krimmel *Sprecher:* Heinz Klevenon *Ton:* Herbert Schipper *Produktionsleitung:* O. M. Weninger *Produzent:* Burg-Film Michael Jary G.m.b.H. // // // // // // // // // // Der Film dokumentiert den Bau des Werks in Hannover-Stöcken, das am 8. März 1956 die Fertigung des Volkswagen Transporter aufgenommen hat. Nach nur sieben Monaten Bauzeit steht auf dem Platz, wo vor kurzem noch grüne Wiesen waren, eine moderne Industrieanlage. Die Fabrik ist zweckmäßig, schön und modern in der Ausstattung: „Das Werk steht am Rande einer großen Stadt. Eine Fabrik im Grünen. Wir sahen, wie sie aus Schlamm und Erde emporwuchs, ein Monument des technischen und sozialen Fortschritts.“

Signatur: UVW, F001264

Wolfsburg – Stadt im Aufbau

Produktionsjahr: 1957-59 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton
Sprache: Deutsch *Länge:* 299 m *Laufzeit:* 11'00'' *Regie:* Herbert K. Theis
Kommentar: Fritz Lafontaine, Robert R. Seeger *Sprecher:* Fritz Lafontaine
Musik: Emil Ferstl, gespielt von den Münchner Philharmoniker
Produzent: Deutsche Interopa-Film H. Theis
 //////////////// Wolfsburg ist eine Art Paradies – die Stadt am Mittel-
 landkanal ist jung, sauber und aufstrebend. Überall wird gebaut
 und der Takt der Stadt wird vom Schichtwechsel im Volkswagen-
 werk bestimmt. Selbst die Hochzeiten orientieren sich am Beginn
 der Werksferien, denn in dieser Zeit finden die jungvermählten
 Paare die beste Gelegenheit für eine Hochzeitsreise. Der Film
 endet mit dem Aufbruch in den Urlaub: Koffer werden gepackt und
 im Wagen verstaut, die Fensterläden geschlossen und das Auto auf-
 getankt. Zurück bleibt die für einige Wochen gespenstisch leere
 Stadt.

Signatur: UVW, Foo1268

Heute für morgen [Kurzfassung von „Straßen der Vernunft“]

Produktionsjahr: 1958 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Länge:*
 328 m *Laufzeit:* 11'45'' *Regie:* Franz Schroedter *Buch und Text:*
 Dörte Harms, Fritz Raab, Klaus Hebecker *Kamera:* Herbert
 Lander, Paul Defru, Werner Hundhausen *Musik:* Bearb. Hansom
 Milde-Meißner *Schnitt:* K. M. Eckstein *Produktionsleitung:* Karl
 Junge //////////////// „Der Film lässt erkennen, wie moderne Arbeits-
 methoden mit Hilfe moderner Maschinen auch bei einer mögli-
 chen Verdoppelung der Erdbevölkerung in naher Zukunft dennoch
 bessere Lebensbedingungen für alle schaffen. Am Beispiel des
 Volkswagenwerks wird gezeigt, wie die Herstellung der Karosserie
 in wenigen Jahren rationalisiert wurde und heute in gigantischen,
 vollmechanischen Maschinenstraßen abläuft. Kontrapunktisch
 beleuchten Szenen vom Großstadt- und Strandleben eine Entwick-
 lung, die täglich mehr Menschen an Lebensgütern teilhaben lässt,
 deren Genuß früher nur wenigen Menschen vorbehalten war.“
 2. Deutsche Industriefilmtage Berlin 1961, 10.-13. Oktober 1961.
 Kongreßhalle Berlin, Berlin 1961, Film-Nr. 30.

Signatur: UVW, Foo1269

Lovis Corinth – Ein Leben in Bildern

Produktionsjahr: 1958 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Sprache:* Deutsch *Länge:* 419 m *Laufzeit:* 15'20'' *Regie:* Hans H. Hermann *Kamera:* Claus Schumann *Musik:* Peter Sandloff *Sprecher:* Frank Schafheitlin *Produzent:* Knoop-Filmproduktion // // // // // // // // // // //
Auf Initiative Nordhoffs fanden in den Jahren zwischen 1952 und 1967 acht bedeutende Kunstausstellungen in Wolfsburg statt. Der Film berichtet über die Gedächtnisausstellung, die zur Feier des 100. Geburtsjahres von Lovis Corinth 1958 in der soeben fertig gestellten Stadthalle gezeigt wurde.

Signatur: UVW, F001270

Des Widerspenstigen Zähmung, III. Teil

Produktionsjahr: 1959 *Format:* 35 mm *Länge:* 885 m *Laufzeit:* 32'25'' *Regie:* Kurt Wolfes *Kamera:* L. Peter Vigg *Musik:* Werner L. Fritsch *Schnitt:* Heinz Pohl // // // // // // // // // // // Der als Verkaufsschulung für den Transporter gedachte Film beginnt mit dokumentarischen Aufnahmen vom alljährlichen „Tag der Anerkennung“, an dem Händler und Vertriebsmitarbeiter für überdurchschnittliche Leistungen ausgezeichnet wurden. Daran schließen sich verschiedene Spielszenen an, in denen typische Kundensituationen gezeigt werden.

Signatur: UVW, F001271

Hochzeit in Wolfsburg

Produktionsjahr: 1959 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Farbe, Lichtton *Sprache:* Deutsch *Länge:* 288 m *Laufzeit:* 10'32'' *Regie:* Walter Knoop *Kamera:* Kurt Katzke, Werner Zimpel // // // // // // // // // // // Der Film dokumentiert die Hochzeit von Elisabeth Nordhoff, der Tochter Heinrich Nordhoffs, und Ernst Piëch am 18. August 1959 in Wolfsburg. Gezeigt werden Bilder von der standesamtlichen Trauung im Rathaus, der kirchlichen Trauung in der St. Christophorus-Kirche und Szenen von der Feier im Garten der Familie Nordhoff.

Signatur: UVW, F001272

Menschen im Betrieb

Produktionsjahr: 1959 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* s/w, Ton *Sprache:* Deutsch *Länge:* 300 m *Laufzeit:* 11'00'' *Regie:* Georg Alexander Tichatschek *Kamera:* Hans Münzhuber *Musik:* Gotthardt Welcker *Schnitt:* Brigitta Saurma *Produzent:* IFAG-Filmproduktion GmbH
 //////////// „Siebeneinhalb Millionen Arbeiter gehen jeden Morgen in den Betrieb, so wie die 40.000, die das Volkswagenwerk beschäftigt. Am Beispiel dieses Werkes wird deutlich, wie sich die Arbeitswelt der Fabrik in den letzten Jahrzehnten gewandelt hat. Gerade auch in Unternehmen, die weitgehend rationalisiert und automatisiert haben, werden heute weniger Hilfsarbeiter benötigt, sondern Fachkräfte, die mitarbeiten und mitdenken können. Zwar ist die Fabrikarbeit mit ihrer wenig abwechslungsreichen Fließbandfertigung nicht immer attraktiv, aber sie bietet gute Verdienstmöglichkeiten, soziale Sicherheit und Teilhabe am wachsenden Wohlstand. Die düsteren Prognosen über die Ausbeutung und Verelendung der Fabrikarbeiterschaft sind wenigstens im freien Teil der Welt nicht wahr geworden. Der fleissige, tüchtige Arbeiter unseres Landes darf sich als Individualist und freier Bürger fühlen.“ LandesfilmDienst für Jugend und Volksbildung in Baden-Württemberg (Hg.): Filme 6, Stuttgart 1968, S. 363.

Signatur: BA-FA, B107981

Landwirtschaftlicher Gehilfe gesucht

Produktionsjahr: 1960 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Sprache:* Deutsch *Länge:* 410 m *Laufzeit:* 15'00'' *Regie:* Franz Schroedter
 //////////// Der Film zeigt ausführlich die verschiedenen Einsatzmöglichkeiten des Transporters in der Landwirtschaft.
Signatur: UVW, F001273

Erlebt und Belauscht. Ein Filmbericht aus Afrika

Produktionsjahr: 1960 *Format:* 16 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Sprache:* Deutsch *Länge:* 274 m *Laufzeit:* 25'00'' *Regie:* Vanden Bosch
Kamera: P. Leurs *Produzent:* P. Leurs-Prod. //////////// Dokumentation einer Afrika-Expedition in Belgisch-Kongo. Zwei Transporter vollbringen eine außerordentliche Leistung: Sie fahren im Busch, sind auf buckligen Urwaldpisten zu sehen, passieren wackelige hölzerne Brücken und bahnen sich ihren Weg durch Wasserfurten. Ihr Einsatz in Afrika beweist, dass die Fahrzeuge auch unter extremen Witterungsbedingungen ihre Dienste leisten.
Signatur: UVW, F001274

Wolfsburg 221

Produktionsjahr: 1960 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Länge:* 517 m *Laufzeit:* 18'54'' *Regie:* Konstantin Kalser *Autor:* Reuven Frank *Kamera:* Henry V. Javorsky, Karl Malkames *Produzent:* Marathon International Productions, Inc. *Auftraggeber:* Volkswagenwerk AG, Werbeabteilung // „Hinter der einfachen Telefonnummer verbirgt sich eine Welt technischer Großproduktion. Die Telefonzentrale des Volkswagenwerkes ist Sammelpunkt weltweiter Verbindungen, Ausgangspunkt weltweiter Ausstrahlungen. In komprimierter Form gewährt der Film Einblick in die technologischen Voraussetzungen und Herstellungsprozesse der VW-Personenwagen und VW-Transporter in Wolfsburg, Hannover, Kassel und Braunschweig. Doch gilt die Betrachtung nicht nur der hochentwickelten Automatisierung von Pressenstraßen, Maschinen und Fließbändern. Der Film stellt die arbeitenden Menschen und ihre Maschinen als harmonische Einheit in der Welt der Technik dar.“ 2. Deutsche Industriefilmtage Berlin 1961, 10.-13. Oktober 1961. Kongreßhalle Berlin, Berlin 1961, Film-Nr. 20.

Signatur: UVW, F001275

Ein Weg zur Welt / The Give and Take

Produktionsjahr: 1960 *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Länge:* 665 m *Laufzeit:* 24'20'' *Regie:* Konstantin Kalser *Format:* 35 mm *Kamera:* Karl Malkames, Henry Javorsky, Giovanni Pucci, Marvin Farkas, Jack Horton *Musik:* Richard Ralf, gespielt von Mitgliedern des Volkswagen Orchesters *Sprecher:* Mike Ingram *Text:* Reuven Frank *Schnitt:* Kenneth Baldwin, Kenneth Brighton *Produzent:* Marathon International Productions, Inc. // „Der Film blendet auf zu einem Blick in den in Felsen gehauenen Goldtresor einer New Yorker Bank. Gleißende Barren des edlen Metalls werden auf Karren verschoben und in riesigen Stapeln gelagert, Symbol auch für den Wert des Geldes. Was an realem Wert hinter dem Geld steckt, nämlich Arbeit, Güterproduktion und Güteraustausch, das zeigt der Film an zahlreichen einprägsamen Beispielen aus aller Welt. Er illustriert die internationale Verflechtung des Welthandels, an dem Länder aller technischen Entwicklungsstufen teilhaben. Er hebt die Bedeutung des Handels für Frieden und Fortschritt hervor und erläutert die Voraussetzungen, die den internationalen Güteraustausch erst möglich machen. So wird dieser Film zu einer höchst instruktiven allgemeinverständlichen und doch unterhaltsamen Lektion über eine jedermann angehende Wirtschaftsfrage.“ Landesfilmdienst für Jugend und Volksbildung in Baden-Württemberg e.V. (Hg.): Filmkatalog 1963/1964, Stuttgart o. J. [1964], S. 89.

Signatur: UVW, F001276

Menschen unserer Zeit. Professor Dr. Heinrich Nordhoff

Produktionsjahr: 1961 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Farbe, teilweise s/w, Ton *Länge:* 374 m *Laufzeit:* 13'10'' *Regie:* Hans H. Hermann, Walter Knoop *Kamera:* Kurt Katzke *Musik:* Gerhard Trede *Sprecher:* Hermann Rockmann *Produzent:* Knoop Filmproduktion ///////////////
 Filmisches Porträt, das den charismatischen Generaldirektor und sein Wirken für das Volkswagenwerk in den Mittelpunkt seiner Handlung stellt. Nordhoff tritt in diesem Film selbst auf und berichtet vom wundersamen Wirtschaftsaufschwung am Mittellandkanal. In Schwarz-Weiß-Bildern werden im Rückblick wichtige Stationen der Entwicklung des Werks vorgestellt: Die Feier zur Produktion des einhunderttausendsten Wagens, der Bau des Transporterwerks in Hannover, die Gründung von Tochterunternehmen am Beispiel Brasiliens oder die „Millionenfeier“ im Jahr 1955.

Signatur: UVW, F001277

es liegt in unserer hand... / A Time like this

Produktionsjahr: 1962 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Länge:* 765 m *Laufzeit:* 28'00'' *Regie:* Konstantin Kalser *Kamera:* Karl Malkames *Schnitt:* James Wooley *Produzent:* Marathon International Productions, Inc. *Text:* Reuven Frank *Produktionsleiter:* Kenneth Baldwin *Deutsche Bearbeitung:* Hans H. Hermann *Sprecher:* Richard Münch /////////////// „Die Geschichte des Menschen ist die Geschichte seiner Erfahrungen. Wie er sich auf dieser Erde einrichtete, wie er sich Land und Meer und Luft dienstbar machte – das wird in diesem Film deutlich... ..und auch, mit welcher Dynamik die Technik das Gesicht der Erde verwandelt hat und noch verwandeln kann. Ob in Brasilien, Australien oder Afrika: überall macht der technische Fortschritt ungeahnte neue Energien frei. Es liegt in unserer Hand, ob alle Völker dieser Erde an der Entwicklung der Technik und ihren stolzen Ergebnissen teilhaben können.“ Der VW-Filmdienst. Ihr Beitrag zur VW-Öffentlichkeitsarbeit, Wolfsburg 1972.

