

# DAS ARCHIV

ZEITUNG FÜR WOLFSBURGER STADTGESCHICHTE

0,00 €

Herausgegeben vom Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation der Stadt Wolfsburg

Jg. 6 (November 2021)



Abb. 1: Heinrich Heidersberger, *Kraftwerk der Volkswagen AG*, Wolfsburg 1971; © Institut Heidersberger, #04148\_5

## Wehende Dampfwolken vor dunklem Himmel

Zwei Kontextualisierungen eines Bildes von Heinrich Heidersberger und ein Nachtrag

VON ROLF SACHSSE

Zum Auftakt eine persönliche Erinnerung: Am 14. September 1981 war ich bei Heinrich Heidersberger im Schloss Wolfsburg und habe ihn im Schlosshof zu einer Serie von ‚vergessenen‘ Fotografien und Fotografen interviewt, die ich für die Zeitschrift *Fotografie* aus Göttingen konzipiert hatte.<sup>1</sup> Ein Teil des Interviews wurde aufgenommen, der größere Teil des Gesprächs fand ohne die damals nicht ganz einfache Aufnahmetechnik statt; beides fand Eingang in einen biografischen Text, der knapp ein Jahr später in der Zeitschrift erschien.<sup>2</sup> Bei diesem Gespräch beklagte sich Heinrich Heidersberger, kurz zuvor 75 Jahre alt geworden, darüber, dass seine gestalterische Arbeit als eher handwerkliche Dokumentations-tätigkeit angesehen würde, und dies obgleich sich doch gerade ein fotografischer Kunstmarkt ge-

bildet habe, an dem er allerdings mangels Galerie und Publikationsmöglichkeiten nicht teilhaben könne. Als Beweis legte er mir das zu diesem Zeitpunkt „nun auch schon zehn Jahre alte“ Bild des Wolfsburger VW-Kraftwerks vor (Abb. 1), das ihm „noch niemand“ abgekauft habe. Diese Zitate sind allein in meiner Erinnerung verankert, mögen leicht anders formuliert gewesen sein, aber das Verständnis war dasselbe: Heinrich Heidersberger war der ideale Protagonist meiner Zeitschriften-Serie.

Zur Illustration meines geplanten Textes erbat ich mir von Heinrich Heidersberger einige Fotografien. Noch während ich an der Ausarbeitung dieser ersten Kurzbiografie saß, meldete sich die Architekturhistorikerin Ruth Eaton bei mir. Sie bat mich per Telefon für eine geplante Aus-

stellung des *Centre Pompidou* zur Architekturdarstellung in Bildern um eine Namensliste guter deutscher Architekturfotografen jenseits der bereits berühmten Hilla und Bernd Becher, Walter Hege, Werner Mantz und Albert Renger-Patzsch; auch der in Frankreich bereits gut bekannte Heinz Hajek-Halke sollte mit einem Bild vertreten sein. Ich nannte neben Hugo Schmölz und dessen Sohn Karl Hugo Schmölz auch Heinrich Heidersberger, Willi Moegele und noch einige Namen, darunter den ganz jungen Tomas Riehle, aber der einzige, der vor den Augen des gestrengen Ausstellungskomitees aus Jean Dethier, Philippe Néagu, Ruth Eaton und Jean-François Chevrier bestehen konnte, war Heinrich Heidersberger. Ich hatte Ruth Eaton jene drei Bilder von ihm zur Ansicht gesandt, die sich dann auch im

Katalog wiederfanden: Ansichten der *Jahrhunderthalle* Höchst, des *Osram-Verwaltungsgebäudes* in München<sup>3</sup> (Abb. 2) – und eben des Kraftwerks in Wolfsburg.<sup>4</sup> Da ich die Ausstellung selbst nicht besuchen konnte, vermag ich zu Größe, Präsentation und Platzierung der Bilder keine Angaben zu machen.

Im Katalog steht das Kraftwerk auf derselben Seite wie eine Aufnahme der Französin Anne Garde, die den verlassenen U-Boot-Bunker einer deutschen Hafenanlage in Bordeaux zeigt (Abb. 3) – ein frühes Beispiel einer Fotografie von *lost places*, ein Sujet, das sich im Zeitalter von *Instagram* zu einer weltweiten Bewegung entwickelt hat. Formal haben die beiden Bilder nicht viel mehr miteinander zu tun, als dass sie Querformate sind und, im weitesten Sinn des Worts, Fortsetzung auf Seite 2

### Editorial

VON ALEXANDER KRAUS & BERND RODRIAN

Die Fotografie *Kraftwerk der Volkswagen AG* (1971) gilt als Schlüsselwerk des deutschen Fotografen Heinrich Heidersberger. Vor genau fünfzig Jahren entstanden, ist sie über die Jahre identitätsstiftend für das Werk wie für die Stadt geworden. Vertreten unter anderem in der Sammlung des *Deutschen Historischen Museums* in Berlin, der *MAST Foundation* in Bologna oder der *Möllersamlingen Art Collection* in Oslo ist Heidersbergers Fotografie zu einer Wolfsburger Kulturbotschaft.

Erst kürzlich wurde die Aufnahme im *Bucerius Kunst Forum* in der Ausstellung *Moderne Zeiten* gezeigt. Die Schau zeichnete den Wandel der Darstellung industrieller Arbeit vom Höhepunkt der Industriellen Revolution bis zur Digitalen Revolution anhand von 26 Ölgemälden und 174 Fotografien nach. In ihr stand die so klinisch rein wirkende Aufnahme des Kraftwerks sinnbildlich für eine neue Wahrnehmung industrieller Arbeit fern von Schmutz und Staub. Sie steht jedoch auch im Kontrast zu einer Vielzahl an Fotoreportagen, die ab den 1960er Jahren durchaus sozialkritisch die zunehmende Entfremdung durch die monotone Fließbandarbeit ins Bild setzten, denn auf Heidersbergers Aufnahme findet sich kein einziger Arbeiter. Aber er sah sich eben auch als Architekturfotograf und nicht als Chronist der sozialen Realität. Dies von ihm einzu fordern, hieße ihm nicht gerecht zu werden.

Viel ergiebiger erschien es uns gemeinsam mit dem Institut Heidersberger daher, ihn und seine ikonische Fotografie zeitlich einzuordnen und historisch zu kontextualisieren. Dafür nähern sich die Autorinnen und Autoren dieser Ausgabe dem Motiv Heidersbergers mal biografisch, über den Vergleich oder architekturhistorisch und ziehen vielfältige Referenzgrößen der Fotografiegeschichte heran. Das Projekt *Kraftwerk von Heinrich Heidersberger – eine Bildikone wird 50* wird von der Stadt Wolfsburg, der *Volkswagen AG* und den *Freunden Heidersberger e.V.* unterstützt.







Links: Abb. 2: Heinrich Heidersberger, *Osram*, München 1966;  
© Institut Heidersberger, #1016\_11

Unten: Abb. 3: Anne Garde, *Vestiges de la base des sousmarin*  
(Überreste einer U-Boot-Basis), Bordeaux 1980;  
© Anne Garde

Fortsetzung von Seite 1 industrielle Anlagen zeigen. Hier das surreal von vorn bis hinten durchgehend scharfe Bild, dort eine eher ephemere Ansicht von schweren Betonbrocken. Und doch repräsentiert gerade diese Zusammenstellung einen französischen Blick auf die Deutschen, der die Bewunderung für Präzision und Effizienz zeigt wie die Furcht vor Wucht und Schwere. Umgekehrt war der junge Künstler Heinrich Heidersberger um 1930 von Frankreich fasziniert – auf der Suche nach einer Leichtigkeit im Modernen, nach einer individuellen Ausdrucksfreiheit im Gegensatz zu – auch künstlerischen – Ideologien. Auch wenn er zuvor wie danach in Österreich und Dänemark gelebt hat, er viel gereist ist, hat doch diese Auseinandersetzung zwischen französischer und deutscher Kunst das Leben Heinrich Heidersbergers bestimmt.

Nach seinem eigenen Bekunden hat das Bild vom Kraftwerk in den 1970er Jahren niemand kaufen wollen, weder die *Volkswagenwerk AG*, zu dem das Kraftwerk gehört, noch die Stadt Wolfsburg, auf deren Gebiet das Bauwerk liegt. Diese Geschichte hat wiederum ihre Entsprechung in einer Bildserie des Fotografen Peter Keetman, der im April 1953 auf eigenen Wunsch und eigene Rechnung für eine Woche im Volkswagenwerk fotografiert hatte (Abb. 4).<sup>5</sup> Auch er hatte seinerzeit seine Bilder nicht an den Automobilhersteller verkaufen können; wie er sich erinnerte, waren die von ihm aufgenommenen Blechstapel in den Augen der Werksvertreter „zu unordentlich“, um als Werbung für das Werk zu funktionieren – tatsächlich war man dort eher an Jubelbildern interessiert, die anlässlich runder Stückzahlen in der Produktion entstanden.<sup>6</sup> Als ich zum 80. Geburtstag Heinrich Heidersbergers



im *Wolfsburger Kunstverein* eine Ausstellung eröffnen durfte, hatte ich gerade ein kleines Buch über diese Serie produziert und wollte im Auftrag des Fotografen die originalen Abzüge für einen selbst damals geringen Preis an die Werbeleitung oder das Firmenarchiv verkaufen; den Kontakt hatte mir ein Mitarbeiter aus der Design-Abteilung besorgt. Auch 1986 wollte im Werk niemand den künstlerischen Wert dieser Bilder erkennen; sie wurden bald darauf an den Hamburger Fotografen, Galeristen und Sammler F. C. Gundlach gegeben, der eine größere Monografie zu Peter Keetman finanzierte.<sup>7</sup> Gundlach wiederum ließ eine Reihe großformatiger Ausstellungsabzüge

dieser Bilder anfertigen und verkaufte dieses Konvolut im Jahr 2003 schließlich für den etwa hundertfachen Preis des alten Angebots an das *Kunstmuseum Wolfsburg*.<sup>8</sup>