Signatur: UVW, F001278

Welt-Markt der Ideen**[Kurzfassung des Films „es liegt in unserer hand...“]**

Produktionsjahr: 1963 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Länge:* 342 m *Laufzeit:* 12'30'' *Regie:* Konstantin Kalser *Kamera:* Karl Malkames *Produktionsleitung:* Kenneth Baldwin *deutsche Fassung:* Hans H. Hermann *Sprecher:* Botho Jung *Produzent:* Marathon International Productions, Inc. //////////////// Diese gekürzte Fassung von „es liegt in unserer hand...“ wurde für den Einsatz in den Kinos der Paramount hergestellt.

Signatur: UVW, F001279

Stählerne Karawane

Produktionsjahr: 1962 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* s/w, Ton *Sprache:* Deutsch *Länge:* 318 m *Laufzeit:* 11'38'' *Regie:* Heinz Salomon *Kamera:* Kurt Katzke *Text:* Kars G. Thorsting *Produzent:* Deutsche Filmwochenschau „Blick in die Welt“ //////////////// Nachdem am 8. März 1956 im neugebauten Werk in Hannover der erste Transporter vom Band gelaufen war, stieg die Produktion schnell an. Bereits sechs-einhalb Jahre später, am 2. Oktober 1962, lief dort der einmillionste Volkswagen Transporter vom Band. Der Film zeigt – ausgehend vom mit Blumen geschmückten Jubiläumstransporter – die verschiedenen Arbeitsgänge der dortigen Produktion.

Signatur: UVW, F001280

**Automation – Menschen, Methoden, Maschinen /
The Right Hand of Plenty**

Produktionsjahr: 1962 *Format:* 35 mm *Länge:* 580 m *Laufzeit:* 21'14'' *Regie:* Kenneth Baldwin *Kamera:* George Silano *Musik:* Hale Rood *Text:* Philip C. Lewis *Erzähler:* Russ Hall *Produzent:* Konstantin Kalser //////////////// Konzipiert als Film über das Modell VW 1500 wird ausführlich über den Ablauf und die technischen Feinheiten der Automobilproduktion in Wolfsburg berichtet.

Signatur: UVW, F001281

Takte. Ballett für Maschinen**[Kurzfassung des Films „The Right Hand of Plenty“]**

Produktionsjahr: 1962 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Länge:* 238 m *Laufzeit:* 8'24'' *Kamera:* George Silano *Produzent:* Marathon International Productions, Inc. //////////////// Der Musikfilm ohne Dialog zeigt Detailaufnahmen der Automobilproduktion: Motorblöcke werden auf endlosen Bändern scheinbar schwerelos transportiert, Pressen stanzen mit nie gesehener Leichtigkeit Bleche, Zahnräder werden gefräst und Karossen in das Lackbad getaucht. Das alles ist unterlegt mit einem zeitgemäßen Jazz-Soundtrack, der die Maschinen tatsächlich zum Leben erweckt.

Signatur: UVW, F001282

Young is the Land

Produktionsjahr: 1963 *Format:* 16 mm *Länge:* 138 m *Laufzeit:* 12'34'' *Regie:* Konstantin Kalser *Kamera:* R. Wood, J. Atkinson *Text:* Philip C. Lewis *Sprecher:* Roly Barlee *Produzent:* Marathon International Productions, Inc. // // // // // // // // // // Ein Film über die Gründung und Entwicklung der „Volkswagen of Australia“. Gezeigt werden zunächst der Alltag und das Leben in Australien. Es folgen Aufnahmen von den Werksanlagen in Clayton sowie Bilder von der Produktion in den Hallen.

Signatur: UVW, F001283

Theatrum Machinarum – oder: Die neue Maschinenkunst

Produktionsjahr: 1963 *Format:* 35 mm *Länge:* 329 m *Laufzeit:* 12'02'' *Regie:* Franz Schroedter *Mitarbeit:* Werner Krien, Rolf Turconi, Dörte Harms, Fritz Raab, Wolfgang Wehrum, Werner Rönfeldt, Friedrich Klotzsch // // // // // // // // // // Der Film stellt drei Automatenpuppen aus dem Musée d'Art et d'Histoire in Neuchâtel vor, die der Schweizer Uhrmacher Pierre Jaquet-Droz 1774 mit großem Erfolg dem staunenden Publikum vorgeführt hat. Die historischen Puppen, die schreiben, zeichnen und musizieren können, werden mit den Automaten verglichen, wie sie in der Automobilherstellung bei Volkswagen zum Einsatz kommen.

Signatur: UVW, F001284

The Shape of Quality

Produktionsjahr: 1964/65 *Format:* 16 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Sprache:* Englisch *Länge:* 290 m *Laufzeit:* 26'30'' *Regie:* Fred Schepisi *Kamera:* H. Rubie *Musik:* B. Clarke & F. Smith *Edited by:* B. Kavanagh *Sprecher:* J. Royle *Produzent:* Cinesound // // // // // // // // // // Dokumentarfilm über die Tochterunternehmung in Australien. Ausführlich wird die Herstellung des Wagens in den Hallen in Clayton geschildert. Der Sprecher kommt am Schluss zu dem Ergebnis: „The VW beetle shape has become a familiar sight on Australian roads.“

Signatur: UVW, F001285

Schiffe. Boten des Welthandels / The Way of a Ship

Produktionsjahr: 1965 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Länge:* 692 m *Laufzeit:* 25'18'' *Regie:* Konstantin Kalser *Kamera:* Heribert Friemel, Maurice Ford, Mitsuji Kanau, George Silano, Karl Malkames, Richard Schüler *Text:* Rüdiger Proske *Originaltext:* Nicholas Monsarrat *Musik:* James A. Reichert *Schnitt:* Kenneth Baldwin *Produzent:* Marathon International Productions, Inc. // Der Film verfolgt den Weg von Handelswaren in der Binnen- und Seeschifffahrt, zeigt Panoramabilder vom Meer, den weiten Horizont im Gegenlicht der Sonne, Hafenansichten sowie Gischt und Wellen. Schiffe sind in diesem Film nicht nur ein einfaches Transportmittel, sie werden zu „Boten der Kultur“ stilisiert.

Signatur: UVW, F001286

Auf den Punkt genau. Die Automatisierung der Volkswagen-Produktion

Produktionsjahr: 1964-66 *Uraufführung:* 12.1.1966 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Länge:* 875 m *Laufzeit:* 30'50'' *Regie:* Franz Schroedter *Drehbuch:* Doerte Harms, Fritz Raab *Kamera:* Werner Krien *Produktionsleiter:* Friedrich Klotzsch *Schnitt:* Wolfgang Wehrum *Produzent:* Franz Schroedter Studio KG // Der Film zeigt die modernen Techniken der Automobilproduktion in Wolfsburg. Ausführlich werden die Funktionsweise der Transferstraßen, das Prinzip der elektrischen Folgesteuerung und das automatisierte Punktschweißen vorgestellt.

Signatur: UVW, F001288

The Young Ambassadors

Produktionsjahr: 1966 *Format:* 16 mm *Sprache:* Englisch *Länge:* 151 m *Laufzeit:* 13'47'' *Produzent:* Fisher-Slezas Film/Marathon International Productions, Inc. // Ein Film, der das von Volkswagen initiierte Austauschprogramm deutscher und amerikanischer Jugendlicher dokumentiert. „The Young Ambassadors“ schildert das Leben amerikanischer Austauschschüler bei ihren Wolfsburger Gasteltern. Gezeigt werden der gemeinsame Schulunterricht und die Freizeitaktivitäten. Der Besuch im Volkswagenwerk ist obligatorisch und darf im Besuchsprogramm nicht fehlen.

Signatur: UVW, F001289

... zum Beispiel: Brasilien

Produktionsjahr: 1965 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Länge:* 984 m *Laufzeit:* 36'00'' *Regie:* Hans H. Hermann *Kamera:* Klaus Schumann *Produzent:* Porta-Film, Herbert Obscherningkat
 //////////// „Brasilien ist das viertgrößte Land der Erde. Es ist auf dem Wege, eine Industrienation zu werden. Ungeheuer ist sein Reichtum an natürlichen Bodenschätzen. Aber riesige Teile des Landes warten noch auf die Erschließung. Verkehrstechnik und Energiewirtschaft sind deshalb besonders notwendige und bevorzugte Gebiete der Industrialisierung. Der deutsche Anteil an der Entwicklung Brasiliens ist besonders hoch. Die Zusammenarbeit deutscher und brasilianischer Unternehmen – besonders auf dem Sektor des Automobilismus – trägt entschieden zum Sprung in die Zukunft bei. Hiervon (und von der Ausstrahlung dieser Industrien in alle Bereiche des brasilianischen Alltags) berichtet dieser Film.“
 Der VW-Filmdienst. Ihr Beitrag zur VW-Öffentlichkeitsarbeit, Wolfsburg 1972.

Signatur: UVW, F001290

Trauerfeierlichkeiten für Professor Nordhoff

Produktionsjahr: 1968 *Format:* 35 mm *Bild/Ton:* s/w, Ton *Sprache:* Deutsch *Länge:* 94,5 m *Laufzeit:* 3'17'' *Kamera:* Kurt Katzke, Horst Grund *Produzent:* Deutsche Filmwochenschau „Blick in die Welt“
 //////////// „Trauer in Wolfsburg, der Volkswagen Stadt. (...) Heinrich Nordhoff hat uns verlassen. Er wurde abberufen aus einem Leben und seinem Werk. Mehr als hunderttausend Arbeiter und Angestellte haben ihren großen Chef verloren. Millionen von Volkswagen Fahrern in aller Welt den Mann, dessen Tatkraft und Energie, dessen Unternehmergeist und echter Kaufmannschaft sie ein Automobil verdanken, das einmalig in der Welt ist. Tausende nahmen von Heinrich Nordhoff Abschied, der aufgebahrt in einer Werkshalle, die sonst vom Dröhnen seiner Maschinen und Motoren erfüllt war, diese letzte Ehrung erfuhr.“

Signatur: UVW, F001291

Where it's at!

Produktionsjahr: 1970 *Format:* 16 mm *Sprache:* Englisch *Länge:* 145 m *Laufzeit:* 12'51'' *Regie:* Konstantin Kalser *Kamera:* Bil Godsey *Sprecher:* Mike Ingram *Produzent:* Marathon International Productions, Inc. // Der Film schildert die Arbeitsbedingungen im Wolfsburger Werk und das Leben der aufstrebenden Industriestadt. In einer längeren Sequenz werden der junge Beschäftigte Karl Schocker, der damals in Halle 3 arbeitete, und seine Familie vorgestellt.

Signatur: UVW, Foo1292

In Afrika unterwegs – Entdeckungsreise ins Abenteuer

Produktionsjahr: 1970 *Format:* 16 mm *Bild/Ton:* Farbe, Ton *Länge:* 170 m *Laufzeit:* 15'30'' *Regie:* Ein Film der Gebrüder Buchheim [= Herbert und Heinz Buchheim] Gestaltet von Gerhard Uhde // „Diesen Film von einer Filmexpedition nach Ostafrika haben zwei Filmamateure gedreht. Sie berichten über ihre Besuche in verschiedenen Nationalparks und Tierreservaten und haben dabei mit der Kamera einzigartige Tieraufnahmen eingefangen. Aber auch Unterwasseraufnahmen mit einmalig schönen Bildern aus der Tiefe des Indischen Ozeans bereichern den Film. In einer kleinen Nebenrolle: die für die Reise benötigten VW-Transporter.“ Der VW-Filmdienst. Ihr Beitrag zur VW-Öffentlichkeitsarbeit, Wolfsburg 1972.

Signatur: UVW, Foo1293

Anmerkungen

1. Vorspann

- ¹ Eine eingehende Interpretation des Films von Johannes von Moltke: No Place Like Home. Locations of Heimat in German Cinema, Berkeley 2005, S. 121ff. Die Handlung findet sich ausführlich zusammengefasst in Gerhard Bliersbach: So grün war die Heide. Der deutsche Nachkriegsfilm in neuer Sicht, Weinheim 1985, S. 96ff.
- ² Zur Typengeschichte des Cabriolets ausführlich Keith Seume: VW Käfer Cabriolet. Die Autos und ihre Geschichte 1949-1980, Stuttgart 1996; Bernd Wiersch: Die Edel-Käfer. Sonderkarosserien von Rometsch, Dannenhauer & Stauss, Wilhelm Karmann, Enzmann, Gebr. Beutler, Ghia Aigle, Joseph Hebmüller & Söhne, Drews, Wendler, Bielefeld 2007.
- ³ „Alle Tage Gloria“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1955, Nr. 23, S. 46.
- ⁴ VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1951, Nr. 13, S. 51.
- ⁵ Vgl. Käfer ade. Das Buch von Volkswagen zum Bandablauf des letzten Käfer in Mexiko, Wolfsburg 2003; Erhard Schütz: Der Volkswagen, in: Etienne François/Hagen Schulze (Hg.): Deutsche Erinnerungsorte. Band 1. München 2001, S. 352-369; Ders.: Der „Käfer“. Die Ikone des Wirtschaftswunders, in: Gerhard Paul (Hg.): Das Jahrhundert der Bilder. 1949 bis heute. Göttingen 2008, S. 122-129.