#### Der Fotograf

Das Medium Fotografie war dem jungen Heinrich Heidersberger keineswegs vorbestimmt; er ist, seinen eigenen Worten nach, „da hinein gerutscht“.<sup>9</sup> Eine nicht ganz einfache Kindheit im oberösterreichischen Linz mündet in einer längeren Suche nach dem eigenen Berufsweg, der technisches Interesse mit visueller Kreativität verbinden sollte, aber mit einer deutlichen Abneigung gegenüber

den administrativen Formalismen etwa eines Architektur- oder Maschinenbaustudiums. So landet der junge Heinrich Heidersberger in einer privaten Pariser Mal-Akademie und beginnt damit, eigene und andere Kunstwerke fotografisch zu reproduzieren. Zu einer eigenständigen Arbeit mit dem Medium kommt er während eines längeren Aufenthalts in Dänemark und lebt nach seiner politisch erzwungenen Rückkehr ins NS-Deutschland von kunsthandwerklicher Produktfotografie, damals ein durchaus modernes Geschäft.<sup>10</sup> Von dort ist es durch persönliche Verbindungen, aber auch durch intensive Arbeit nur noch ein kleiner Sprung zur – zunächst ganz im Dienst der

NS-Propaganda stehenden – Architekturfotografie, die fortan den Schwerpunkt seiner Auftragsarbeit bilden wird. Nach dem Zweiten Weltkrieg kann er vom Schloss Wolfsburg aus Kunden in der ganzen Bundesrepublik bedienen und macht sich vor allem als Interpret der Braunschweiger Schule in der Architektur einen Namen.<sup>11</sup>

Schon die frühen Fotografien aus Kopenhagen, Berlin und Oranienburg zeigen das am französischen Surrealismus geschulte Auge des Fotografen: Zum einen nutzt er die von Walter Dadek so benannte „erweiterte Schärfentiefe“ als Basis des filmischen Sehens<sup>12</sup> – alle Elemente seiner Bilder sind durchgehend von





Abb. 4: Peter Keetman, *Lager Sitze Halle 3*, Volkswagenwerk Wolfsburg 1953; © Kunstmuseum Wolfsburg

vorn bis hinten präzise abgebildet, auch in Spiegelungen oder Durchblicken. Zum anderen ist ihm bei der Komposition seiner Bilder, ob Gemälde, Fotografien oder abstrakte Lichtzeichnungen wie in seinen *Rhythmogrammen*, jede Fläche gleich wichtig, ob oben oder unten, links oder rechts, auch in der Mitte – es ist das Erbe der all-over-Struktur des Surrealismus und seiner späteren Entwicklungen.<sup>13</sup> Für Heinrich Heidersbergers Fotografien von Fassaden und Gebäuden bedeutete dies unter anderem, den Himmel so dunkel als möglich erscheinen zu lassen, bis hin zum tiefen Schwarz, das als Farbe in der Malerei der 1930er und 1950er Jahre ebenfalls überaus bedeutend war.<sup>14</sup> Selbst in seinen Industrie-<sup>15</sup> und Reisefotografien<sup>16</sup> (Abb. 5) finden sich Spuren dieser Kompositionsgrundlagen, darin durchaus den Gestaltungsprinzipien eines Henri Cartier-Bresson ähnlich, wenn auch im Ergebnis vollkommen anders.

Insofern kann das Bild vom Kraftwerk im Rückblick aus der Entfernung eines halben Jahrhunderts durchaus als die Summe des fotografischen Schaffens Heinrich Heidersbergers betrachtet werden. Es enthält alle Elemente seiner surrealistischen Herkunft in der Gestaltung: die durchgehende Präzision in der Abbildung, die weitwinklige Sicht auf einen Landschaftsausschnitt, die flächige Komposition, aber auch den Automatismus einer Wolkenbewegung bei langer Belichtungszeit, die für eine Formfindung aus den technischen Bedingungen heraus sorgt, ganz wie bei Maltechniken wie der Frottage oder dem Dripping. Heinrich Heidersberger war 65 Jahre alt, als er dieses Bild aufnahm; insofern kann alles, was er danach schuf, getrost als Alterswerk betrachtet werden – die Vollendung war im Kraftwerk-Bild vollbracht. Als er es mir 1981, zehn Jahre nach seiner Entstehung, zeigte, war uns beiden klar, dass dies ein ganz besonderes Bild war; die Rezeptionsgeschichte hat dieser Einschätzung

langfristig Recht gegeben, und Heinrich Heidersberger war es vergönnt, die verdiente Anerkennung noch ein Vierteljahrhundert lang zu genießen.

### Ein Nachtrag

Am Jahresende 2004 bat mich der Künstler und Architekturfotograf Tomas Riehle<sup>17</sup> gemeinsam mit der Fotografin Erika Koch, dem Designer Manuel Kubitzka und dem Fotografen Lukas Roth<sup>18</sup> ein privatwirtschaftlich organisiertes *Museum für Architekturphotographie* zu gründen. Schnell war ein Trägerverein gegründet, eine Pressekonferenz organisiert und ein erster Architektur-Entwurf von Joachim Schürmann für das Baugelände zwischen der Museumsinsel Hombroich und der nahe gelegenen Raketenstation bei Neuss vorbereitet.<sup>19</sup> Zur Kölner Kunstmesse im November 2006 wurde dem Verein gar eine kostenlose Koje für das neue Museum angeboten, auf der für die Idee – und vor allem für die Finanzierung – geworben werden sollte.<sup>20</sup> Hier wurden vor allem die Arbeiten der von Riehle mitgegründeten Bildagentur *artur images* präsentiert, die den Grundstock des Museums bilden sollten.

Zwei große Blickfänge dieser Koje deuteten jedoch auf den historischen Zusammenhang und den damit verbundenen Anspruch an das Museum hin: je ein Foto von Hugo Schmölz sen. aus dem Jahr 1927, das die Touristenkirche auf Norderney nach Entwurf von Dominikus Böhm zeigt, und eben das Kraftwerk von Heinrich Heidersberger.<sup>21</sup> Unabhängig von den noch sehr vagen Plänen, die Bildbestände des Nachlasses von Hugo Schmölz und des *Instituts Heidersberger* in das imaginierte Museum einzubinden, hatten die beiden Bilder eine andere Funktion, nämlich das Museum als solches überhaupt zu etablieren. Hugo Schmölz' Aufnahme stand für die klassische, weiße Moderne der 1920er Jahre, das Kraftwerk dagegen für alle spät- und postmodernen Spielarten einer Sicht auf Industrie und Architektur, die

sich bereits selbst – wie im Werk von Hilla und Bernd Becher<sup>22</sup> – zum Gegenstand musealer Betrachtung gemacht hatte.

Heinrich Heidersbergers *Kraftwerk* steht von seiner Entstehungszeit her noch für die große Zeit der schweren Industrie, die immer auch von einer kontrastreichen Schwarzweißfotografie gefeiert wurde.<sup>23</sup> Doch gerade in der leicht surrealen Inszenierung der Situation mit dem Wasserbecken im Vordergrund, der Untersicht auf die Brücke in der oberen Bildhälfte, dem langen Zug von Waggons und schließlich den stark verzogenen Wolken vor dunklem Himmel deutet der Fotograf bereits ein Ende des fröhlichen Produzierens an – ein halbes Jahr nach dieser Aufnahme erschien jener Bericht des *Club of Rome*, der die Warnung vor den Klimaschäden einläutete, die uns jetzt heimsuchen.<sup>24</sup>

Rolf Sachsse (Bonn 1949), *Fotografenlehre bei schmölz + huth in Köln, Arbeit als Architektur-, Industrie- und Dokumentationsfotograf, daneben Studium der Kunstgeschichte, Kommunikationsforschung und Literaturwissenschaft in München und Bonn, Promotion zu einem fotohistorischen Thema* 1983. *Freischaffender Autor, Künstler, Kurator, Fotograf. Ab 1980 Lehraufträge an europäischen Kunsthochschulen, 2004-17 Professor für Designgeschichte und Designtheorie an der Hochschule der Bildenden Künste Saar in Saarbrücken, 2013-17 dort Prorektor für Wissenschaft und Lehre. Bibliografie und weitere Hinweise unter [www.rolfsachsse.de](http://www.rolfsachsse.de)*

1 Zur Zeitschrift siehe Reinhard Matz/Steffen Siegel/Bernd Stiegler (Hg.), Wolfgang Schulz und die Fotoszene um 1980. Leipzig 2019.

2 Fotografie, Jg. 5 (1982), H. 17/18, S. 108–110.

3 Rolf Sachsse, „HGEsch“, in: Rolf Sachsse/HGEsch/Richard Reisen (Hg.), *Restlicht*. Osram München. Das Verwaltungsgebäude der Osram GmbH München dokumentiert zwischen 1965 und 2018 von Heinrich Heidersberger und HGEsch. Berlin 2021, S. 14–15.

4 Jean Dethier (Hg.), *Images et Imaginaires d'Architecture, Dessin Peinture Photographie Arts Graphiques Théâtre Cinéma en Europe aux XIXe et XXe Siècles*. Paris 1984, S. 361 und 391.

5 Rolf Sachsse (Hg.), Peter Keetman *Eine Woche Volkswagenwerk*. Berlin 1985.

6 Rolf Sachsse, „Der 3000. Volkswagen für Luxemburg. Zur visuellen Inszenierung von Produktionsjubiläen in der bundesdeutschen Nachkriegsindustrie“, in: *Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History*, Jg. 6 (2009), H. 2, S. 290–301.

7 Rolf Sachsse, Peter Keetman *fotom*. Berlin 1988.

8 Gijs van Tuyl (Hg.), Peter Keetman *Volkswagenwerk 1953*. Bielefeld 2003.

9 Die folgenden Zeilen stellen einen Auszug aus zahllosen Biografien zu Heinrich Heidersberger dar, die in den letzten Jahren vor allem auf der Basis von Recherchen von Barbara Lauterbach und Bernd Rodrian entstanden sind und hier nicht im einzelnen aufgelistet werden können. Mein Dank geht zudem an Benjamin Heidersberger, der mir immer wieder Details aus dem Leben seines Vaters geschildert hat.

10 Birgit Schillak-Hammers, „Nach der Natur. Zur Sachfotografie der 20er und 30er Jahre an der Schnittstelle von Kunst und Wissenschaft“, in: Kristina Lemke (Hg.), *Neu Sehen*. Die Fotografie der 20er und 30er Jahre. Bielefeld 2021, S. 74–79.

11 Bernd Rodrian, „Arrangements mit Witz und Perfektion. Heidersbergers Architekturfotografie“, in: Sachsse/HGEsch/Reisen, *Restlicht* (wie Anm. 3), S. 141–144.

12 Walter Dadek, *Das Filmmedium*. Zur Begründung einer Allgemeinen Filmtheorie. München/Basel 1968, S. 39–52.

13 Robert Rosenblum, „The Abstract Sublime“, in: *Art News*, Jg. 59. (Februar 1961), Nr. 10 (Nachdruck in:

Henry Geldzahler, *New York Painting and Sculpture: 1940–1970*. New York 1969, S. 350–359).

14 Stephanie Rosenthal, *Die Farben Schwarz in der New York School – Robert Rauschenberg, Ad Reinhardt, Frank Stella und Mark Rothko*. Köln, Univ. Diss. 2003.

15 Katrin Holthaus (Hg.), *Es ist ein unendliches Kreuz, Glas zu machen*. Glashüttenarbeiter in der Fotografie: Helden? Essen 2010.

16 Franziska Schmidt in Zusammenarbeit mit Bernd Rodrian (Hg.), *MS Atlantic*. Heinrich Heidersberger. Köln 2006.

17 Tomas Riehle/Rolf Sachsse (Hg.), Tomas Riehle. *Architekturfotografie 1981–1993*. Oberhausen 1993.

18 Angela Matussek, „Es ist wirklich so gewesen. Lukas Roths (un)gläubwürdige Bilder“, in: Hubert Locher/Rolf Sachsse (Hg.), *Architektur Fotografie. Darstellung – Verwendung – Gestaltung. Transformationen des Visuellen*, Bd. 3. Berlin/München 2016, S. 339–343.

19 Sally Below (Hg.), *Presseinformationen MAPHO – Museum für Architekturphotographie im Kunst- und Kulturraum Hombroich*. Pressekonferenz am 2.11.2005 im Kirkeby-Haus Hombroich. Berlin 2005.

20 MAPHO Museum für Architekturphotographie Hombroich e.V. (Hg.), *Flyer zur Präsentation auf der ART COLOGNE*, Köln 1. – 5.11.2006.

21 Deutsches Dokumentationszentrum für Kunstgeschichte Foto Marburg, *Nachlass Tomas Riehle, Entwurfszeichnung der Messepräsentation Kunstmarkt Köln* 2006.

22 Hubertus von Amelunxen, „Behind: A Paralipomenon to Bernd and Hilla Becher“, in: *Architectural Association/Michael Mack* (Hg.), *Reconstructing Space: Architecture in Recent German Photography*. London/Cambridge MA 1999, S. 26–27.

23 Rolf Sachsse, „Geschichtslose Bilder vom Alten und Neuen Bauen. Zur Analogie der architektonischen Moderne (1912–1960) mit den Medien“, in: Clemens Zimmermann (Hg.), *Stadt und Medien. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Köln/Weimar/Wien 2012, S. 131–152.

24 Dennis L. Meadows/Donella Meadows/Jørgen Randers/William W. Behrens III (Hg.), *The Limits to Growth*. Falls Church VA 1972 (dt. *Die Grenzen des Wachstums*, Stuttgart 1972).



Abb. 5: Heinrich Heidersberger, *MS Atlantic*, New York 1954; © Institut Heidersberger, #9013\_13.2



# Energie und Ästhetik

VON ANDREAS BEITIN



Abb. 1: Heinrich Heidersberger, *Rodeln am Hohenstein, Wolfsburg* circa 1958; © Institut Heidersberger, #9100\_7.1

Ein Jahr bevor Wolfsburg im Zuge der kommunalen Gebietsreform praktisch über Nacht zur Großstadt werden sollte, schuf Heinrich Heidersberger an einem klaren Novembermorgen des Jahres 1971 mit *Kraftwerk der Volkswagen AG* die wohl beeindruckendste und zugleich auf eigentümliche Weise auch unwirklichste Fotografie aus seiner Stadt: Sie zeigt mit Blick über das Hafenbecken in totaler Frontalität das Kraftwerk als die zentrale Energieversorgungseinheit des Volkswagen-Konzerns, dessen Gründung die Stadt ihre Existenz verdankt. Aufgrund der langen Belichtungszeit manifestiert sich in der Fotografie der aufsteigende Rauch des Kraftwerks zu undurchdringlichen Schwaden, hinter denen Teile der Kraftwerksarchitektur verschwinden und der an den Schloten zu abstrakten weißen Schlieren gerinnt. Das Wasser des Stichkanals wirkt wie zugefroren. Die in die Tiefe des Bildes fluchtende Versorgungsbrücke, die „über“ den Köpfen der Betrachterinnen und Betrachter beginnt, scheint den Real- und Bildraum miteinander zu verbinden, wodurch eine immersive, in das Bildgeschehen hineinziehende Wirkung entfaltet wird. Das quer zur Bildebene liegende Binnenschiff, dessen stark angeschnittener leerer Frachtraum die Fotografie nach unten hin begrenzt, verankert die Perspektive zugleich örtlich: Der ebenfalls stark angeschnittene Steuerstand verbindet visuell die Betrachterseite des Stichhafens mit der gegenüberliegenden Seite. Durch diese visuelle Kopplung der verschiedenen Bereiche findet das den Wirtschaftszyklus bedingende Zusammenspiel von Ressourcen (Kohle), Transportmedium (Wasser) und Verbraucher (Kraftwerk) in der Fotografie eine adäquate Entsprechung. In kaum einem anderen Bild Heidersbergers wirkt Architekturlandschaft so künstlich

und so entleert wie hier. Trotz der in der Fotografie festgehaltenen Dynamik des aufsteigenden Rauchs und der daraus zu schließenden industriellen Aktivität des Werkes hat man den Eindruck einer vollkommen menschenverlassenen Szenerie. Die Utopie des unermüdlichen Fortschritts und die Dystopie des Stillstands scheinen sich in dem Bild zu begegnen – und das wenige Monate vor Erscheinen des berühmten Berichts des *Club of Rome, Die Grenzen des Wachstums*.

Das durch einen weiter gefassten Ausschnitt bedingte Kontextualisieren des zentralen, die Stadt dominierenden Motivs des Kraftwerks, also das stringente visuelle Einbeziehen größerer lokaler Zusammenhänge, ist ein wesentliches Kompositionsmerkmal, das auch bereits in Heidersbergers ersten Fotografien der Stadt Wolfsburg zu entdecken ist und zur Spannung seiner Bilder beiträgt, zu ihrer geradezu immersiven Qualität. War es zunächst noch das schlotlose Kraftwerk, das ab den 1960er Jahren die Silhouette Wolfsburg prägte, wurde dies in frühen Fotografien von Heidersberger aufgrund der ikonischen Wirkung der vier Schornsteine teilweise nachträglich mit Schloten versehen und diese in das Bild hineinretuschiert wie zum Beispiel bei *Rodeln am Hohenstein, Wolfsburg* (circa 1958) (Abb. 1). So wie man hier als Betrachtende an den winterlichen Freizeitaktivitäten gewissermaßen mit teilnimmt und in das Bildmotiv hineingezogen wird, so fotografiert Heidersberger auch aus anderen Perspektiven als teilnehmender Beobachter, wie etwa bei einem mit Farbfilm fotografierten Kirmesbild, das wohl im Jahr 1961 entstanden ist: Aus dem Geschehen heraus ist auch hier trotz des angefüllten Bildraumes im Hintergrund das alles dominierende Kraftwerk zu sehen (Abb. 2).



Abb. 2: Heinrich Heidersberger, *Schützenfest, Wolfsburg* circa 1961 (im Original in Farbe); © Institut Heidersberger, #9100



Abb. 3: Heinrich Heidersberger, *Käferzug, Wolfsburg* 1961; © Institut Heidersberger, #9100\_68.1

Heinrich Heidersberger ist mit seinen meist stark konturierten, oft in nüchterner Frontalperspektive verfassten Fotografien einerseits dem Rationalismus der Zweiten Moderne verpflichtet, der Zeit der beginnenden Globalisierung im 20. Jahrhundert. Andererseits klingen aber auch noch vereinzelt hin und wieder vormoderne, ja geradezu romantisierende Sätzen in seinen Fotografien an, wie etwa bei dem Kirmesbild oder bei der Fotografie eines im milchigen Licht der Wintersonne dahinziehenden Autozugs, vollbeladen mit *VW-Käfern*, deren Dächer das milde Licht der Sonne reflektieren (Abb. 3). Es mag der Spannung der Zeit geschuldet sein, in der Heidersberger gearbeitet hat, der Spannung zwischen dem nostalgischen Rückblick auf eine vergangene Zeit auf der einen und dem unbedingten Wunsch nach Fortschritt auf der anderen Seite, die zu diesem „Dazwischen“ in seinem Werk geführt hat: zwischen Natur und Technik, zwischen Mensch und Industrie, zwischen Ästhetik und Energie.