2. Aufbaupathos und Wirtschaftswunder – die ersten Filme

- ⁶ Fischerkoesen hieß eigentlich Hans Fischer. Den Namen seiner Geburtsstadt Bad Kösen an der Saale fügte er später seinem Geburtsnamen bei. Vgl. zu seiner Biographie Günter Agde: Ohne Verfallsdatum. Der deutsche Werbefilmregisseur Hans Fischerkösen, in: epd Film 13 (1996), Nr. 9, S. 21-25.
- ⁷ Heinz-B. Heller: Avantgarde – Sozialkritik – Didaktik – Propaganda. Tendenzen der internationalen Entwicklung, in: Peter Zimmermann (Hg.): Geschichte des dokumentarischen Films in Deutschland. Bd. 3: ‚Drittes Reich‘ 1933-1945. Stuttgart 2005, S. 57-68, hier S. 59.
- ⁸ Uwe Day: Silberpfeil und Hakenkreuz. Autorennsport im Nationalsozialismus, Berlin 2005, S. 38f.
- ⁹ Christiane Mückenberger: ‚Land im Osten‘, in: Zimmermann, Geschichte, Bd. 3, S. 377-390, hier S. 388.
- ¹⁰ Klaus Kreimeier: Ein deutsches Paradigma. Die Kulturabteilung der Ufa, in: Peter Zimmermann (Hg.): Geschichte des dokumentarischen Films in Deutschland, Bd. 2: Weimarer Republik 1918-1933. Stuttgart 2005, S. 67-86, hier S. 86.
- ¹¹ Ausführlich Dorit Müller: Gefährliche Fahrten. Das Automobil in Literatur und Film um 1900, Würzburg 2004.
- ¹² Vgl. etwa Gertrud Koch: Endlich Fahren. Geschwindigkeit und Autofahren im Film, in: Peter M. Bode/Sylvia Hamberger/Wolfgang Zängl (Hg.): Alptraum Auto. Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen. München 1991, S. 205-209; Martin Buckley/Andrew Roberts: Cars in Films. Great Moments from Post-war International Cinema, Sparkford 2002; Raymond Lee: Fit for the Chase. Cars and the Movies, New York 1969; Morand Morandini: L'auto e il cinema, Arese 1985; Josette Sicsic: Quand l'automobile fait du cinéma, Paris 1986.
- ¹³ Vgl. Alexa Geisthövel: Das Auto, in: Alexa Geisthövel/Habbo Knoch (Hg.): Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts. Frankfurt am Main 2005, S. 37-46; Bernd Ingmar Gutberlet: Tempo! Wie das Auto die Welt verändert hat, Berlin 2007; Brian Ladd: Autophobia. Love and Hate in the Automotive Age, Chicago 2008.

- ¹⁴ Jens Jäger: Photographie: Bilder der Neuzeit. Einführung in die Historische Bildforschung, Tübingen 2000, S. 100.
- ¹⁵ Yvonne Zimmermann: Heimatpflege zwecks Suppenpromotion. Zum Einsatz von Lichtbildern und Filmen in der Schweizer Lebensmittelbranche am Beispiel von Maggi, in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 52 (2007), Nr. 2, S. 203-226, hier S. 206; Manfred Grieger/Dirk Schlinkert: Werkschau 1. Fotografien aus dem Volkswagenwerk 1948 bis 1974, Wolfsburg 2010.
- ¹⁶ Im allgemeinen Zusammenhang Nicolas Hatzfeld/Gwenaële Rot/Alain Michel: Le travail au cinéma. Un réapprentissage de la curiosité sociale, in: Esprit. Revue internationale, 2006, Nr. 7/326, S. 78-99. Einen Überblick der bisher erschienenen Literatur bieten Anna Heymer/Patrick Vonderau: Industrial Films. An Analytical Bibliography, in: Vinzenz Hediger/Patrick Vonderau (Hg.): Films that Work. Industrial Film and the Productivity of Media, Amsterdam 2009, S. 405-461.
- ¹⁷ Martin Loiperdinger: Industriebilder, in: Uli Jung/Martin Loiperdinger (Hg.): Geschichte des dokumentarischen Films in Deutschland, Bd. 1: Kaiserreich, Stuttgart 2005, S. 324-332, hier S. 325.
- ¹⁸ Yvonne Zimmermann: Vom Lichtbild zum Film. Anmerkungen zur Entstehung des Industriefilms, in: montage/av. Zeitschrift für Theorie & Geschichte audiovisueller Kommunikation 15 (2006), Nr. 1, S. 74-90.
- ¹⁹ Hans Schaller: Der Industriefilm schrieb Geschichte 1895-1995. 100 Jahre Industrie- und Wirtschaftsfilm, Dortmund 1997, S. 9f.
- ²⁰ Stefan Przigoda/Michael Farrenkopf: Industriefilme. Zur Interpretation und Reichweite einer vernachlässigten Quelle, in: Rudolf Boch (Hg.): Unternehmensgeschichte heute: Theorieangebote, Quellen, Forschungstrends. Beiträge des 4. unternehmensgeschichtlichen Kolloquiums, Leipzig 2005, S. 99-111.
- ²¹ Rick Prelinger: The Field Guide to Sponsored Films, San Francisco 2006. Im Netz zugänglich unter: <http://www.filmpreservation.org/projects/fieldguide.html> [letzter Zugriff: 1.5.2010].
- ²² Anja Casser/Beate Hentschel: Alles Fiction – Der Unternehmensfilm als ‚Story‘, in: Beate Hentschel/Anja Casser (Hg.): The Vision Behind. Technische und soziale Innovationen im Unternehmensfilm ab 1950, Berlin 2007, S. 6-11, hier S. 6.
- ²³ Gustav Adolf Fritze: Die Kinematographie im Dienste der Industrie, in: Bild und Film. Zeitschrift für Lichtbilderei und Kinematographie 3 (1913/14), S. 124-128, hier S. 126.
- ²⁴ Vinzenz Hediger/Patrick Vonderau: Record, Rhetoric, Rationalization. Film und industrielle Organisation, in: Vinzenz Hediger/Patrick Vonderau (Hg.): Filmische Mittel, industrielle Zwecke. Das Werk des Industriefilms, Berlin 2007, S. 22-33.
- ²⁵ Manfred Rasch: „Film ab!“ Zum Industriefilm des Ruhrgebiets zwischen 1948 und 1959, in: Manfred Rasch (Hg.): Industriefilm 1948-1959. Filme aus Wirtschaftsarchiven im Ruhrgebiet, Essen 2003, S. 11-48, hier S. 13.
- ²⁶ Joachim Klaus Rutenberg, Der Film der Industrie, in: filmtechnikum. Die Fachzeitschrift für Film-, Kino- und Fernsehpraxis 8 (1957), Folge 11, S. 365f., hier S. 365.
- ²⁷ Ein ähnliches Verfahren der Bildkontrolle wurde auch in der Fotozentrale angewandt, jener im September 1949 ins Leben gerufenen organisatorischen Einheit im Wolfsburger Werk, die über eigenes Personal und Budget für die Produktion von Fotografien verfügte. Kein Foto sollte das Werk verlassen, das „nicht dem qualitativen Niveau der Publikationen und dem Image des Unternehmens und seiner Produkte“ entsprach; Dirk Schlinkert: Zwischen Dokumentation, Kommunikation und Repräsentation: Fotografien aus dem Volkswagenwerk 1948-1974, in: Grieger/ders., Werkschau 1, S. 11.
- ²⁸ Loiperdinger, Industriebilder, S. 332.
- ²⁹ F.T. Meyer: Deutsche Arbeit, deutsche Technik. Aspekte des Industriefilms, in: Zimmermann, Geschichte Bd. 2, S. 364-380, hier S. 378.
- ³⁰ Alf Lüdtke: Eigen-Sinn. Fabrikalltag, Arbeitererfahrungen und Politik vom Kaiserreich bis in den Faschismus. Hamburg 1993.

- ³¹ Zur Kundendienst-Schule siehe Karsten Linne: „[...] bisher nur Sonnentage [...]“. Der Aufbau der Volkswagen-Händlerorganisation 1948 bis 1967, in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 53 (2008), Nr. 1, S. 5-32, hier S. 20; Markus Lupa: Spurwechsel auf britischen Befehl. Der Wandel des Volkswagenwerks zum Marktunternehmen 1945-1949, Wolfsburg 2010, S. 88ff.
- ³² „Dokumentarfilm. Als peinlich empfunden“, in: DER SPIEGEL, Nr. 49 vom 5.12.1951, S. 33-36.
- ³³ Zur Biographie Häußlers ausführlich Tobias Ebbrecht: Ein nationaler Propagandist. Johannes Häußlers Filmarbeiten in der Weimarer Republik, dem „Dritten Reich“ und der frühen Bundesrepublik, unveröffentlichtes Manuskript. Ich danke Herrn Ebbrecht herzlich, dass er mir die Einsichtnahme in dieses Manuskript ermöglichte.
- ³⁴ Siehe zum Film von 1935, der eine Art Leistungsschau der deutschen Industriearbeit lieferte und mit einer Hitler-Rede zum 1. Mai endete, Irmgard Wilharm: Film und Zeitgeschichte. Zur Nutzung des dokumentarischen Films durch die Geschichtswissenschaft, in: Zimmermann, Geschichte, Bd. 3, S. 720-732, hier S. 727ff.
- ³⁵ Tobias Ebbrecht: „Wir hatten eine Heimat, und die Heimat starb.“ Johannes Häußler und die Kontinuitäten im politischen Dokumentarfilm vor und nach 1945, in: Filmblick 12 (2007), Nr. 34, S. 7-26.
- ³⁶ Ebbrecht, Ein nationaler Propagandist; „Ost-Flüchtlinge. Schuhputzen im Lager“, in: DER SPIEGEL, Nr. 29 vom 15.7.1953, S. 32f.
- ³⁷ „Dokumentarfilm. Als peinlich empfunden“, in: DER SPIEGEL, Nr. 49 vom 5.12.1951, S. 33-36, hier S. 36.
- ³⁸ „Curt A. Engel“, in: Impuls. Fachzeitschrift für Film- und Fernsehwerbung, Wirtschaftsfilm, Industriefilm, Dokumentarfilm, Lehrfilm 2 (1961), Nr. 5 vom 20.5.1961, S. 31 [= Notiz zum 60. Geburtstag Engels]. Der 1901 in Klotzsche-Königswald bei Dresden geborene und 1977 in Hamburg verstorbene Regisseur war 1927 nach einer Bühnenbildnerlehre zur Boehner-Film gekommen, für die er eine Vielzahl von Werbe-, Präsentations- und Kulturfilme realisierte. Nach dem Tod des Firmengründers Fritz Boehner wurde er 1959 Mitgesellschafter der neuen Boehner-Film KG.
- ³⁹ Kay Hoffmann: Mobilisierung der ‚Werkgemeinschaft‘. Industrie- und Werbefilme, in: Zimmermann, Geschichte, Bd. 3, S. 242-256, hier S. 248.
- ⁴⁰ Zur Firmengeschichte der Boehner-Film KG ausführlich bei André Eckhardt: Im Dienst der Werbung. Die Boehner-Film 1926-1967, Berlin 2004.
- ⁴¹ Ebd., S. 52ff. Vgl. auch Curt A. Engel: Ich drehte Raum-Filme, in: Orion. Naturwissenschaftlich-technische Zeitschrift für Jedermann 8 (1953), S. 266f.
- ⁴² Zu den drei Filmen auch André Eckhardt: Für Heute und Morgen. Boehner-Film und der Wirtschaftsfilm in den letzten Jahren des deutschen ‚Wirtschaftswunders‘, in: Hentschel/Casser, Vision, S. 112-123, hier S. 121. Aus zeitgenössischer Perspektive „Internationale Automobilausstellung Frankfurt 1953“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1953, Nr. 14, S. 59-70, hier S. 67; Klaus Lehrle: Deutscher Raumfilm System Zeiss Ikon, in: Photo Magazin Oktober 1953, S. 46f.
- ⁴³ Boehner-Film betr. Bericht der über die bisherige Organisationsarbeit zur Durchführung der VW-Tournee und den Einsatz des plastischen VW-Films in den Lichtspieltheatern der Bundesrepublik vom 17.7.1953 (UVW, Z 69, Nr. 394/1). Aufgrund einer nachträglichen Meldung des Magistrats der Stadt Kiel, wonach die Besucherzahl der Filme während der Kieler Woche 1953 nicht 20.000, sondern 24.840 betragen habe, ergab sich drei Tage später eine neue Gesamtzahl vom 231.744 Besuchern, vgl. Boehner-Film betr. Nachmeldung vom 20.7.1953 (UVW, Z 69, Nr. 394/1).

- ⁴⁴ Adolf Meurer: Plastikfilm jetzt im VW-Kino, in: Wolfsburger Allgemeine. Wolfsburger Tageblatt vom 29.5.1953, S. 4. Siehe zu Meurer, der im Frühjahr 1943 zum Firmenbeauftragten des Volkswagenwerks in Frankreich bestellt worden war, Hans Mommsen/Manfred Grieger: Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Düsseldorf 1996, S. 667ff; Peter Lessmann: Industriebeziehungen zwischen Deutschland und Frankreich während der deutschen Besatzung 1940-1944. Das Beispiel Peugeot - Volkswagen, in: Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte 17/3 (1990), S. 120-153, hier v.a. S. 143f.
- ⁴⁵ Adolf Meurer betr. Erfolgsbericht der Presseaktion über den plastischen VW-Film vor und während der I.A.A. 1953 vom 25.6.1953 (UVW, Z 69, Nr. 394/1).
- ⁴⁶ Presseartikel zum Einsatz der neuen Raumfilme auf der IAA (UVW, Z 69, Nr. 389/1, Nr. 392/1 und Nr. 393/1).
- ⁴⁷ „Und in Deutschland... Die ersten dreidimensionalen Farbfilme“, in: DIE ZEIT vom 19.3.1953 (UVW, Z 69, Nr. 389/1).
- ⁴⁸ Die Unternehmensfilmproduktion bei Volkswagen wurde bislang in der Literatur nicht systematisch behandelt. Erste Ansätze bei Bernd Linhart: ‚Öffentlichkeitsarbeit‘ mit Industriefilmen, in: Knut Hickethier/Wolf Dieter Lützen/Karin Reiss (Hg.): Das deutsche Auto. Volkswagenwerbung und Volkskultur, Fernwald-Steinbach 1974, S. 193-200; Susanne Fuhrmann: Die Stadt – Das Auto – Der Film. Facetten der Fremd- und Selbstdarstellung von Wolfsburg und Volkswagen, in: Gesellschaft für Filmstudien (Hg.): Wir Wunderkinder. 100 Jahre Filmproduktion in Niedersachsen Hannover 1995, S. 211-222; Rainer Rother: Aus eigener Kraft. Aufbaupathos in Filmen über Wolfsburg und Stalinstadt, in: Rosmarie Beier (Hg.): aufbau west aufbau ost. Die Planstädte Wolfsburg und Eisenhüttenstadt in der Nachkriegszeit, Berlin 1997, S. 273-279.
- ⁴⁹ Bei Renault befand sich am zentralen Firmensitz in Boulogne-Billancourt in den Jahren zwischen 1950 bis 1961 ein eigener „Service cinéma“, der Filme herstellte, welche die Arbeit im Werk dokumentierten, vgl. Nicolas Hatzfeld/Alain P. Michel/Gwenaële Rot: Filmer le travail au nom de l'entreprise? Les films Renault sur les chaînes de production (1950-2005), in: Entreprises et histoire 44 (2006), S. 25-42 (in englischer Sprache wiederveröffentlicht unter dem Titel: Filming Work on Behalf of the Automobile Firm. The Case of Renault (1950-2002), in: Hediger/Vonderau, Films, S. 187-209. Auch bei Siemens gab es eine eigene „Filmgruppe“, vgl. Hans Sauer: Industriefilm? – Industriefilm!, in: Dankwart Rost (Hg.): So wirbt Siemens, Düsseldorf 1971, S. 175-185.
- ⁵⁰ Redaktionsnotiz zu seinem 50. Geburtstag, in: Gute Fahrt. Die Zeitschrift für den Volkswagenfahrer, Februar 1960, Heft 2, S. 13; siehe zu seiner Biographie auch „Bildchronik zur Verabschiedung von Herbert Hahn“ (UVW, Z 373, Nr. 892/1).
- ⁵¹ Vertrag zwischen der Volkswagenwerk AG und Franz Schroedter vom 8.7.1964 (UVW, Z 373, Nr. 914/1).
- ⁵² Konitz/v. Scheven an Schroedter vom 3.11.1965 (UVW, Z 373, Nr. 914/1).
- ⁵³ Vinzenz Hediger: ‚Dann sind Bilder also nichts!‘ Vorüberlegungen zur Konstitution des Forschungsfelds ‚Gebrauchsfilm‘, in: montage/ av. Zeitschrift für Theorie & Geschichte audiovisueller Kommunikation 14 (2005), Heft 2, S. 11-22; Yvonne Zimmermann, ‚Was Hollywood für die Amerikaner, ist der Wirtschaftsfilm für die Schweiz‘. Anmerkungen zum Industriefilm als Gebrauchsfilm, in: Hediger/Vonderau, Filmische Mittel, S. 54-72.
- ⁵⁴ Geschäftsbericht 1951 der Hauptabteilung Verkauf und Kundendienst, S. 24 (UVW, Z 174, Nr. 1033/5).
- ⁵⁵ Jahresbericht der Hauptabteilung Verkauf und Kundendienst 1955, S. 38 (UVW, Z 174, Nr. 1038/1).
- ⁵⁶ Siehe zur Organisationsgeschichte dieser Abteilung und ihren Aufgaben Dirk Schlinkert: Von der Reklame zum Marketing, in: Es gibt Formen, die man nicht verbessern kann. 50 Jahre Volkswagen Werbung, Hamburg 2002, S. 8-17.

- ⁵⁷ L. Kemmler u. E. Grossmann, Rechtsabteilung Volkswagenwerk, an die Ortspolizeibehörde Wolfsburg vom 24.7.1946 (UVW, Z 69, Nr. 229/1). Vgl. auch Bürgermeister Wolfsburg, i.V. Dahme, an Volkswagenwerk GmbH vom 3.10.1946, in dem dieser „auf Grund der Polizeiverordnung über die Anlage und Einrichtung von Lichtspieltheatern und über Sicherheitsvorschriften bei Lichtspielvorführungen vom 18.3.1937 (G.S. S. 41) die Betriebserlaubnis für Lichtspielvorführungen auf jederzeitigen Widerruf“ mitteilt (UVW, Z 69, Nr. 229/1).
- ⁵⁸ Vgl. Simone Neteler/Werner Strauß: Als das Leben bunt wurde. Sport, Kultur und Konsum in Wolfsburg, in: Christoph Stölzl (Hg.): Die Wolfsburg-Saga, Wolfsburg 2008, S. 136-141, hier S. 139.
- ⁵⁹ Leitfaden für den Filmeinsatz in der VW-Organisation, Wolfsburg [1958] (UVW, Z 847, Nr. 3390).
- ⁶⁰ Der VW-Filmdienst. Ihr Beitrag zur VW-Öffentlichkeitsarbeit, Wolfsburg 1972, ohne Paginierung (UVW, Z 847, Nr. 20).
- ⁶¹ Vgl. zu diesem Begriff Nina Grunenberg: Die Wundertäter. Netzwerke der deutschen Wirtschaft 1942-1966, München 2006.
- ⁶² Ausführlich zur Biographie Heidrun Edelmann: Heinz Nordhoff und Volkswagen. Ein deutscher Unternehmer im amerikanischen Jahrhundert, Göttingen 2003.
- ⁶³ Notiz Annemarie Löffler, Sekretärin Nordhoffs, an Konstantin Kalser vom 28.6.1962 (UVW, Z 174, Nr. 434/4).
- ⁶⁴ Siehe zur Biographie das Manuskript der Traueransprache Rudolf Leiding für Herrn Novotny vom 8.6.1973 (UVW, Z 610, Nr. 388/2); Arthur Railton: „Der Käfer“. Der ungewöhnliche Weg eines ungewöhnlichen Automobils, Pfäffikon/SZ 1985, S. 117ff.; „Nordhoff-Intimus Novotny gestorben“, in: Auto Motor und Sport 1973, Nr. 13, S. 23.
- ⁶⁵ Diese in der Presse der 1950er und 1960er Jahre immer wieder verwendete Zuschreibung geht zurück auf einen SPIEGEL-Artikel im Zusammenhang mit den Jubiläumsfeierlichkeiten zur Produktion des einmillionsten Volkswagen. „Volkswagenwerk. In König Nordhoffs Reich“, in: DER SPIEGEL, Nr. 33 vom 10.8.1955, S. 16-26.
- ⁶⁶ Walter Henry Nelson: Die Volkswagen-Story. Biographie eines Autos, München 1965, S. 178.
- ⁶⁷ „Drehbuch und an der Kamera: Heinz Nordhoff“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1959, Nr. 46, S. 46.
- ⁶⁸ Nelson, Volkswagen-Story, S. 178.
- ⁶⁹ Zu den Biografien einschlägiger Regisseure, Kameralleute, Schauspieler, Komponisten und Drehbuchautoren siehe Rasch, „Film ab!“, S. 37ff.; siehe auch Kay Hoffmann: Ein wirklicher Neuanfang blieb aus. Westdeutscher Kulturfilm der 1940er und 1950er Jahre, in: Träume in Trümmern. Film-Produktion und Propaganda in Europa 1940-1950. Redaktion: Johannes Roschlau, München 2009, S. 35-45.

3. Die filmische Meistererzählung – „Aus eigener Kraft“

- ⁷⁰ P. Glas: Ein Film ohne Liebe und Frauen. „Aus eigener Kraft“ – Ein VW-Film, in: Deutsche Tagespost vom 2.4.1954 (DIF, Textarchiv).
- ⁷¹ „Aus eigener Kraft. Ein Groß-Farbfilm vom Volkswagenwerk“ (DIF, Textarchiv).
- ⁷² Geschäftsbericht der Hauptabteilung Verkauf und Kundendienst für das Jahr 1952, S. 37 (UVW, Z 174, Nr. 1033/6).
- ⁷³ Geschäftsbericht der Hauptabteilung Verkauf und Kundendienst für das Jahr 1953, S. 51 (UVW, Z 174, Nr. 1035/1).

- ⁷⁴ „Bonn sah den VW-Farbfilm ‚Aus eigener Kraft‘“, in: Wolfsburger Nachrichten vom 31.3.1954, S. 3. Weiter hieß es, dass Adenauer sein Fernbleiben schriftlich entschuldigt habe, weil er „nach Rückkehr von seiner dreiwöchigen Reise nach Südosteuropa mit Arbeit überlastet sei“; der Bundeskanzler ließ aber versichern, „daß er in Griechenland und der Türkei ‚vielerorts Volkswagen gesehen‘ habe und wünschte dem Werk (...) auch für die Zukunft viel Erfolg“.
- ⁷⁵ Nordhoffs Rede bei der Vorführung von „Aus eigener Kraft“ in Wolfsburg vom 4.4.1954 (UVW, Z 69, Nr. 233).
- ⁷⁶ „‚Aus eigener Kraft‘ wird verlängert“, in: Wolfsburger Nachrichten vom 13.4.1954, S. 8.
- ⁷⁷ „Der Volkswagen als Filmstar“, in: Badisches Tagblatt vom 17.5.1954 (DIF, Textarchiv). Der Artikel berichtet über eine Aufführung des Films im Großen Bühnensaal des Kurhauses in Baden-Baden. Im Anschluss an die Vorstellung konnten die Besucher im Kurhausgarten die Modelle aus der Produktion des Volkswagenwerks besichtigen.
- ⁷⁸ „Die sinnfällige Demonstration von Arbeit und Leben in Wolfsburg. Ein Argument, das wir breiter ausspielen sollten. Beispiele für den zielstrebigem und erfolgreichen Einsatz unseres Werkfilms“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1955, Nr. 22, S. 45-48, hier S. 48.
- ⁷⁹ Jahresbericht der Hauptabteilung Verkauf und Kundendienst 1954, S. 42 (UVW, Z 174, Nr. 1035/2).
- ⁸⁰ Jahresbericht der Hauptabteilung Verkauf und Kundendienst 1955, S. 38 (UVW, Z 174, Nr. 1038/1) bzw. Jahresbericht der Hauptabteilung Verkauf und Kundendienst 1956, S. 49 (UVW, Z 174, Nr. 1035/3).
- ⁸¹ Zu seiner Biographie Kay Weniger: Personenlexikon des Films. Die Schauspieler, Regisseure, Kameraleute, Produzenten, Komponisten, Drehbuchautoren, Filmarchitekten, Ausstatter, Kostümbildner, Cutter, Tontechniker, Maskenbildner und Special Effects Designer des 20. Jahrhunderts, Berlin 2001, S. 180f.; Herbert A. Frenzel/Hans Joachim Moser (Hg.): Kürschners biographisches Theater-Handbuch. Schauspiel, Oper, Film, Rundfunk. Deutschland, Österreich, Schweiz, Berlin 1956, S. 585; Horst G. Kliemann/Stephen S. Taylor (Hg.): Who's Who in Germany. 3rd Edition. A Biographical Dictionary Containing about 12 000 Biographies of Prominent People in and of Germany and 2400 Organizations, München 1964, S. 1568.
- ⁸² Kristina Jaspers/Peter Mänz/Nils Warnecke (Hg.): Bewegte Räume. Production Design + Film, Berlin 2005, ohne Paginierung. Vgl. auch die Hinweise auf Schroedter und seine frühen Bauten in Tim Bergfelder/Sue Harris/Sarah Street: Film Architecture and the Transnational Imagination. Set Design in 1930s European Cinema, Amsterdam 2007, S. 127ff.
- ⁸³ Zur Geschichte dieser Produktionsfirma: Die Tobis 1928-1945. Eine kommentierte Filmografie. Redaktion: Hans-Michael Bock/Wiebke Annkatrin Mosel/Ingrun Spazier, Hamburg 2003.
- ⁸⁴ Meyer an Schroedter vom 13.9.1948 und Meyer an Schroedter vom 30.12.1948 (Kulturarchiv der Fachhochschule Hannover, Nachlass Junge Film-Union, Nr. 146). Schroedter sollte den zweiten Bauabschnitt leiten, in deren Mittelpunkt die Errichtung einer großen Atelierhalle stand, die mit etwa 1.000 Quadratmeter Grundfläche und einer Höhe von 15 Metern auch aufwändigere Produktionen ermöglichte.
- ⁸⁵ Zur Firmengeschichte ausführlich Peter Stettner: Vom Trümmerfilm zur Traumfabrik. Die „Junge Film-Union“ 1947-1952. Eine Fallstudie zur westdeutschen Filmproduktion, Hildesheim u.a. 1992.
- ⁸⁶ Schroedter an Meyer vom 29.4.1949 (Kulturarchiv der Fachhochschule Hannover, Nachlass Junge Film-Union, Nr. 146).
- ⁸⁷ Aktennotiz Konitz vom 20.1.1965 betr. einen Besuch in den Schroedter-Studios am 15.1.1965 (UVW, Z 373, Nr. 914/1).
- ⁸⁸ Mündliche Auskunft von Dörte Harms vom 3.8.2008.