*Dr. Andreas Beitin studierte Kunstgeschichte, Angewandte Kulturwissenschaften sowie Neuere und Neueste Geschichte. Nach seiner 2004 erfolgten Promotion war er am ZKM | Museum für Neue Kunst in Karlsruhe tätig, dessen Leitung er 2010 übernommen hat. Beitin konzipiert als Kurator oder Co-Kurator zahlreiche international beachtete Ausstellungen, publiziert wissenschaftliche Texte im In- und Ausland und gibt monografische und thematische Publikationen heraus. Er wirkt seit vielen Jahren in diversen Jurys und wissenschaftlichen Gremien mit; für seine kuratorische Arbeit erhielt er mehrere Auszeichnungen. Von 2016 bis 2019 war er Direktor des Ludwig Forum für Internationale Kunst in Aachen; seit April 2019 leitet Andreas Beitin als Direktor das Kunstmuseum Wolfsburg.*



Wie schafft man eine Ikone? Das kann doch gar nicht so schwer sein. Es entstehen doch immer wieder neue. Ganz neu, ganz anders und eben ganz ikonisch. Aber werden nicht jeden Tag im Smartphonezeitalter so unendlich viele Aufnahmen geschaffen, dass angesichts der Ergebnisse die Ikonenquote immer mehr zu sinken scheint? Und dies bei stetig steigender Bildqualität. In jedem Technikbereich, in jedem Smartphone. Handys sind mittlerweile so gut, dass die Redaktionskollegen in den Computerzeitschriften völlig davon überzeugt sind, dass klassische Kameras aussterben werden. Was hätten sie wohl gesagt, wenn ihnen Heinrich Heidersberger mit seiner Holzkamera im Morgennebel begegnet wäre? Doch frei von Holz und SIM-Karte lebt selbst die Kleinbildknipse fröhlich weiter und füllt heute als Vollformatkamera den Quadratmeter in Höchstqualität. Und um die Leistung aktueller Fachkameras auszureizen, sind die Wohnzimmerwände längst zu klein für die Bilder geworden. Nein, Technik bedingt keine Ikone, aber wer die Technik nicht beherrscht, der vermag auch keine zu schaffen. Heinrich Heidersberger hat, wie wir noch sehen werden, die Technik beherrscht.

Vielleicht entstehen Ikonen gerade dann, wenn sie Zeitströmungen einfangen. Das Kraftwerk hing im „Haus Wolfsburg“ bei den Olympischen Spielen 1972 in München. Klar, Olympia, da geht der innere Diaabend gleich in die Kodak-Carousel-Endlosschleife mit bunten Klamotten, seltsamen Frisuren und Ulrike Meyfarth wie sie immer wieder über die Hochsprunglatte fliegt. Und auf der dunklen Seite, wo der Diaprojektor nicht hinstrahlt, werden Erinnerungen an ein perfides Attentat und ein dilettantisches Befreiungsdesaster wach. Natürlich geschah all das erst nach dem Aufhängen des Bildes und weit entfernt von Niedersachsen, aber sehen wir irgendetwas davon auf diesem Foto? Bunte Spiele auf einen Schwarzweißbild? Selbst wenn wir uns an die Fotokunst der 1970er Jahre zurückerinnern, was einigermassen schwer fällt, da die Fotografie ja noch sehr um die Anerkennung als künstlerische Ausdrucksform kämpfen musste, dann sind das auch wieder die frühen Farbfotos von William Eggleston im MoMA.

Die Szenerie im Kraftwerksbild ist so menschenleer wie bei den anderen großen Frühaufstehern der Fotogesichte, beim Abgesang Eugène Atgets auf 18 × 24 Zentimeter großer Glasplatte auf das untergehende Paris des 19. Jahrhunderts und in Chorgesheimers *Köln 5 Uhr 30*, das im Jahr vor der Kraftwerksaufnahme die Kapitulation vor dem Auto so zelebriert, dass es nicht nur die Selbsttötung des Autors vorwegzunehmen scheint. Und sage jetzt keiner, da stünden Stadtansichten versus Industriefotografie. In Wolfsburg ist das das Gleiche; in ihrer Wirkung auf die Stadtsilhouette stehen die vier Türme sowieso auf einer Ebene mit dem



Eugène Atget, *Notre Dame, Paris 1925*; © The Museum of Modern Art, New York/Scala, Florenz

## Der frühe Vogel fängt den Wind aus dem Osten

VON ANDREAS KESBERGER

Dom in Köln und dem Eiffelturm in Paris.

Nicht bunt, nicht depressiv, nein, das Kraftwerk scheint völlig aus der Zeit gefallen. Was bei einem so sensibel auf die Zeitströmungen reagierenden Künstler wie Heinrich Heidersberger dann wieder auch nicht möglich sein kann. Einem Künstler, der in der Pariser Avantgarde zu Hause war, die Formenwelt der 1950er Jahre förmlich geatmet und visuell übersetzt hat, als die Zeitgenossen noch den wilhelminischen Ornamenten hinterher trauerten. Ist das denkbar? Nein, natürlich nicht, es scheint vielmehr so, dass das Kraftwerk erst nach 50 Jahren seinen Zeitbezug gefunden hat.

Die 1970er Jahre gelten skurrilerweise in der Fotografie gemeinhin nicht als Jahrzehnt der großen technischen Erneuerungen. Im Massenmarkt versuchte die Elektronik in den Kameras Fuß zu fassen und die Hersteller waren schon dankbar, wenn nicht jeder Regentropfen die Gehäuse außer Gefecht setzte. Immerhin hatte Kodak sogar die Digitalkamera erfunden, war aber ganz froh, dass dies noch niemandem aufgefallen war. Das eigene Geschäftsmodell wäre sonst schon Jahre früher zerstört worden. In dieser Zeit packte Heinrich Heidersberger im November 1971 sein Stativ zusammen und baute es am frühen Morgen auf der dem Kraftwerk gegenüberliegenden Seite des Mittellandkanals auf. Heute steht da die *Autostadt*, da haben wohl beide den richtigen Standpunkt gefunden. Vielleicht wunderte er sich, dass der Wind

seltsamerweise aus dem Osten kam. Es sollte ihm noch helfen.

Die technische Moderne war anderswo. Glasplatten im Format 18 × 24 belichtete damals eigentlich längst niemand mehr (was man nebenbei bemerkt schon Atget 50 Jahre zuvor vorgehalten hatte). Den Rotfilter vor die Optik gesetzt, später mit aller Erfahrung etwas im Entwickler gespielt und die Schornsteine dann mit dem Retuschepinsel optimiert – so hat er dann ein Negativ geschaffen, dass so gut war, dass es noch Jahrzehnte später die besten Printer ihrer Zeit und ihres jeweiligen Verfahrens beschäftigen und herausfordern sollte. Aber das nur am Rande. Hier gehen Technik und Gestaltung so ganz offensichtlich eine Symbiose ein, dass es gerade nicht die fortschrittlichste Technik ihrer Zeit sein durfte.

Der so ganz zart um die Ecke lugende Mond steht kurz vor dem Untergang, was ganz nebenbei jedem Laboranten und Einrahmer bei diesem Bild ein für alle Mal einen Ausschnitt verbieten sollte. Der Filter, der unempfindliche Film, das große Format, all das hat diese Technik so langsam gemacht und die Belichtungszeit noch viel langsamer, sodass das Wasser im Kanal zu gefrieren scheint. Vielleicht kam der Mond auch erst ins Bild, weil es so lange gedauert hat. Ein Fotograf unserer Zeit wäre da längst wieder zu Hause gewesen. Der Filter macht den Himmel so dunkel, dass die Wolken weiß hervorleuchten. Und der weiße Rauch kommt nicht nur oben aus dem Schorn-

stein, sondern sinkt perspektivisch förmlich nach unten, als wollte er für Kamera eine Ausnahme machen und sich optimal ins Bild einordnen. Zudem steigt auch weißer Rauch von unten herauf, alles zusammen so massiv wie wir uns das immer vorstellen, wenn ein neuer Papst gewählt wird (und dann kommt da stets nur dieses laue Rauchwölkchen, obwohl sich die katholische Kirche doch nun wirklich schon viel länger als die *Volkswagen AG* und Heidersberger auf Inszenierungen versteht).

Aber eine Inszenierung ist es eben gerade nicht. Was hätten die Marketingstrategen unserer Tage diskutiert, ob man so ein Industrierwerk zeigen kann, so ganz ohne Menschen. Ob das jetzt eigentlich positiv mit dem weißen Rauch oder doch wieder bedrohlich mit dem dunklen Himmel wirkt. Und sie hätten wieder einmal nicht verstanden, dass eindimensionale Botschaften eben Botschaften sind, die gerade nicht haften bleiben. So ist das Kraftwerk bei aller kraftstrotzenden Gestaltung, die den Betrachter gerade mit der seitlich versetzten Perspektive rettungslos ins Foto zieht, eben doch ein Bild der Unschuld, weil die große Mehrheit damals dem immerwährenden Aufschwung noch glauben konnte, weil die autofreien Sonntage zwar zeitlich gar nicht mehr so weit weg und doch unvorstellbar waren, trotz so kleiner zarter Risse wie einer ausgefallenen IAA im Jahr der Aufnahme. Der Käfer war noch da, der Golf sollte bald kommen. Die Vorstellung,

dass Politiker und eine ganze jugendliche Generation (na zumindest die Hälfte, die andere wählte dann einen Porschefahrer, aber das ist eine andere Geschichte) einmal voller Abscheu von einem „Verbrenner“ sprechen sollte, war so abstrus, wie die Idee, heute mit dieser Aufnahme für eine grüne Zukunft zu werben. Vom Kraftwerk zum Verbrenner zum Rauch war es eben noch nie weit.