- ⁸⁹ Oskar Herbert Hahn: Wagnis zum Außergewöhnlichen. Die VW-Halle in Frankfurt am Main, in: Gute Fahrt. Die Zeitschrift für den Volkswagenfahrer 2 (1951), Nr. 5, S. 18.
- ⁹⁰ Das Zitat stammt aus einem Schreiben der „Kraftpresse“, das von dem Publizisten Burghard von Reznicek verfasst wurde und in dem folgenden Artikel reproduziert abgedruckt ist: „Die VW-Halle bei der Internationalen Automobil-Ausstellung 1951 in Frankfurt a.M. Das Wagnis zum Außergewöhnlichen“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1951, Nr. 12, S. 2-15, hier S. 5.
- ⁹¹ „Es ist ein langer Weg, doch: – schließlich steht die Ausstellung! Besuch im Atelier des Architekten – Eine einzige Arbeit, aber sie braucht viele Mitarbeiter“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1957, Nr. 33, S. 26f., hier S. 27.
- ⁹² Drehbuch „Aus eigener Kraft“ (Stiftung Deutsche Kinemathek, 1980/83 Schroedter, 4.4 80/83 2).
- ⁹³ „Internationale Automobilausstellung Frankfurt 1953“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1953, Nr. 14, S. 59-70, hier S. 66.
- ⁹⁴ „Licht einschalten! Aufnahme los! Kamera läuft... Ein Bericht von der Entstehung des großen VW-Farbfilms“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1953, Nr. 15, S. 23-26, hier S. 23. Vgl. zum Ablauf der Dreharbeiten auch „Hinter den Kulissen des VW-Farbfilms“, in: Wolfsburger Nachrichten vom 6.4.1954, S. 8.
- ⁹⁵ Leistungen in Zahlen. Ein Rechenschaftsbericht für die Belegschaft und für die Außenorganisationen des Volkswagenwerks. Geschäftsverlauf und Rechnungsabschluss 1951 bis 1954, Wolfsburg 1955, S. 53 (UVW, 319/1/2716).
- ⁹⁶ Nordhoff an Schroedter vom 11.1.1954 (Stiftung Deutsche Kinemathek, Sammlung Schroedter, 4.3-80/38-10.99, 3.06-,1954’).
- ⁹⁷ „Aus eigener Kraft“, in: Der neue Film (Wiesbaden) vom 12.4.1954 (DIF, Textarchiv).
- ⁹⁸ „Aus eigener Kraft’. Ein Industriefilm mit besonderem Niveau um das Volkswagenwerk“, in: Fränkischer Anzeiger vom 3.11.1954 (DIF, Textarchiv).
- ⁹⁹ Das Agfacolor-Verfahren hatte seit Beginn der 1940er Jahre in die deutsche Filmproduktion Einzug gehalten. Seine technische Entwicklung wurde von den Nationalsozialisten auch aus Prestige Gründen gegen das amerikanische Technicolor-System vorangetrieben; vgl. Gert Koshofer: Color. Die Farben des Films, Berlin 1988.
- ¹⁰⁰ Rolf Sachsse: Skizze zu Fritz Brill, in: Fotografie. Zeitschrift internationaler Fotokunst 3 (1979), H. 10/11, S. 73-75.
- ¹⁰¹ Fritz Brill: Rückblickend, in: Berlinische Galerie (Hg.): Fritz Brill. Grafik, Fotografie, Analyse, Berlin 1982, S. 22f. Vgl. auch das Schreiben Fritz Brill an Schroedter, vom 14.5.1954 (Stiftung Deutsche Kinemathek, Sammlung Schroedter, 4.3-80/38-10.99, 3.06-,1954’), in dem Brill sich bei Schroedter bedankt, dass dieser ihn „zu dieser interessanten Arbeit mit herangezogen“ habe. Weiter heißt es: „Ich hoffe, daß Dein Schritt, mich zum Filmen gebracht zu haben, eines Tages auch entsprechende Auswirkungen zeitigen wird.“
- ¹⁰² Gutachten der Filmbewertungsstelle Wiesbaden vom 24.2.1954 (UVW, Z 373, Nr. 914/2).
- ¹⁰³ „Ein Film vom Volkswagenwerk. Sein Star ist der hübsche und flinke Wagen“, in: Neue Presse vom 27.10.1954 (DIF, Textarchiv).
- ¹⁰⁴ „Film-Premiere ‚Volkswagenwerk‘“, in: Braunschweiger Nachrichten vom 2.4.1954 (DIF, Textarchiv).
- ¹⁰⁵ Ausführlich Manfred Grieger: Das Jahr 1953 im deutschen Wirtschaftswunderunternehmen Volkswagen, in: Gijss van Tuyl/Holger Broeker (Hg.) Peter Keetman. Volkswagenwerk 1953, Bielefeld 2003, S. 162-164. Die exakten Zahlen der Produktion in: Manfred Grieger/Ulrike Gutzmann/Dirk Schlinkert (Hg.): Volkswagen Chronik. Der Weg zum Global Player, Wolfsburg 2008, S. 41.
- ¹⁰⁶ „Aus eigener Kraft. Ein Groß-Farbfilm vom Volkswagenwerk“ (DIF, Textarchiv).

- ¹⁰⁷ Mommsen/Grieger, Volkswagenwerk, S. 428ff.; Manfred Grieger: Der Betrieb als Ort der Zwangsarbeit. Das Volkswagenwerk und andere Unternehmen zwischen 1939 und 1945, in: Jürgen Lillteicher (Hg.): Profiteure des NS-Systems? Deutsche Unternehmen und das „Dritte Reich“, Berlin 2006, S. 82-107.
- ¹⁰⁸ Vgl. Lupa, Werk; Ralf Richter: Ivan Hirst. Britischer Offizier und Manager des Volkswagenaufbaus, Wolfsburg 2003.
- ¹⁰⁹ Dirk Schlinkert: ‚Der VW läuft und läuft und läuft...‘ Der Käfer und der Mythos des westdeutschen Wirtschaftswunders, in: Stölzl, Wolfsburg-Saga, S. 114-121.
- ¹¹⁰ Zu Ruttmann und dessen Bedeutung für den Industriefilm siehe Peter Zimmermann: Neusachlicher Technikkult und ‚stählerne Romantik‘. Walter Ruttmanns Symphonien der Industriearbeit, in: Zimmermann, Geschichte, Bd. 3, S. 231-241; Heinz-B. Heller: ‚Stählerne Romantik‘ und Avantgarde. Beobachtungen und Anmerkungen zu Ruttmanns Industriefilmen, in: Peter Zimmermann/Kay Hoffmann (Hg.): Triumph der Bilder. Kultur- und Dokumentarfilme vor 1945 im internationalen Vergleich, Konstanz 2003, S. 105-118.
- ¹¹¹ Yves Lequin/Sylvie Schweitzer: Die Fabrik, in: Heinz-Gerhard Haupt (Hg.): Orte des Alltags. Miniaturen aus der europäischen Kulturgeschichte, München 1994, S. 78-88.
- ¹¹² Schroedter an Feureissen vom 6.6.1955 (Stiftung Deutsche Kinemathek, Sammlung Schroedter, 4.3-80/38-10.99, 3.07-,1955’).
- ¹¹³ Zerbst u. Konitz an Schroedter vom 10.9.1964 (UVW, Z 373, 912/1). Im Nachlass Schroedters findet sich ein ganzes Konvolut mit Fotografien, die diese Reise dokumentieren (Stiftung Deutsche Kinemathek, Sammlung Schroedter, 4.3-80/38-10.99, 4.04-,1964’).
- ¹¹⁴ Beratungsvertrag geschlossen zwischen der Volkswagenwerk AG und Franz Schroedter vom 18.2.1966 (UVW, Z 373, Nr. 905/2).
- ¹¹⁵ Stratmann, Werbeabteilung, an Schroedter vom 8.2.1960 (UVW, Z 373, Nr. 914/2).

4. „Diesseits der Zonengrenze ...“ – Amerikanisierung im Kalten Krieg

- ¹¹⁶ Rede Nordhoffs vor dem Economic Club of Detroit vom 22.10.1962 (UVW, Z 373, Nr. 866/1). Die deutsche Übersetzung des Vortrags unter dem Titel „Gemeinsame Märkte – Gemeinsamer Wohlstand“, in: Heinrich Nordhoff: Reden und Aufsätze. Zeugnisse einer Ära, Düsseldorf 1992, S. 300-310, hier S. 303.
- ¹¹⁷ Rede Nordhoffs an der Universität Boston vom 26.10.1962 (UVW, Z 373, Nr. 866/1).
- ¹¹⁸ Mommsen/Grieger, Volkswagenwerk, S. 155ff.
- ¹¹⁹ Heinz Todtmann/Alfred Tritschler: Kleiner Wagen in großer Fahrt, Offenburg 1949, S. 17.
- ¹²⁰ „Film-Premiere ‚Volkswagenwerk‘“, in: Braunschweiger Nachrichten vom 2.4.1954 (DIF, Textarchiv).
- ¹²¹ Tonbandmitschnitt (UVW Z 246, Nr. 254).
- ¹²² Thomas Lindenberger: Einleitung, in: Thomas Lindenberger (Hg.): Massenmedien im Kalten Krieg. Akteure, Bilder, Resonanzen, Köln 2006, S. 9-23, hier S. 12.
- ¹²³ Der Nachruf „Konstantin Kalser. Film Maker was 73“, in: The New York Times vom 5.8.1994, S. 6.

- ¹²⁴ Zu Cubes Pariser Zeit siehe auch den Eintrag vom 5. Mai 1933 in den Tagebüchern von Thea Sternheim, deren Mann, der Schriftsteller Carl Sternheim, der Onkel Irmgards war: „Später treffen wir im Café Berry Irmchen von Cube, wegen ihrer Ehe mit dem jüdischen und linksorientierten Schauspieler Kalser ebenfalls flüchtig. Wen man auch von Deutschland kommend spricht, ist bis zur Tragik konsterniert. Den spottsüchtigsten Leuten ist jedes Lachen vergangen.“ Thea Sternheim: Tagebücher 1903-1971, Bd. 2: 1925-1936, Göttingen 2002, S. 500.
- ¹²⁵ Kalser, Erwin (Franz). Interview with Konstantin Kalser about his father, Erwin, and his mother, Irmgard von Cube, June 21, 1984, 2 cass. (M.E. Grenander Department of Special Collections & Archives. German and Jewish Intellectual Émigré Collection. Inventory of the John M. Spalek Collection, 1933-ongoing (GER-106)).
- ¹²⁶ International Biographical Dictionary of Central European Emigrés 1933-1945, Vol. II, Part 1: A-K, München 1983, S. 565.
- ¹²⁷ Genealogisches Handbuch der adeligen Häuser, Adelige Häuser B, Band XVI, Limburg an der Lahn 1985, S. 146.
- ¹²⁸ Irma von Cube an Jan u. Charlotte Lustig vom 2.10.1940 (Deutsches Literaturarchiv Marbach, Nachlass Jan Lustig).
- ¹²⁹ „St. Moritz auf der Mattscheibe“, in: DER SPIEGEL, Nr. 6 vom 7.2.1948, S. 26. Der Artikel bezeichnete Kalser als einen der „Star-Photographen Amerikas“ und berichtete über ein von ihm initiiertes Projekt: Da zu dieser Zeit eine Direktübertragung von Fernsehbildern technisch noch nicht möglich war, ließ Kalser die von ihm gefertigten Filmaufnahmen von den Olympischen Winterspielen in St. Moritz täglich per Flugzeug von der Schweiz in die USA bringen. Auf diese Weise konnten US-Fernsehstationen über die Wettkämpfe aktuell berichten. Die Olympiefilme und ihr Transport wurden von Chevrolet finanziert, das dafür vor und nach den etwa 15 Minuten dauernden Beiträgen Werbung schalten durfte.
- ¹³⁰ Zur Gründung in Anthony Slide: Nitrate won't wait. A History of Film Preservation in the United States, Jefferson; London 1992, S. 142.
- ¹³¹ Schreiben Botschaft der Bundesrepublik Deutschland Washington, i.V. Lilienfeld, an das Auswärtige Amt Bonn vom 4.12.1964 (BA Koblenz B 145/3005, Film, Rundfunk, Fernsehen in den USA. – Marathon International Productions, Bd. 1 u. Bd. 3, hier Bd. 1). In der umfangreichen Akte befindet sich u.a. auch der Sprechertext des Films.
- ¹³² Memorandum Fernsehreferat des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung vom 28.6.1965 (BA Koblenz B 145/3005, Film, Rundfunk, Fernsehen in den USA. – Marathon International Productions, Bd. 1 u. Bd. 3, hier Bd. 3).
- ¹³³ Friedrich C. Piepenburg: Die goldenen Töchter. Barbara Nordhoff, in: Quick. Illustrierte für Deutschland, Jg. 18 (1965), Nr. 41, S. 144-147.
- ¹³⁴ Kalser an Nordhoff vom 24.3.1962 (UVW, Z 174, Nr. 434/4).
- ¹³⁵ Kalser an Nordhoff vom 13.9.1965 (UVW, Z 174, Nr. 439/2).
- ¹³⁶ Kalser an Nordhoff vom 11.4.1966 (UVW Z 174, Nr. 442/3).
- ¹³⁷ Nordhoff an Kalser vom 6.2.1962 (UVW, Z 174, Nr. 434/4).
- ¹³⁸ Vgl. Wolfsburg. Die Volkswagenstadt, Bad Pyrmont 1954, S. 37; Eberhard Rohde: Schloss ist Heimat für Kinder ohne Hoffnung, in: Wolfsburger Nachrichten Spezial. 70 Jahre Wolfsburg, Nr. 2 (2008), S. 121.
- ¹³⁹ Dietmar Klenke: Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung. Konfliktrträgliche Weichenstellungen in den Jahren des Wiederaufstiegs, Stuttgart 1993, S. 11.
- ¹⁴⁰ Rede Nordhoffs an die Belegschaft über den Werksfunk vom 5.1.1948, in: Heinrich Nordhoff: Reden und Aufsätze. Zeugnisse einer Ära, Düsseldorf 1992, S. 47.
- ¹⁴¹ Rede Nordhoffs an die Belegschaft über den Werksfunk vom 9.9.1948 (UVW, Z 69, Nr. 233).