Vielleicht waren wir damals noch ehrlicher, vielleicht war die Fotografie noch ehrlicher. Und war eben gerade damit auf der Höhe der Zeit. Das Pendel schlägt auf diesem Bild schon um, ganz langsam. Wenn Menschen diese Szenerie im Bild doch je wieder betreten sollten, ist völlig klar, dass sie nicht ewig so weitermachen können. Und die, die weitermachen, sollten sich immer an die Kraft dieses Werks erinnern, um neue kraftvolle Ideen für eine neue Zeit zu entwickeln. Und beim Stichwort „Entwickeln“ sind wir dann wieder beim Meister seines Fachs. Wie eine Ikone zur Ikone wird, wissen wir jetzt. Nur wie man Ikonen schafft, immer noch nicht. Früh aufstehen hilft schon mal.

*Andreas Kesberger ist Fotoingenieur und seit vielen Jahren als Autor unter anderem für die *Photonews* und *Schwarzweiß* tätig. Zudem leitet er die *Fotopioniere* in Berlin, ein sehr spezielles Fachgeschäft und Printstudio für die Produktion, Präsentation und Archivierung von Fotografien.*





Abb. 1: Heinrich Heidersberger, Scharoun-Theater Wolfsburg, Wolfsburg 1973; © Institut Heidersberger, #1125\_21

## Fest im Blick

VON BERND RODRIAN

Es ist gar nicht so leicht an einem der markantesten Bauwerke Wolfsburgs vorbeizukommen. Dabei spielt es keine Rolle, ob man Aufnahmen im Fußballstadion oder vom Scharoun-Theater am Fuße des Kliewersbergs macht. Fast immer ist das charakteristische Gebäude mit seinen in den 1960er Jahren errichteten Schloten im Hintergrund zu erkennen. Wer das Kraftwerk sieht, verbindet es mit Wolfsburg; es dient der eindeutigen Ortsbestimmung und als Orientierungs- und Fixpunkt.

Schon im Buch *Wolfsburg – Bilder einer jungen Stadt*, das Heinrich Heidersberger 1963 publizierte, ist es auf 12 der 75 Aufnahmen zu sehen. Längst nicht alle seiner damaligen Fotografien sind so prägnant wie seine berühmte Aufnahme von 1971, aber sie alle trugen dazu bei, das Gebäude im kollektiven Gedächtnis zu verankern.

Heidersberger selbst war wohl rasch bewusst, dass er ein für ihn wichtiges Bild geschaffen hat, bringt es doch seine Herkunft aus der surrealen Malerei noch einmal perfekt auf den Punkt. Jedoch zeigte anfänglich niemand Interesse an der Aufnahme. Die Anerkennung setzte erst ein, als das Bild 1984 in der Ausstellung

*Images et Imaginaires d'Architecture* im Pariser Centre Pompidou gezeigt und anschließend in namhafte fotografische Sammlungen aufgenommen wurde.

Heute ist es ein Botschafter Wolfsburgs und gehört zum kulturellen Erbe wie zur Identität der Stadt. Es ziert die Wände vieler Wohnungen und Büros bis hin in die Vorstandsetagen des Konzerns. Und es inspiriert, wie die zahlreichen Einsendungen belegen, die uns bislang zum Projekt „Mein Kraftwerk“ erreichten.

Bernd Rodrian, geboren 1966, machte eine Ausbildung als Fotograf und studierte in Köln Photoingenieurwesen mit dem Schwerpunkt Konservierung und Restaurierung von Fotografie. Seit 2002 leitet er das Institut Heidersberger in Wolfsburg, das den fotografischen Nachlass von Heinrich Heidersberger erforscht und bearbeitet. Rodrian arbeitet auch als Kurator und freier Fotograf. In den Jahren 2000 und 2001 war er Preisträger des „Willi-Luther-Preises für Fotografie“ der Volkswagen AG. Rodrian war Vorsitzender der Sektion Bild in der Deutschen Gesellschaft für Photographie (DGPh) und 2013/14 Lehrbeauftragter an der Universität Hildesheim.



Abb. 2: Heinrich Heidersberger, Kraftwerk der Volkswagen AG, Wolfsburg 1971; © Institut Heidersberger, #4148\_1.4





Abb. 3: Heinrich Heidersberger, *Hochstraße*, Wolfsburg 1973; © Institut Heidersberger, #1126\_1



Abb. 4: Heinrich Heidersberger, *Heinrich Nordhoff Straße*, Wolfsburg 1958; © Institut Heidersberger, #9100\_5.22

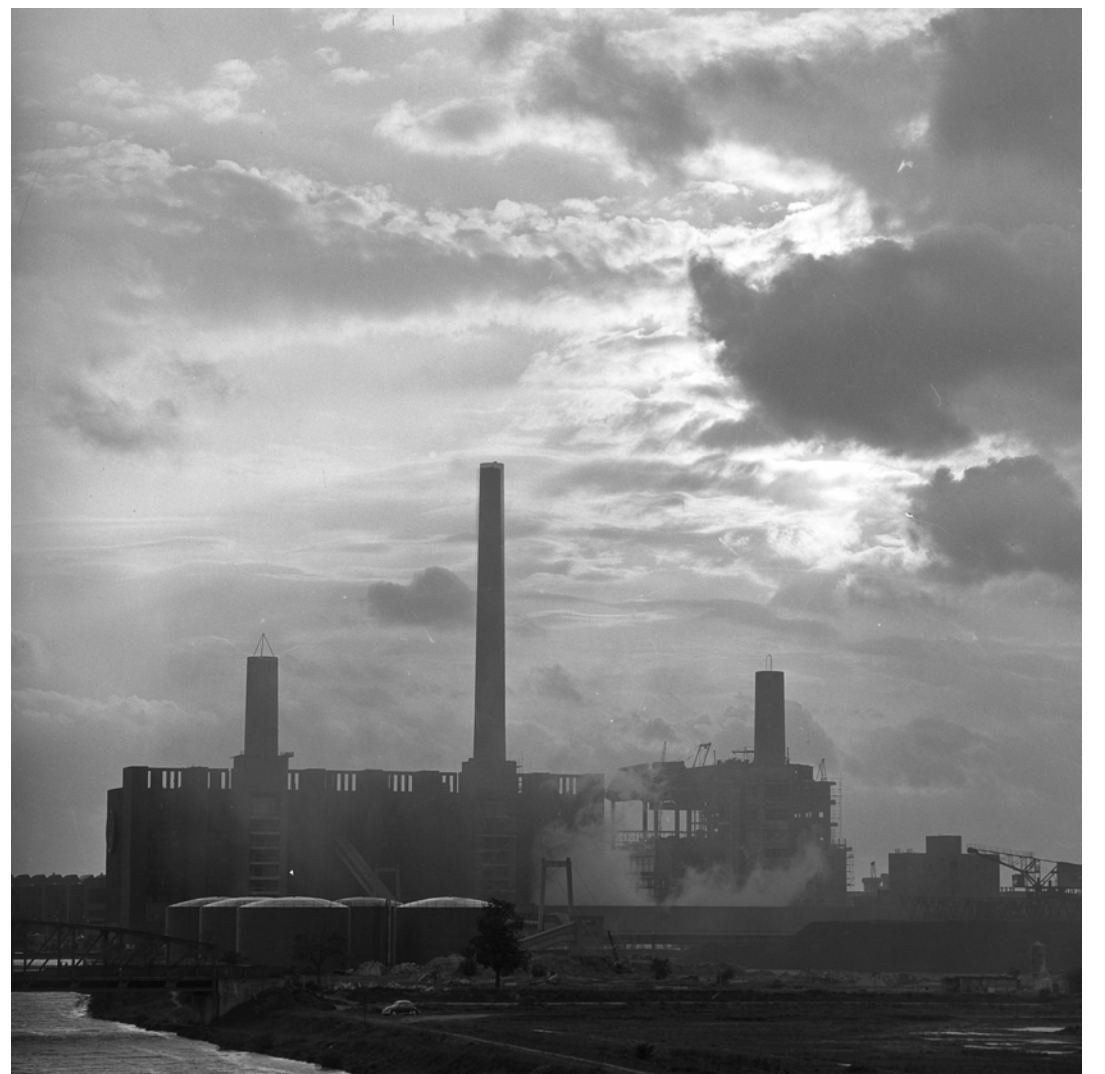


Abb. 6: Heinrich Heidersberger, *Kraftwerk der Volkswagen AG*, Wolfsburg circa 1959; © Institut Heidersberger, #9100\_15.14



Abb. 5: Heinrich Heidersberger, *Reiter auf dem Werksgelände*, Wolfsburg 1961; © Institut Heidersberger, #9100\_21.3



Heinrich Heidersberger, *Pferdestärke*, Wolfsburg circa 1958; © Institut Heidersberger, #09100\_23.2



## „Die Wertschätzung eines Künstlers beruht oft auf Netzwerken, denen sich mein Vater bewusst verweigerte“

BENJAMIN HEIDERSBERGER IM GESPRÄCH MIT ANITA PLACENTI-GRAU



Heinrich Heidersberger, *Traum und Wirklichkeit*, Selbstportrait, 1955; © Institut Heidersberger, #3809\_3

**Anita Placenti-Grau:** Dein Vater hatte nicht nur ein hohes technisches Verständnis, sondern auch eine Leidenschaft für Konstruktionen und mechanische Verfahrensweisen – immer wieder brachte er diese Vorliebe auch in seine fotografische Arbeit mit ein. Man denke nur an seine „Rhythmogramme“ oder seine experimentellen Fotografien à la „Kleid aus Licht“. Ich erinnere mich noch gut daran, wie beeindruckt ich vor vielen Jahren während eines Praktikums einige dieser eigens gebauten Vorrichtungen aus nächster Nähe in Augenschein nehmen konnte. Welche Bedeutung hatte diese Komponente für die Fotografie Deines Vaters? War die Fotografie für ihn eher ein technisch-dokumentarisches oder aber künstlerisches Medium?

**Benjamin Heidersberger:** Mein Vater hat sich immer zwischen den Polen Kunst und Technik hin- und herbewegt. Als früher Radioamateur oder noch während seines Architekturstudiums in Graz stand er eher auf der technisch-ingenieurmäßigen Seite. Als er dann Malerei in Paris studierte, wechselte er auf die künstlerische Seite. Durch einen technischen Vorgang – die missglückte Entwicklung einer Fotoplatte durch einen Drogeristen – kam er mit dem Medium Fotografie in Berührung, wobei die Fotografie selbst erst noch als Kunst entdeckt werden musste. Hinzu kommt, dass mein Vater ein begnadeter Bastler war, ein Bricoleur, dem das Spektrum industriell gefertigter Apparate nicht ausreichte. Diese mussten modifiziert wenn nicht gar komplett neu gebaut werden.

**Anita Placenti-Grau:** Lässt sich dies möglicherweise auch anhand jener Fotografien und Fotografen zeigen, die er selbst schätzte? Gab es Vorbilder, deren

Arbeiten er hoch schätzte? Sind Dir fotografische Wegbegleiter bekannt?

**Benjamin Heidersberger:** Als ein Mensch von Bildung kannte meine Vater wichtige fotografische Werke anderer Künstler und hat sie auch anerkannt. Dennoch war er ein Einzelgänger, der seine Impulse aus sich selbst schöpfte. Die Wertschätzung eines Künstlers beruht oft auf Netzwerken, denen sich mein Vater bewusst verweigerte, obwohl er in die *Deutsche Gesellschaft für Photographie e. V.* und den *Deutschen Werkbund* berufen war. In seinen frühen Jahren hat er Bekanntschaften und Freundschaften noch gepflegt; als er sich in Wolfsburg niedergelassen hatte, korrespondierte die ‚Zonenrandlage‘ der Stadt mit seiner selbstgewählten Position außerhalb der relevanten Netzwerke.

Bemerkenswert finde ich dagegen die Bereitschaft, sein Wissen und seine Erfahrung als Fotograf von Rang ohne Einschränkung an Amateure weiterzugeben und zu vermitteln, die ihn liebevoll „den Meister“ nannten. In seinem eigenen Betrieb, dem *Atelier Heidersberger* mit Charlotte Berger als Organisatorin und späteren Ehefrau, habe ich dagegen von vielen Lehrlingen und Praktikanten ein Stöhnen über seine hohen Qualitätsstandards gehört.

**Anita Placenti-Grau:** Heinrich Heidersberger hat im Laufe seiner Karriere für die unterschiedlichsten Auftraggeber gearbeitet – ob als Architekturfotograf der *Henkel Flugzeugwerke* in Oranienburg, als Reportagefotograf für den *Stern*, als Bordfotograf auf der *MS Atlantik* oder eben als Fotograf der Stadt Wolfsburg. Wie viel Raum nahm neben all diesen unterschiedlichen Auftragsarbeiten die „freie“ Fotografie im Schaffen Deines Vaters ein?

**Benjamin Heidersberger:** Man kann es ja beziffern: Das Archiv mit 130.000 Bildern umfasst circa 75 Prozent Auftragsarbeiten, die er mit großer Akribie und erstaunlichem Einfallsreichtum zur Freude seiner Auftraggeber ausgeführt hat. Dennoch hat er Zeit gefunden, sich über Wochen aus eigenem Antrieb mit Basteleien und Experimenten zu beschäftigen. Alleine die 300 überlieferten Rhythmogramme erforderten mehr als ein Jahr Arbeit bei einem Stück pro Tag. Hinzu kommen die aufwendigen mechanischen Arbeiten an der Pendelmaschine in drei Versionen. Damit lässt sich sicher sagen, dass mein Vater nicht unter kommerziellem Druck stand und die Freiräume hatte, die man für wirkliche Kreativität braucht.

**Anita Placenti-Grau:** Unterscheiden sich seine fotografischen Arbeiten, die ohne Auftraggeber entstanden sind, von denjenigen, die er als „Brotarbeit“ realisiert hat? Und wenn ja, auf welche Weise?

**Benjamin Heidersberger:** Gerade in der Architektur gibt es ja diese symbiotische Ehe von Architekten und Fotografen. Der Architekt benötigt den Fotografen mit dem begnadeten Blick, der seine Intention versteht und in Bildern festhalten kann, die der Architekt dann für Zeitschriften und zur Akquise neuer Aufträge braucht. Bei den freien Arbeiten gibt es diese klare Zielsetzung nicht, die Bilder müssen ihre Bedeutung erst finden. Dazu zwei Beispiele: Die Serie *Kleid aus Licht* besteht aus Aktaufnahmen, die die sensible Grenze von Ästhetik und Erotik ausleuchten. Dennoch habe ich nie eine Frau getroffen, die die Bilder nicht als ästhetischen Ausdruck der weiblichen Schönheit gesehen hat.

Das andere Bild ist sein Meisterwerk *Kraftwerk der Volkswagen AG* von 1971. Ohne Auftrag hat

er das Herzstück des Automobilunternehmens aufgenommen, das Strom und Wärme erzeugt und Stadt und Werk versorgt. Im Laufe der Jahre hat sich das Bild zu einer Ikone entwickelt, die einen gemeinsamen Fluchtpunkt von Bürgerinnen und Bürgern, Stadt und Werk darstellt, zu erkennen beispielsweise an der breiten Nutzung des Bildes als Screensaver, die ja fast einer ‚Vergemeinschaftung‘ gleichkommt. Während das Bild zur Zeit seiner Entstehung für Aufbruch, Wirtschaftswunder und Stolz auf das Geleistete stand, kommen in späteren Jahren Ölpreiskrise, Umwelt und ‚Grenzen des Wachstums‘ hinzu. Für diesen Wandel in Deutschland und der Automobilindustrie ist das Bild ein Pegelmesser, ohne seinen Ikonencharakter zu verlieren.

**Anita Placenti-Grau:** Für Wolfsburg sind seine Aufnahmen, die er gerade zu Beginn der 1960er Jahre, aber auch noch im folgenden Jahrzehnt von Stadt und Werk gemacht hat, von großer Bedeutung, gerade was das Selbstbild der Kommune als moderne Industriestadt anbelangt. Welches Bild von Wolfsburg wollte Dein Vater mit seinen Arbeiten vermitteln und hast Du beobachten können, dass sich dieses Bild im Laufe der Jahre wandelte?

**Benjamin Heidersberger:** Mit *Wolfsburg – Bilder einer jungen Stadt* hat mein Vater ein reales, aber auch idealisierendes Bild einer aufstrebenden und lebenswerten Industriestadt mit eigenem Kulturleben entworfen. Das *Institut Heidersberger*, das das Lebenswerk von Heinrich Heidersberger seit 20 Jahren archiviert, aufbereitet und publiziert, hat das Buch inzwischen 8.000 mal gedruckt und verkauft. Das zeigt einerseits den Wunsch nach einer geschicht-

lichen Fundierung, andererseits aber auch einen solchen nach Ideal und Orientierung. Demografischer Wandel, Zentralisierung des Kulturlebens in den Metropolen, Klimakrise und eine globalisierte Welt mit China als aufgehendem Stern werfen Fragen auf, deren kluge Beantwortung ich der Stadt und dem Automobilkonzern wünsche. Schließlich ist Wolfsburg auch meine Heimat.

**Anita Placenti-Grau:** Inwiefern haben seine Wolfsburgaufnahmen Dein Bild von Wolfsburg geprägt?

**Benjamin Heidersberger:** Ich bin als Künstler und Firmengründer glücklicherweise erst mal meinen eigenen Weg gegangen. Das Werk meines Vaters habe ich bewusst erst wahr genommen, nachdem ich den geplanten Verkauf in den 1990er Jahren verhindert habe – das Werk hätte Wolfsburg und die Familie verlassen. Die Wertschätzung meines Vaters in Wolfsburg ist erst mit der Institutsgründung zusammen mit Bernd Rodrian wieder gewachsen und hat ihn mit der Stadt versöhnt.

*Benjamin Heidersberger (\*1957 in Braunschweig) ist ein deutscher Medienkünstler, Publizist, Unternehmer und Kulturmanager. Er ist der älteste Sohn des Fotografen Heinrich Heidersberger aus der Ehe mit der Schauspielerin Renate Heidersberger-Weber. Er lebt und arbeitet in Berlin und Wolfsburg. Seine künstlerischen Aktivitäten befassen sich mit Interaktivität, elektronischen Medien sowie algorithmischer Kunst, die im In- und Ausland gezeigt wurden. Heidersberger ist Geschäftsführer des Instituts Heidersberger gGmbH.*

*Anita Placenti-Grau ist Leiterin des Instituts für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation der Stadt Wolfsburg.*



Stahl, Backsteinklinker, Glas, das Wasser des Mittellandkanals, Eisenbahnwaggons und Kesselwagen, ein klarer Himmel und vom Menschen gemachte Dampf- und Abgaswolken. Aus diesen wenigen Elementen konstituiert sich die wohl bekannteste Aufnahme des Jahrhundertfotografen Heinrich Heidersberger (1906–2006). Sie trägt den überaus sachlichen Titel „Kraftwerk der Volkswagen AG“ (1971).