- ¹⁴² Siehe die Hinweise in Fritz Kölling: Ein Auto zieht Kreise. Herkunft und Zukunft des Volkswagens, Reutlingen 1962, S. 166.
- ¹⁴³ Hartmut Bitomsky: Der VW-Komplex, Bundesrepublik Deutschland 1989, Auszug aus dem Sprechertext zitiert nach Fuhrmann, Die Stadt, hier S. 220.
- ¹⁴⁴ „1.000.000 VW – größtes europäisches Ereignis“, in: Wolfsburger Nachrichten vom 7.8.1955, Sonderausgabe, „Der 1.000.000 Volkswagen“, S. 1.
- ¹⁴⁵ Zur Geschichte der italienischen Arbeitsmigration nach Wolfsburg ausführlich mit zahlreichen weiterführenden Literaturangaben Hedwig Richter/Ralf Richter: Der Opfer-Plot. Probleme und neue Felder der deutschen Arbeitsmigrationsforschung, in: Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte 57 (2009), S. 61-97; aus erfahrungsgeschichtlicher Perspektive Linda Moreschi: „Kommt, um bei uns zu arbeiten!“ Wie aus italienischen Arbeitskräften Wolfsburger wurden, in: Stölzl, Wolfsburg-Saga, S. 222-225. Ein allgemeiner Überblick findet sich in Manfred Grieger: Zuwanderung und junge Industriestadt: Wolfsburg und die Migranten seit 1938, in: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 81 (2009), S. 177-210.
- ¹⁴⁶ „Ein Oskar für unseren Film. Die ‚Straßen der Vernunft‘ wurden mehrmals ausgezeichnet“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1959, Nr. 46, S. 29.
- ¹⁴⁷ Dazu allgemein Maiken Umbach: Made in Germany, in: Etienne François/Hagen Schulze (Hg.): Deutsche Erinnerungsorte, Bd. 2, München 2001, S. 405-418; Monika Gibas: „Industrieller Pioniergeist“ und „deutsche Wertarbeit“. Die Stilisierung von Industrie- und Wissenschaftsstandorten zu nationalen Wertezentren in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Ein Forschungsprojekt der Friedrich-Schiller-Universität Jena, in: Peter E. Fäßler (Hg.): Wirtschafts- und Sozialgeschichte in Diskussion. Beiträge des Dresdner Kolloquiums 2005/2006, Frankfurt am Main 2008, S. 181-200. Die Aufnahmen zu „Five Miles West“ stammen von einem deutschen Kameramann, der als schillernde Figur der Filmgeschichte gilt. Bei dem im Vorspann genannten Henry V. Jaworsky handelt es sich um Heinz von Jaworsky (geb. 1912 in Berlin), der seit den 1920er Jahren eng mit Leni Riefenstahl zusammengearbeitet und als einer von mehreren Kameramännern an dem 1938 uraufgeführten „Olympia“-Film mitgewirkt hatte. Von 1939 an war er als Kriegsberichterstätter tätig. Nach Kriegsende arbeitete er kurze Zeit für die DEFA, bevor Jaworsky 1952 in die USA auswanderte. Neben „Five Miles West“ war er auch in den Kalser-Filmen „The Give and Take“ sowie „Wolfsburg 221“ für die Kameraarbeit verantwortlich. Ausführlich zu seiner Biographie: Henry Jaworsky. Cameraman for Leni Riefenstahl, interviewed by Gordon Hitchens/ Kirk Bond/John Hanhart, in: Film Culture 56-57 (1973), S. 122-161.
- ¹⁴⁸ Schlinkert, „Der VW läuft“, S. 121.
- ¹⁴⁹ Novotny/Konitz an Railton vom 26.5.1966 (UVW, Z 174, Nr. 442/3).
- ¹⁵⁰ Herwig Mütter: Technik – Drei Studien in Jazz, in: Manfred Rasch (Hg.): Industriefilme – Medium und Quelle. Beispiele aus der Eisen- und Stahlindustrie, Essen 1997, S. 225-232.
- ¹⁵¹ Budde/Stratmann an Hermann vom 25.10.1962 (UVW, Z 174, Nr. 434/4).
- ¹⁵² Budde/Stratmann an Kalser vom 25.10.1962 (UVW, Z 174, Nr. 434/4).
- ¹⁵³ Memorandum Kalser vom 29.10.1962 (UVW, Z 174, Nr. 434/4).
- ¹⁵⁴ Kalser an Novotny vom 23.11.1962 (UVW, Z 174, Nr. 434/4).

5. „Der Volkswagen in aller Welt“ – Export und Internationalität

- ¹⁵⁵ „Die Welt beim Fest der 140.000“, in: Wolfsburger Nachrichten vom 7.8.1955, Sonderausgabe „Der 1.000.000 Volkswagen“, S. 7.
- ¹⁵⁶ Ebd.
- ¹⁵⁷ „Volkswagenwerk. In König Nordhoffs Reich“, in: DER SPIEGEL, Nr. 33 vom 10.8.1955, S. 16-26, hier S. 17.
- ¹⁵⁸ Rede Nordhoffs auf der Pressekonferenz anlässlich der Fertigstellung des einmillionsten Volkswagens vom 6.8.1955 (UVW, Z 69, Nr. 234).
- ¹⁵⁹ Ausführlich Schlinkert, Reklame, S. 10.
- ¹⁶⁰ 2. Deutsche Industriefilmtage Berlin 1961, 10.-13. Oktober 1961. Kongreßhalle Berlin, Berlin 1961, Film-Nr. 20: Wolfsburg 221, ohne Paginierung.
- ¹⁶¹ In den „VW Informationen“ wurde der Film als Aufhänger für eine längere Reportage über die Telefonzentrale, ihrer Arbeitsweise und deren Bedeutung für das Werk benutzt. Vgl. „Wolfsburg tu-tu-won“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1961, Nr. 61, S. 8-14.
- ¹⁶² Deutsche Industriefilm-Zentrale (Hg.): Filmkatalog der DIZ Köln [1962], Film-Nr. FA 10: Ein Weg zur Welt, ohne Paginierung.
- ¹⁶³ Landesfilmdienst für Jugend und Volksbildung in Baden-Württemberg e.V. (Hg.): Filmkatalog 1963/1964, Stuttgart o. J. [1964], S. 89.
- ¹⁶⁴ „The Give and Take. Ein Weg zur Welt“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1960, Nr. 50, S. 27-30, hier S. 27.
- ¹⁶⁵ Konstantin Kaiser: How not to loose \$ 50,000, in: Advertising & Sales Promotion, April 1966, S. 83-85, hier S. 84 (UVW, Z 174, Nr. 442/3).
Siehe auch: Konstantin Kaiser: Newsfilm for Industry, in: Public Relations Journal 15 (1959), Nr. 6, S. 7-9.
- ¹⁶⁶ Pressemitteilung Frank Novotny, Pressechef der Volkswagenwerk GmbH, Wolfsburg vom 17.11.1959 (UVW, Z 373, Nr. 752/2), in welcher der Programmablauf der Feierlichkeiten beschrieben wird. Vgl. allgemein zur Geschichte und zum Hintergrund des Brasilien-Engagements von Volkswagen: Volker Wellhöner: „Wirtschaftswunder“, Weltmarkt, westdeutscher Fordismus. Der Fall Volkswagen, Münster 1996, S. 259ff.
- ¹⁶⁷ Der Sprechertext ist vollständig abgedruckt in „The Give and Take. Ein Weg zur Welt“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1960, Nr. 50, S. 27-30, das Zitat findet sich auf S. 30.
- ¹⁶⁸ „A Time like this. Von der Tätigkeit der Töchter des Volkswagenwerkes. Aufnahme-Team drehte VW-Film in vier Erdteilen“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1962, Nr. 68, S. 25-27, hier S. 25 f.
- ¹⁶⁹ Kaiser an Nordhoff vom 19.1.1962 (UVW, Z 174, Nr. 434/4).
- ¹⁷⁰ Kaiser an Nordhoff vom 5.2.1962 (UVW, Z 174, Nr. 434/4).
- ¹⁷¹ Antworttelegramm Nordhoff an Kaiser vom 9.2.1962 (UVW, Z 174, Nr. 434/4).
- ¹⁷² Rede Carl H. Hahns auf dem Community Day in Englewood Cliffs vom 14.10.1962 (UVW, Z 174, Nr. 742/1).
- ¹⁷³ Rede Nordhoffs auf dem Community Day in Englewood Cliffs vom 14.10.1962 (UVW, Z 174, Nr. 742/1).
- ¹⁷⁴ Thomas Fuchs: „Der beste Botschafter Deutschlands in Amerika“: Das Image und die Werbung von Volkswagen in den USA während der Sechziger Jahre, Magdeburg 1996, S. 20f.
- ¹⁷⁵ Zur Geschichte des Australien-Engagements von Volkswagen ausführlich Roy Davies/Lloyd Davies: Volkswagen in Australia. The Forgotten Story, Victoria 2004.
- ¹⁷⁶ Zur Biographie <http://www.fredschepisi.com/biography.html> [letzter Zugriff: 1.5.2010].

- ¹⁷⁷ „Läuft nicht mehr“, in: DER SPIEGEL, Nr. 46 vom 11.11.1968, S. 76.
- ¹⁷⁸ Kölling, Ein Auto zieht Kreise, S. 34f.
- ¹⁷⁹ Klaus-Peter Kiedel: Autotransport. Mit Schiff, Bahn und Lkw vom Hersteller zum Händler, Bremerhaven 2002, S. 9-11; „Das Motorschiff ‚Johann Schulte‘ in Dienst gestellt“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1963, Nr. 80/81, S. 8-17.
- ¹⁸⁰ Marathon International Outline and contract zu „The Way of a Ship“ prepared for Volkswagenwerk AG [September 1963] (Entwurf) (UVW, Z 174, Nr. 420/5). Der Film sollte demnach die Produktionskosten von 155.000 Dollar nicht überschreiten.
- ¹⁸¹ Den Sprecherkommentar der deutschen Fassung verfasste der Journalist und Dokumentarfilmer Rüdiger Proske. Zum Film auch Linhart, „Öffentlichkeitsarbeit“, hier S. 196f.
- ¹⁸² Richard Budde: Auf den Karawanenstraßen des Exports. Der Industriefilm als Instrument der Ausfuhr-Förderung, in: Handelsblatt vom 29.11.1966, S. 16.

6. Schichtwechsel – Modernität und Rationalisierung

- ¹⁸³ Siehe die Beschreibung des Schichtwechsels in Kölling, Ein Auto zieht Kreise, S. 19.
- ¹⁸⁴ Horst Mönnich: Die Autostadt, München 1951; Manfred Grieger: Boom am Mittellandkanal. Wachstum und Wandlungen im Volkswagenwerk 1948-1974, in: ders./Schlinkert, Werkschau 1, S. 20.
- ¹⁸⁵ Todtmann/Tritschler, Kleiner Wagen, S. 46ff.
- ¹⁸⁶ Vgl. Richter, Hirst, S. 55ff.; Lupa, Werk, S. 42ff.; Grieger, Zuwanderung, S. 188ff.
- ¹⁸⁷ Oskar Herbert Hahn: Verwandelte Menschen. Porträt des VW-Arbeiters, in: Gute Fahrt. Die Zeitschrift für den Volkswagenfahrer, November 1950, Heft 2, S. 9-11, hier S. 9.
- ¹⁸⁸ 1949 betrug die Gesamtbelegschaft 10.227 Mitarbeiter, 1955 bereits 31.570 und 1960 64.139; Volkswagen Chronik. Der Weg zum Global Player, Wolfsburg 2008.
- ¹⁸⁹ Mündliche Auskunft von Karl Schocker vom 20.5.2008.
- ¹⁹⁰ Frank Novotny betr. Presse-Abteilung vom 29.3.1947, S. 3 (UVW, Z 69, Nr. 229/1): „Musikbegeisterte Werksangehörige waren an mich herangetreten, um ein Werks-Orchester zu bilden. Das Werks-Orchester wurde aufgestellt, es wurde ihm alle Unterstützung gewährt und bis Ende des vorigen Jahres 6 Konzerte veranstaltet, die bei den Werksangehörigen großen Beifall fanden.“
- ¹⁹¹ Jörg Becker: Der Ausdruck der Hände. Ein filmischer Terminus, in: FilmGeschichte. Newsletter des Filmmuseums Berlin – Deutsche Kinemathek, Nr. 14, September 2000, S. 85-94, hier S. 87. Dort werden die Beispiele „Hände am Werk“ (1935) und „Deutsche Arbeitsstätten“ (1940) angeführt.
- ¹⁹² Siehe auch die ausführliche Beschreibung des Fertigungs- und Prüfvorgangs der Kurbelwelle in Todtmann/Tritschler, Kleiner Wagen, S. 151ff., das gewissermaßen das literarische Pendant zu den Filmbildern darstellt; vgl. Grieger/Schlinkert, Werkschau 1, Foto Nr. 047.
- ¹⁹³ Zur Geschichte der Werbeaktivitäten von Volkswagen in den USA: Fuchs, Botschafter; Schlinkert, Reklame; Bruce G. Vanden Bergh: Volkswagen as „Little Man“, in: Journal of American Culture 15 (1992), S. 95-119; David Abbott: Remember those Great Volkswagen ads?, London 2000.