Was die Aufnahme im Besonderen auszeichnet, sind die außergewöhnliche Schärfe und Präzision, mit der hier das architektonische Setting aus Klinkermauerwerk, Stahlträgern, Bahnanlagen und den die Wolfsburger Stadtsilhouette prägenden vier jeweils 125 Meter hohen Schornsteinen in Szene gesetzt wird. Das Kraftwerk wurde von Heidersberger vom gegenüberliegenden Ufer des Mittellandkanals aus aufgenommen. Dessen das untere Bild Drittel dominierende, ruhige und unbewegte Wasseroberfläche bildet eine Art kontemplativen Ruhepol innerhalb der mit einem Sinn für kühle Reduktion in Szene gesetzten Gesamtkomposition.

Die Langzeitbelichtung, mit der Heidersberger hier gearbeitet hat, führt nämlich zu zwei paradoxen Effekten: Das Wasser des Kanals lässt die Fotografie nahezu eingefroren erscheinen; die aus den Kraftwerksschloten entweichenden Dampf- beziehungsweise Rauchwolken jedoch laden sie überdramatisch auf. Für das menschliche Auge längst mit der Atmosphäre verschmolzene Partikel schreiben sich im Medium der Langzeitbelichtung wesentlich markanter in das Bild ein, als es unserer Alltagswahrnehmung entspricht. Unabdingbar für die aufnahmetechnische Raffinesse war natürlich zu Heidersbergers Zeiten der Gebrauch hochprofessioneller Mittel- und Großformat- beziehungsweise Glasplattenkameras.

Heinrich Heidersberger, der vornehmlich als Architektur- fotograf tätig war und für seine formal reduzierten und kontrastreichen Aufnahmen bekannt ist, formulierte sein berufliches Credo einmal so: „Das moderne Bauwerk ist nicht mehr nur ein plastisches Kunstwerk, sondern in ihm werden mit den Mitteln der Technik eine Reihe von funktionellen, wirtschaftlichen, sozialen und städtebaulichen Voraussetzungen mit einer künstlerischen Absicht durch den Architekten zu einem Ganzen geformt. Diesem Prozeß nachzuspüren gehört zu den wichtigsten Aufgaben des Architekturfotografen.“<sup>1</sup> Die Kunsthistorikerin Barbara Lauterbach hat die für seine Bildsprache so charakteristische Methode des Nachspürens auf die griffige Formel vom „Einfühlenden Sehen“ gebracht.<sup>2</sup>

Damit steht Heidersberger in einer sich durch das 20. Jahrhundert ziehenden Tradition. Gerne wird der Fotograf, der von 1928 bis 1931 in Paris lebte und dort die Kunstschule von Fernand Léger besuchte, mit dem Surrealismus in Verbindung gebracht. Dies mag in Bezug auf seine experi-



Abb. 1: Charles Sheeler, *Ford Plant (Detroit)*, 1927; © The Museum of Modern Art, New York/Scala, Florenz. Die Aufnahme ist auch unter dem Namen *Criss-Crossed Conveyors, River Rouge Plant, Ford Motor Company* bekannt

## Der Nachspürer mit der Großbildkamera

VON SUSANNE PFLEGER

mentelle Studiofotografie zutreffend sein. Was seine Architektur- fotografie angeht, so lohnt es sich jedoch, diese auch in Bezug zum Neuen Sehen und der Neuen Sachlichkeit, aber auch zu amerikanischen Vorläufern und Kollegen zu setzen. Der Erfinder der Straight Photography Paul Strand (1890–1976) kann hier ebenso genannt werden wie Charles Sheeler (1883–1965), der nicht nur als Fotograf sondern auch als Maler zu einem Chronisten amerikanischer Architektur- und Industriegeschichte geworden ist.

Die beiden haben 1921 mit ihrem Dokumentarstummfilm *Manhatta*, der von Walt Whitmans Gedicht „Manhatta“ inspiriert wurde, eine filmische Hommage auf die unbändige Urbanität ihrer Heimatstadt New York geschaffen, die zahl-

reiche visuelle Chiffren enthält, die Parallelen zu Heidersbergers Aufnahme vom „Kraftwerk der Volkswagen AG“ aufweisen. Dramatische Auf- und Untersichten, absolute Bildschärfe und Klarheit einerseits und als immer wiederkehrendes, quasi konterkariertes Element die schlierig-diffusen, durch das Bild wabernden Dampf- und Rußwolken von großen Schiffen, Hafenschleppern, Lokomotiven, Fabriken und Kraftwerken andererseits.

Was Sheeler darüber hinaus mit Heinrich Heidersberger verbindet, ist die Tatsache, dass auch er eine seiner berühmtesten Aufnahmen im Auftrag eines Autoherstellers gemacht hat. Rund um den Jahreswechsel 1927/28 verbrachte Sheeler im Auftrag der *Ford Motor Company* sechs Wochen in der Nähe von Detroit,

um deren gerade fertiggestelltes Werk *River Rouge* in Dearborn, Michigan zu fotografieren. Geplant hatte es der in Deutschland geborene Architekt Albert Kahn (1869–1942).

Die Aufnahme „Criss Crossed Conveyors, River Rouge Plant, Ford Motor Company“ (1927), entstanden im Rahmen einer groß angelegten Werbekampagne für das neue *Model A* des Konzerns, wurde zu einer Ikone der Industriefotografie (Abb. 1). Oder, wie das New Yorker *Metropolitan Museum of Art*, in dessen Sammlung sich einer der Originalabzüge befindet, es formuliert: „Dieses eindrucksvolle Bild technischer Utopie, das im Europa und Amerika der 1920er Jahre häufig kopiert wurde, wurde zu einem Denkmal der transzendenten Macht der industriellen Fertigung der frühen

Moderne.“<sup>3</sup>

Ebenso wie Sheelers Aufnahme zeichnet sich auch Heidersbergers Bild durch die vollkommene Abwesenheit menschlicher Figuren aus. Das Kraftwerk scheint sich selbst zu genügen und von unsichtbaren Kräften mit allem Nötigen versorgt zu werden, um seinen Betrieb aufrecht zu erhalten. Und auch die Natur ist nahezu vollkommen eliminiert. Es sei denn, man fasst die auf der Aufnahme dargestellten verschiedenen Aggregatzustände des Wassers als Naturscheinungen auf.

Charles Sheelers wohl berühmtestes Gemälde wiederum trägt den Titel „American Landscape“ (Abb. 2). Es entstand bereits 1930 und befindet sich heute ebenfalls in der Sammlung des *Metropolitan Museum of Art*. Sucht man nach Parallelen zu Heidersbergers



Kraftwerk, Fortsetzung auf Seite 10 Fortsetzung von Seite 9 so sind diese auf geradezu frappante Art und Weise vorhanden: im Bildvordergrund ein Kanal mit spiegelglatter Wasseroberfläche, dahinter eine Reihe mit Eisenbahnwaggons, verschiedene Gebäude einer Fabrik und in diesem Falle zwar nur ein Schornstein, doch auch dieser mit einer stark mit der Fotografie korrespondierenden Abgaswolke. Auch dieses Bild wäre komplett menschenleer, wäre da nicht ein leicht zu übersehender Arbeiter, der zwischen den Waggons herumläuft.

Es lohnt sich aber auch, die Ikonographie des auf der Aufnahme prominent in Szene gesetzten Symbols des rauchenden Schlots etwas genauer zu betrachten. Seit dem Beginn der Industrialisierung im späten 18. Jahrhundert hatte sich dieses Motiv im Rahmen der visuellen Selbstdarstellung großer Unternehmen, aber auch kleinerer familiengeführter Fabriken durchgesetzt. Häufig

Sicht nicht gerade von Umweltbewusstsein geprägte Darstellungen aus der rußgeschwärzten Welt der Schwer- und Konsumgüterindustrie. Die Industriefotografie des 20. Jahrhunderts trat das Erbe ihrer malerischen Vorläufer an.

Doch mit fossilen Brennstoffen betriebene Kraftwerke und rauchende Schlotte haben angesichts der Proteste von *Fridays for Future* und des in den Pariser Verträgen formulierten 1,5 Grad Klimaziels den Zenit ihrer positiven Symbolkraft längst überschritten. So höchstästhetisch Heinrich Heidersbergers Aufnahme vom „Kraftwerk der Volkswagen AG“ auch ist, Fortschritt und Optimismus verkörpert sie 50 Jahre nach ihrem Entstehen keineswegs mehr.