- ¹⁹⁴ Straßen der Vernunft. Ein neuer Farbfilm vom Volkswagenwerk, Wolfsburg [1958] (UVW, Z 319, Nr. 1/25998).
- ¹⁹⁵ Schroedter an Zerbst, Verkaufsförderung, vom 11.5.1960, mit dem dieser die korrigierte Fassung des 18 Seiten umfassenden Sprechertextes übersendet (UVW, Z 373, Nr. 914/2).
- ¹⁹⁶ Hier wird ein landwirtschaftlicher Gehilfe gesucht. Ein neuer Film der Wolfsburger Verkaufsförderung“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1961, Nr. 57/58, S. 42.
- ¹⁹⁷ Zu den Anfängen der automatisierten Fertigung im Volkswagenwerk Wellhöner, „Wirtschaftswunder“, S. 109ff.
- ¹⁹⁸ Deutsche Industriefilm-Zentrale, Filmkatalog, Film-Nr. FA 7: Straßen der Vernunft, ohne Paginierung.
- ¹⁹⁹ Florian Wüst: Filmporträt: Strassen der Vernunft, in: Hentschel/Casser, Vision, S. 12f.
- ²⁰⁰ Schroedter an Hahn vom 7.2.1955 (UVW, Z 373, Nr. 914/1), dort auch die folgenden Zitate.
- ²⁰¹ Aktennotiz Stratmann vom 18.2.1955 (UVW, Z 373, 914/1).
- ²⁰² Hahn/Stratmann an Schroedter vom 21.3.1955 (UVW, Z 373, 914/1).
- ²⁰³ Stratmann an Frank, Rechtsabteilung, vom 30.10.1956 (UVW, Z 373, 914/2).
- ²⁰⁴ „Wir nannten unseren neuen Film: Strassen der Vernunft“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1958, Nr. 38, S. 10-12, hier S. 11.
- ²⁰⁵ Rede Nordhoffs bei der Uraufführung des Films „Straßen der Vernunft“ in Düsseldorf vom 29.4.1958 (UVW, Z 69, Nr. 235). Nordhoff hatte das Thema der Automation in seinen Vorträgen immer wieder aufgegriffen, vgl. beispielsweise Mitteilungen des Braunschweigischen Hochschulbundes e.V., Sonderausgabe. Automatisierung. Vortrag von Prof. Dr.-Ing. E.h. Heinrich Nordhoff, Braunschweig 1965.
- ²⁰⁶ Besonders wertvoll. Die in der Zeit vom 1.2.56 bis 31.1.59 mit dem Prädikat „Besonders wertvoll“ ausgezeichneten kurzen und abendfüllenden Kultur-, Dokumentar-, Lehr- und Jugendfilme, Wiesbaden 1960, S. 216f., hier S. 216.
- ²⁰⁷ Schroedter an Inter Nationes, Filmreferat, vom 12.10.1962 (UVW, Z 373, Nr. 914/1). Siehe zum Film auch „Franz Schroedter Studio zeigt den Volkswagen-Farbfilm: Heute für Morgen“ (UVW, 847/3411).
- ²⁰⁸ Vgl. die Unterlagen in UVW, Z 373, Nr. 914/2.
- ²⁰⁹ Jahresbericht der Hauptabteilung Verkauf und Kundendienst 1959, ohne Paginierung (UVW, Z 174, Nr. 1035/5).
- ²¹⁰ „Heute für Morgen“, in: Evangelischer Filmbeobachter vom 14.11.1959 (DIF, Textarchiv).
- ²¹¹ Franz Schroedter Studio KG, Produktionsunterlagen zu „Straßen der Vernunft“ (DIF, Textarchiv).
- ²¹² „„Straßen der Vernunft“. Das Volkswagenwerk zeigte seinen Farbfilm“, in: Rheinische Post vom 30.4.1954 (DIF, Textarchiv).
- ²¹³ Ansprache von Herrn Dr. Nordhoff anlässlich der Aufführung des Films „Straßen der Vernunft“ in Düsseldorf am 29.4.1958 (UVW, Z 69, Nr. 235).
- ²¹⁴ Franz Schroedter Studio KG, Produktionsunterlagen zu „Straßen der Vernunft“, Inhaltsangabe vom 6.7.1957 (DIF, Textarchiv).
- ²¹⁵ Im Nachlass Schroedters in der Stiftung Deutsche Kinemathek befindet sich unter der Signatur 1980/83 Schroedter, 4.4.-80/83, 1, das Drehbuch des Films, der zunächst unter dem Arbeitstitel „Auftakt“ lief.
- ²¹⁶ „Theatrum Machinarum – oder: Die neue Maschinenkunst. Ein Film von Franz Schroedter gemacht“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1964, Nr. 91, S. 22-25, hier S. 24.
- ²¹⁷ Ausführlich zu diesen Automaten Annette Beyer: Faszinierende Wunderwelt der Automaten. Uhren – Puppen – Spielereien, München 1983, S. 58ff. und S. 78ff.

- ²¹⁸ Der VW-Filmdienst. Ihr Beitrag zur VW-Öffentlichkeitsarbeit, Wolfsburg 1972. Der Publikation liegen Karten bei, die einzelne Filme mit kurzen Texten und Standfotos vorstellen, darunter auch „Theatrum Machinarum“ (UVW, 847/1/20). Eine analoge Argumentation findet sich auch im Text und in den Bildern einer Werbebroschüre, die anlässlich des Erscheinens des Films angefertigt wurde, siehe „Theatrum Machinarum oder Die neue Maschinenkunst. Ein Franz-Schroedter-Film im Constantin Filmverleih. Prädikat: Besonders wertvoll. 1964“ (UVW, Z 847, Nr. 1/3391).
- ²¹⁹ Jacob Leupold: *Theatrum machinarum generale = Schau-Platz des Grundes mechanischer Wissenschaften*, Leipzig 1724 [Reprint Hannover 1982], S. 4.
- ²²⁰ Linhart, ‚Öffentlichkeitsarbeit‘, hier S. 196.
- ²²¹ Siehe Vertrag zwischen der Volkswagenwerk AG und Franz Schroedter vom 8.7.1964 (UVW, Z 373, Nr. 914/1). Die Herstellungskosten wurden auf 250.000 DM angesetzt, nicht darin enthalten war das persönliche Honorar Schroedters, das im gegenseitigen Einvernehmen auf 50.000 DM festgelegt wurde.
- ²²² Hahn/Stratmann an Schroedter vom 21.3.1955 (UVW, Z 373, Nr. 914/1).
- ²²³ Jahresbericht der Hauptabteilung Verkauf und Kundendienst 1960, S. 40 (UVW, Z 174, Nr. 1043/1).
- ²²⁴ Aktennotiz Stratmann vom 22.11.1960 (UVW, Z 373, Nr. 914/2).
- ²²⁵ Stratmann an Schroedter vom 13.4.1960 (ebd.).
- ²²⁶ Kalser an Nordhoff vom 19.1.1962 (UVW, Z 174, Nr. 434/4).
- ²²⁷ Kalser an Nordhoff vom 24.3.1962 (ebd.).
- ²²⁸ Nordhoff an Kalser vom 10.4.1962 (ebd.). Der Vertrag zwischen der Marathon International und der Volkswagenwerk AG wurde Anfang Mai 1962 unterschrieben (ebd.).
- ²²⁹ Memorandum Kalser vom 29.10.1962 (ebd.).
- ²³⁰ Kalser an Budde vom 23.9.1963 (UVW, Z 174, Nr. 420/5).
- ²³¹ Anselm Doering-Manteuffel/Lutz Raphael: *Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970*, Göttingen 2008, S. 22f.

7. „Wolfsburg als die schönste und sauberste Arbeiterstadt Deutschlands“ –Werk und Stadt

- ²³² Horst Mönlich: *Wolfsburg – eine Stadt von morgen*, in: Merian. Das Monatsheft der Städte und Landschaften 11 (1958), Heft 7, S. 69-78, hier S. 69.
- ²³³ Manfred Grieger: *Eine Meistererzählung vom Volkswagen und der dazugehörenden Stadt. Der Roman Die Autostadt von Horst Mönlich aus dem Jahr 1951*, in: Stölzl, *Wolfsburg-Saga*, S. 144-147.
- ²³⁴ Klaus-Jörg Siegfried: *Die Autostadt. Zur Selbstdarstellung der Stadt Wolfsburg in der Nordhoff-Ära*, in: Ortwin Reichold (Hg.): *...erleben, wie eine Stadt entsteht. Städtebau, Architektur und Wohnen in Wolfsburg 1938-1998*, Braunschweig 1998, S. 209-219.
- ²³⁵ Fritz Hesse: *Entdeckungsfahrten in der neuen Heimat. Rund um Wolfsburg, Fallersleben, Gifhorn, Vorsfelde, Wittingen 1949*, S. 8.
- ²³⁶ *Wolfsburg. Die Volkswagenstadt*, Bad Pyrmont ¹1954, S. 3.
- ²³⁷ *Wolfsburg. Die Volkswagenstadt*, Stuttgart ³1963, S. 3.

- ²³⁸ Rede Nordhoffs bei der Uraufführung von „Aus eigener Kraft“ in Bonn vom 30.3.1954 (UVW, Z 69, Nr. 233).
- ²³⁹ Vgl. ausführlich zur Entstehungsgeschichte und den komplizierten Verhandlungen zwischen Werk und Stadt: Hermann Hilterscheid: Industrie und Gemeinde. Die Beziehungen zwischen der Stadt Wolfsburg und dem Volkswagenwerk und ihre Auswirkungen auf die kommunale Selbstverwaltung, Berlin 1970, S. 151ff.; „Wolfsburgs neues ‚VW-Schwimmbad‘“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1951, Nr. 13, S. 57.
- ²⁴⁰ Dahme an die Reichsbahndirektion Hannover vom 15.10.1947, zitiert nach Dietrich Kautt: Wolfsburg im Wandel städtebaulicher Leitbilder, Wolfsburg 1983, S. 275.
- ²⁴¹ Erich Kuby: Das ist des Deutschen Vaterland. 70 Millionen in zwei Wartesälen, Stuttgart 1957, S. 408.
- ²⁴² Dieses Buch wurde kürzlich wieder aufgelegt: Heinrich Heidersberger: Wolfsburg. Bilder einer jungen Stadt, Berlin 2008.
- ²⁴³ Mündliche Auskunft von Walter Knoop vom 29.9.2008.
- ²⁴⁴ Zu den Hintergründen der Entstehung dieser Ausstellung ausführlich Henrike Junge-Gent: Weltkunst an der Zonengrenze. Die acht Kunstausstellungen des Volkswagenwerkes in Wolfsburg 1952 bis 1967, Wolfsburg 1994, S. 115ff.
- ²⁴⁵ Zur Geschichte des Wolfsburger Wappens Arnold Rabbow: Wolfsburger Wappenbuch. Die Wahrzeichen der Stadt Wolfsburg und ihrer Ortsteile in der historischen Region, Braunschweig 1993, hier v.a. S. 16ff.
- ²⁴⁶ Hesse, Entdeckungsfahrten, S. 11; zur „Porsche-Hütte“ wurde das Gebäude bei Mönlich, Autostadt, S. 276.
- ²⁴⁷ Ehrenbürgerbrief, von Oberbürgermeister Arthur Bransch am 5. August 1955 in einer festlichen Ratssitzung an Nordhoff überreicht, abgebildet in: „1.000.000 seit Kriegsende. Auszeichnung für VW-Chef“, in: Wolfsburger Nachrichten vom 6./7.8.1955, S. 1.
- ²⁴⁸ Zum Ablauf der Feierlichkeiten ausführlich „Am 18. August 1959. Die Hochzeit von Wolfsburg“, in: VW-Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1959, Nr. 44, S. 6-8.
- ²⁴⁹ In einem allgemeinen Zusammenhang Hans-Georg Lippert: Machtzentralen im Film. Erfundene Räume als Mittel der Visibilisierung, in: Gert Melville (Hg.): Das Sichtbare und das Unsichtbare der Macht. Institutionelle Prozesse in Antike, Mittelalter und Neuzeit, Köln 2005, S. 207-233.
- ²⁵⁰ Filmstudio Herbert K. Theis an Stadt Lünen vom 2.1.1959 (Stadtarchiv Lünen, Sammlung Film).
- ²⁵¹ Vgl. „Lünen zwischen Gestern und Morgen“, in: Westfälische Rundschau vom 23.12.1958 bzw. „Produzent Theis nahm Lünen unter die Lupe. Zwei Jahre Dreharbeit auf 2.500 Meter Film“, in: Ruhr-Nachrichten vom 23.12.1958 (ebd.).
- ²⁵² Aktenvermerk Presseamt Lünen vom 16.9.1959 bzw. Crediteform München an Stadtparkasse Lünen vom 19.11.1959 (ebd.).
- ²⁵³ „Castrop-Rauxel: Auch keine Freude am Stadtfilm“, in: Ruhr-Nachrichten vom 21.7.1960; „Filmproduzent‘ gesucht, in: Der Mittag vom 12.1.1961 (ebd.).
- ²⁵⁴ Theis an Presse- und Informationsamt der Bundesrepublik vom 10.1.1959 bzw. Gutachten zum Treatment „Friedrich von Steuben“ vom 5.2.1959 (BA Koblenz, 145/59, „Friedrich von Steuben“, Filmprojekt der Filmproduktion Herbert K. Theis, München, 1959).
- ²⁵⁵ „Theis flüchtete auf dem Luftweg – Ehefrau mit ihm“, in: Ruhr-Nachrichten vom 8.5.1961; „Affäre Theis füllt elf Aktenbände“, in: Westdeutsche Allgemeine vom 11. Juli 1961; „Filmboß‘ Theis sitzt in Venezuela zunächst sicher“, in: Ruhr-Nachrichten vom 14.7.1961 (alle Artikel Stadtarchiv Lünen, Sammlung Film).
- ²⁵⁶ Beschreibung des Marktes in: Stadt Wolfsburg (Hg.): Wolfsburg – unsere Stadt. Ein Heimatbuch für Wolfsburger Schulkinder und deren Eltern, Frankfurt am Main 1963, S. 25.
- ²⁵⁷ Oskar Herbert Hahn: Die halbwüchsige Stadt, in: Gute Fahrt. Die Zeitschrift für den Volkswagenfahrer, Oktober 1950, Heft 1, S. 8-10.

8. Käfer in den Alpen – Transporter in der Savanne

- ²⁵⁸ Schütz, Der Volkswagen, S. 352; Schlinkert, „Der VW läuft“, S. 115f.
- ²⁵⁹ Siehe allgemein zur Tourismusgeschichte: Axel Schildt: „Die kostbarsten Wochen des Jahres“. Urlaubstourismus der Westdeutschen (1945-1970), in: Hasso Spode (Hg.): Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945-1989, Berlin 1986, S. 69-86; Hasso Spode: Der Aufstieg des Massentourismus im 20. Jahrhundert, in: Heinz-Gerhard Haupt/Claudius Torp (Hg.): Die Konsumgesellschaft in Deutschland 1890-1990. Ein Handbuch, Frankfurt 2009, S. 114-128; Rüdiger Hachtmann: Tourismus-Geschichte, Göttingen 2007. Interessante Hinweise zur Automobilisierung des westdeutschen Tourismus bietet Cord Pagenstecher: Der bundesdeutsche Tourismus. Ansätze zu einer Visual History: Urlaubsprospekte, Reiseführer, Fotoalben 1950-1990, Hamburg 2003.
- ²⁶⁰ „Symphonie der Technik. Aus eigener Kraft ein VW-Film“, in: Montag-Echo vom 5.4.1954 (Stiftung Deutsche Kinemathek, Sammlung Schroedter, 4.3-80/38-10.995.03-„Aus eigener Kraft“ (1)).
- ²⁶¹ Produktionsunterlagen zum Film „Amor am Steuer“ (DIF, Textarchiv).
- ²⁶² Der Film liegt mittlerweile auf DVD vor: Film im Herzen Europas. Deutsch-tschechische Filmbeziehungen im 20. Jahrhundert, Berlin 2007.
- ²⁶³ Filme – rund um den Volkswagen, Wolfsburg 1966 (UVW, 319/1/25707).
- ²⁶⁴ Siehe auch den Hinweis im Jahresbericht der Hauptabteilung Verkauf und Kundendienst 1960, S. 40 (UVW, Z 174, Nr. 1043/1): „Gegen Ende des Jahres wurde auf Empfehlung des Herrn D'leteren ein von einem belgischen Produzenten gedrehter Kulturfilmstreifen über eine Reise durch Zentral-Afrika fertig, in dem zwei VW-Transporter sich unter ungewöhnlichen Bedingungen eindrucksvoll bewähren. Streifen dieser Art werden bei vielen Gelegenheiten – Klubabenden oder sonstigen Zusammenkünften – gezeigt.“
- ²⁶⁵ Pierre D'leteren: Afrikanisches Fahrtenbuch. Aus dem Französischen frei übersetzt von Carl Otto Windecker, Bielefeld 1953 (frz. OT: Images du Souvenir), S. 11.
- ²⁶⁶ Ebd., S. 158.
- ²⁶⁷ Der VW-Filmdienst. Ihr Beitrag zur VW-Öffentlichkeitsarbeit, Wolfsburg 1972. Der Publikation liegen Karten bei, die einzelne Filmen mit kurzen Texten und Standfotos vorstellen, darunter auch „In Afrika unterwegs – Entdeckungsreise ins Abenteuer“ (UVW, Z 847, Nr. 20).

9. Übergänge – neue Modelle, neue Regisseure, neue Filme

- ²⁶⁸ Manfred Grieger: Der neue Geist im Volkswagenwerk: Produktinnovation, Kapazitätsabbau und Mitbestimmungsmodernisierung 1968-1976, in: Morten Reitmayer/Ruth Rosenberger (Hg.): Unternehmen am Ende des ‚goldenen Zeitalters‘. Die 1970er Jahre in unternehmensgeschichtlicher Perspektive, Essen 2008, S. 31-66, hier S. 32. Vgl. auch Steven Tolliday: From „Beetle Monoculture“ to the „German Model“: the Transformation of Volkswagen, 1967-1991, in: Business and Economic History 24 (1995), S. 111-132.
- ²⁶⁹ „Kurzer Überblick ‚Leben und Werk Franz Schroedter‘, geb. 9.5.1897 gest. 14.11.1968“, Dörte Harms, 9.1.1971 (Stiftung Deutsche Kinemathek, Sammlung Schroedter, 4.3.-80/83-10.99, 6.04).
- ²⁷⁰ „Architekt Franz Schroedter gestorben“, in: Die schnelle Information vom 25.11.1968, S. 2 (UVW, Z 319, Nr. 10436).

- ²⁷¹ Ebd.
- ²⁷² Schroedter an Werbung, Einsatz Inland, vom 16.12.1966 (UVW, Z 373, Nr. 914/1).
- ²⁷³ Siehe Konitz/v. Scheven an Harms vom 4.1.1967, in der „das Fräulein Harms“ gebeten wurde, ihre Honorarvorstellungen mitzuteilen (UVW, Z 373, Nr. 912/1). Der danach geschlossene Vertrag liegt den Unterlagen bei und weist ein Volumen von nur 18.500 DM auf.
- ²⁷⁴ Harms an Budde vom 14.2.1969 (UVW, Z 373, Nr. 905/2).
- ²⁷⁵ Ebd. bzw. Konitz an Herrn Kretschmer, Allgemeine Verwaltung, vom 17.3.1969 (UVW, Z 373, Nr. 912/1), wo es heißt: „Übrigens: Da es sich um Geräte aus dem Nachlass von Herrn Schroedter handelt, haben wir uns mit dem Rechtsanwalt der Familie Schroedter, Herrn Tackmann, wegen des Verkaufs in Verbindung gesetzt. Herr Tackmann hat keine Bedenken gegen den Verkauf, ja ‚Frau Schroedter als Erbin ist sogar an einem Verkauf interessiert.‘“
- ²⁷⁶ Mündliche Auskunft von Dörte Harms vom 3.8.2008.
- ²⁷⁷ Kalser an Budde vom 23.9.1963 (UVW, Z 174, Nr. 420/5).
- ²⁷⁸ Maletz, Presseabteilung, an Marathon International Productions vom 4.2.1965 (UVW, Z 174, Nr. 439/2).
- ²⁷⁹ Kalser an Nordhoff vom 5.3.1965 (UVW, Z 174, Nr. 439/2).
- ²⁸⁰ Ebd.
- ²⁸¹ Nordhoff an Carl H. Hahn vom 15.3.1965 (UVW, Z 174, Nr. 439/2).
- ²⁸² Zur Konkurrenz der Werbeabteilung in Wolfsburg und den Werbeaktivitäten der „Volkswagen of America, Inc.“ siehe Schlinkert, Von der Reklame zum Marketing, S. 12ff.
- ²⁸³ Railton an Novotny vom 4.3.1966, der diese Aussage Novotnys zitiert. (UVW, Z 174, Nr. 756/1).
- ²⁸⁴ Novotny an Railton vom 20.1.1966 (UVW, Z 174, Nr. 756/1).
- ²⁸⁵ Railton an Novotny vom 7.2.1966 (UVW, Z 174, Nr. 756/1).
- ²⁸⁶ Railton an Nordhoff vom 9.3.1966 (UVW, Z 174, Nr. 756/1).
- ²⁸⁷ Railton an Nordhoff vom 9.2.1966 (UVW, Z 174, Nr. 756/1).
- ²⁸⁸ Klaus Sigl/Werner Schneider/Ingo Tornow: Jede Menge Kohle? Kunst und Kommerz auf dem deutschen Filmmarkt der Nachkriegszeit. Filmpreise und Kassenerfolge 1949-1985, München 1985, S. 130ff.
- ²⁸⁹ „Das Fernsehen brachte eine Live-Sendung aus dem Volkswagenwerk“, in: VW Informationen. Mitteilungsblatt für die VW-Organisation 1958, Nr. 36, S. 46-48.
- ²⁹⁰ Mündliche Auskunft von Jochen Meusel vom 19.1.2009, der diese Abteilung von 1972 bis 1993 leitete. Siehe auch Jochen Meusel: Unternehmenseigener Verleih der Industrie, in: Industrie- Informations- Wirtschafts-Film im Auftrag. Ein Wegweiser für alle, die mit einem der wirksamsten Kommunikationsmedien arbeiten wollen, Stuttgart 1978, S. 192-197.
- ²⁹¹ Grieger, Boom, S. 18.

10. Abspann

- ²⁹² Vgl. Edelmann, Nordhoff, S. 309ff.; Grieger/Schlinkert: Werkschau 1, S. 91 bzw. S.106f.
- ²⁹³ Vgl. die O-Töne aus der Predigt in: Mit dem Käfer zum Golf. Eine Reise durch 10 Jahre Volkswagen Geschichte, 2 CD Hörbuch, Wolfsburg 2009.

**HISTORISCHE NOTATE
LIEFERBARE HEFTE**

HEFT 4

Jean Baudet,
STO À KDF 1943 - 1945.
Die Erinnerungen des Jean Baudet,
ISBN 978-3-935112-02-4

HEFT 5

Malte Schumacher,
Manfred Grieger,
WASSER, BODEN, LUFT.
Beiträge zur Umweltgeschichte
des Volkswagenwerks Wolfsburg,
ISBN 978-3-935112-09-3

HEFT 6

Henk 't Hoen,
ZWEI JAHRE VOLKSWAGENWERK.
Als niederländischer Student
im „Arbeitseinsatz“ im
Volkswagenwerk von Mai 1943
bis zum Mai 1945,
ISBN 978-3-935112-03-1

HEFT 7

VOLKSWAGEN CHRONIK.
Der Weg zum Global Player,
ISBN 978-3-935112-10-9

HEFT 8

Ralf Richter,
IVAN HIRST.
Britischer Offizier und Manager
des Volkswagenaufbaus,
ISBN 978-3-935112-12-3

HEFT 9

ABFAHRT INS UNGEWISSE.
Drei Polen berichten über
ihre Zeit als Zwangsarbeiter im
Volkswagenwerk von Herbst 1942
bis Sommer 1945,
ISBN 978-3-935112-17-8

HEFT 10

Manfred Grieger,

Dirk Schlinkert,

WERKSCHAU 1.

Fotografien aus dem

Volkswagenwerk 1948 - 1974,

ISBN 978-3-935112-20-8

HEFT 11

ÜBERLEBEN IN ANGST.

Vier Juden berichten über ihre Zeit
im Volkswagenwerk in den Jahren

1943 bis 1945,

ISBN 978-3-935112-21-5

HEFT 12

OLGA UND PIET.

Eine Liebe in zwei Diktaturen,

ISBN 978-3-935112-23-9

HEFT 13

Ulrike Gutzmann,

Markus Lupa,

VOM „VORWERK“ ZUM

FAHRWERK.

Eine Standortgeschichte des

Volkswagen Werks Braunschweig,

ISBN 978-3-935112-27-7

HEFT 14

VOLKSWAGEN FINANCIAL

SERVICES AG.

60 Jahre Bank, Leasing,

Versicherung – eine Chronik,

ISBN 978-3-935112-36-9

HEFT 15

Markus Lupa,

SPURWECHSEL AUF

BRITISCHEN BEFEHL.

Der Wandel des Volkswagenwerks

zum Marktunternehmen 1945 - 1949,

ISBN 978-3-935112-41-3

Deutsches Filminstitut, Frankfurt am Main	S. 6, 7, 13
Deutsches Technikmuseum, Berlin	S. 15
Haus des Dokumentarfilms, Stuttgart	S. 23, 144
Karl May Archiv, Göttingen	S. 9 (rechts)
Privatbesitz Karl Schocker	S. 60 (rechts)
Privatbesitz Walter Knoop	S. 129
Stadtarchiv Wolfsburg	S. 133
Stiftung Deutsche Kinemathek	S. 38, 39, 41, 44, 45, 50, 51, 94, 103, 149
Ullstein Bild	S. 59, 60 (links)

Die Bildrechte aller anderen Bildvorlagen, darunter auch der Aufnahmen von J. A. Cropp auf den Seiten 11, 89, 140 (links) und 146 (rechts), liegen bei der Volkswagen Aktiengesellschaft.

Die Herausgeber haben sich bis zum Produktionsschluss bemüht, alle Inhaber von Abbildungsrechten ausfindig zu machen. Personen und Institutionen, die möglicherweise nicht erreicht wurden und Rechte an verwendeten Abbildungen beanspruchen, werden gebeten, sich nachträglich zu melden.

© Volkswagen Aktiengesellschaft
Historische Kommunikation
Brieffach 1974
38436 Wolfsburg
Deutschland
E-Mail history@volkswagen.de
Internet www.volkswagenag.com