Heinrich Heidersberger war ein gegenüber technologischen Neuerungen aufgeschlossener Zeitgenosse und Künstler. Vielleicht würde er ja, wenn er heute noch leben und arbeiten würde, längst die aerodynamisch geformten Rotorblätter moderner

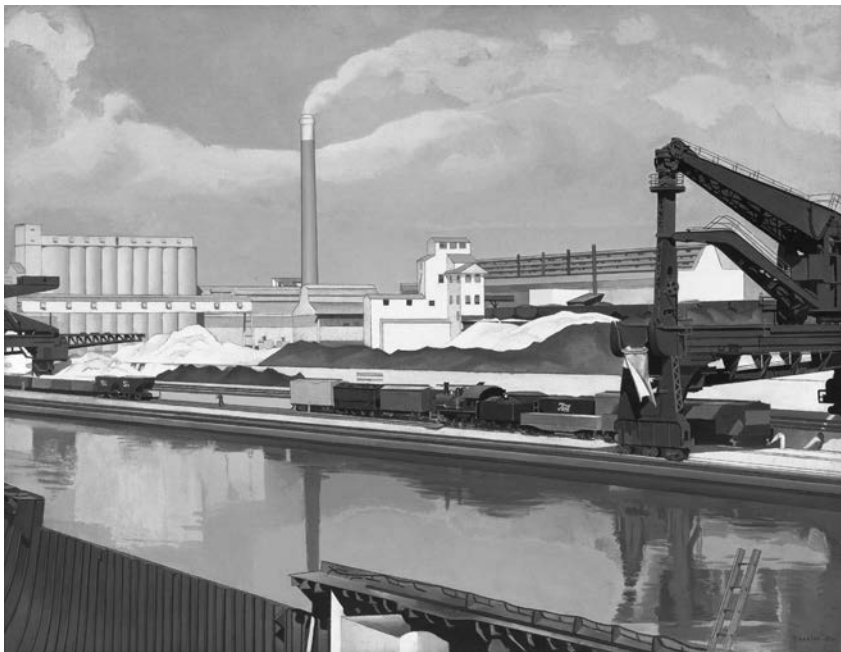


Abb. 2: Charles Sheeler, *American Landscape*, 1930 (im Original in Farbe); © The Museum of Modern Art, New York/Scala, Florenz

zierten Panoramadarstellungen der Produktionsanlagen aus der Vogelperspektive die Direktorenzimmer oder sie fanden sich auf Rechnungen, Warenverpackungen, Prospekten oder Werbeanzeigen der Firmen wieder. Der rauchende Schlot als Ausweis von Produktivität und Prosperität des Unternehmens gehörte über viele Jahrzehnte dazu.

Im Jahr 1882 erschien das in der Folge europaweit populäre Vorlagenwerk *Allegorien und Embleme* im Wiener Verlagshaus *Gerlach & Schenk*. Das Mappenwerk enthielt rund 1.000 Vorlagezeichnungen, von denen sich die Grafiker der damaligen Zeit inspirieren ließen. Darin enthalten war auch ein die Industrie symbolisierendes Wappen in Form eines rauchenden Schlots, entworfen von dem Münchner Maler Franz von Stuck (1863–1928). Angefangen mit Adolph von Menzels (1815–1905) Gemälde „Das Eisenwalzwerk“ (1872–75) über Vincent van Goghs Gemälde „Fabriken in Asnières, vom Quai de Clichy aus gesehen“ (1887), finden sich gerade auch in der Malerei des ausgehenden 19. Jahrhunderts zahlreiche aus heutiger

Windkraftanlagen oder die spiralförmig angeordneten spiegelnden Panels großflächiger Solaranlagen auf der andalusischen Hochebene zwischen Granada und Almería mit seiner Großbildkamera festhalten.

*Dr. Susanne Pfleger ist Direktorin der Städtischen Galerie Wolfsburg. Zuvor war sie als Kuratorin freischaffend sowie am Wilhelm-Hack-Museum Ludwigshafen tätig. Sie lehrt an der Burg Giebichenstein Kunsthochschule Halle.*

- 1 Heinrich Heidersberger, „Moderne Architektur im Lichtbild“, in: Nikolaus Karpf (Hg.), *Angewandte Fotografie*. München 1960, S. 34–54, hier S. 34f.
- 2 Barbara Lauterbach, „Von Dingen und Phänomenen. Tendenzen zum Konkreten im Werk Heinrich Heidersbergers“, in: Tobias Hoffmann/Bernd Rodrian (Hg.), *Ästhetik der Moderne. Photographien von Heinrich Heidersberger*. Köln 2007, S. 11–14, hier S. 11.
- 3 Sammlungstext zu „Charles Sheeler, Gekreuzte Förderbänder, River-Rogue-Werk, Ford Motor Company, 1927“, in: *The Met Fifth Avenue*, online abrufbar unter <https://www.metmuseum.org/de/art/collection/search/265132> [5.10.2021].



Abb. 1: Ansel Adams, *Clouds – White Pass, Kings River Canyon* (Proposed as a national park), Kalifornien 1936; © National Archives, USA, Photo No. 79-AAH-16



Abb. 2: Ansel Adams, *Grand Sentinel, Kings River Canyon* (Proposed as a National Park), Kalifornien circa 1936; © National Archives, USA, Photo No. 79-AAH-2

## Bildvergleiche: Heidersbergers berühmte Kraftwerkfotografie im Kontext

Von Barbara Hofmann-Johnson

Die Schwarzweißfotografie *Kraftwerk der Volkswagen AG* (1971) von Heinrich Heidersberger zählt zu den wichtigsten Fotografien des ab 1961 in Wolfsburg ansässigen Fotografen, dessen Aufträge wie künstlerisch freigewählte Themen sich umfangreich mit Architektur, Industriefotografie, experimenteller Fotografie, Portraits und immer wieder mit dem Stadtbild und der Stadtentwicklung Wolfsburgs beschäftigten. In der nahezu wie ein Architekturmodell wirkenden Aufnahme des Kraftwerks verbinden sich unterschiedliche Aspekte des Werks von Heinrich Heidersberger zu einem surreal wirkenden abstrakten Landschaftsbild der Industriekultur. Über eine sachlich dokumentarische Bildsprache hinausgehend verbindet Heidersberger mit der Fotografie in pointierter Weise seine individuelle Auffassung einer ästhetisch und kompositorisch wirksamen Schwarzweißfotografie.

Zwischen 1928 und 1931 lebte er in Paris, wo er sich zunächst

der Malerei zuwandte, um sich später mehr und mehr auf die Fotografie zu konzentrieren. Er studierte bei Fernand Léger, der sich innerhalb seiner Werkentwicklung nach einer kubistischen Phase mit dem Thema urbaner und technischer Veränderung in abstrahierten Stadtbildern beschäftigte. Betrachtet man die Plastizität der Architekturformen des Kraftwerks, der Schornsteine und die Linienführungen der sich verjüngenden Verbindungsbrücke, die in der linken Bildhälfte als konstruktivistisches Element und aus Untersicht aufgenommen den Blick auf das Kraftwerk lenkt, lassen diese Bilddetails durchaus Parallelen zu den kubisch-konstruktivistischen Stadtbildern von Léger erkennen, wengleich diese natürlich in ihren malerischen Kompositionen architektonische Grundformen mit Grundfarben kombinieren.

Von Sonnenlicht vor klarem Himmel beleuchtet und mit Langzeitbelichtung aus der gegenüberliegenden Perspektive am

Stichhafen des Mittellandkanals aufgenommen (heute befindet sich hier die *Autostadt*), nimmt die plastisch wirkende Reihung der kubischen Baukörper des Kraftwerks mit den ihm vorgelegerten Hallen, Silos und den berühmten VW-Schornsteinen auf Vierkantsockeln, von denen allein die beiden rechten zu erkennen sind, den raumgreifenden Horizont des Bildes ein. Die Rauchschwaden der Schornsteine erscheinen als Emissionen der Energieproduktion vom Wind verweht als längliche Wolkenbildungen und umfluten darüber hinaus wie stürzende Wellen auch die Zwischenräume der Baukörper. Die beiden linken Schornsteine werden von der in das Bild von oben hereinragenden und sich verjüngenden Tragkonstruktion der Verbindungsbrücke zum Hafen verdeckt. Im Mittelgrund des Bildes erscheint das Wasser durch die Langzeitbelichtung in eine abstrakte Spiegelfläche verwandelt, um im Bildvordergrund von geometrischen Formen von



Behältnissen und Schattenwürfen begrenzt zu werden.

Seit Beginn der Moderne in ihren unterschiedlichen Phasen haben sich immer wieder Künstlerinnen und Künstler mit den durch Industrialisierung und Urbanisierung veränderten Landschaften beschäftigt und das Motivfeld des Genres erweitert. Waren es im 19. und frühen 20. Jahrhundert zunächst Naturerhabenheit und Ideallandschaften, die auch häufig bis heute die inhaltlichen Aspekte und thematische Konzentrationen auf das Genre der Landschaft darstellen, sind es im Verlauf des 20. Jahrhunderts mehr und mehr die ästhetischen, soziokulturellen und metaphorischen Besonderheiten urbaner Landschaften, die ein eigenes Themenfeld der Landschaften unserer Zeit darstellen und unterschiedliche ästhetische und formale Übersetzungen gefunden haben.

Vergleicht man das Bild von Heidersberger in seinem Zusammenspiel von Licht, Komposition, Formen und Schattenbildungen mit den berühmten kalifornischen Landschaftsmotiven aus Nationalparks von Ansel Adams (Abb. 1 und 2.), so lassen sich hier mit Blick auf die Ästhetisierung der Schwarzweißfotografie durchaus Parallelen erkennen, wenngleich Heidersberger seine Themen im urbanen Raum findet und ästhetisch markant übersetzt.

Anders als Adams in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wirft die Tradition der „New Topographics“ seit den 1970er Jahren einen eher nüchternen, konzeptuell dokumentarischen Blick auf sich durch den Menschen verändernde Landschaft mit ihren urbanen und industriellen Eigenheiten. Zeitgleich zu dieser Entwicklung, die erst 1975 mit der wegweisenden Ausstellung im *George Eastman House International Museum of Photography and Film*, Rochester ihren Namen erhielt, entstand auch das Bild von Heidersberger. Parallel arbeiteten in Deutschland aber auch Bernd und Hilla Becher, die in der besagten Ausstellung vertreten waren, bei stets bedecktem Himmel an ihren typologisch-konzeptuellen Schwarzweißbildserien von Wassertürmen, Fördertürmen, Gasbehältern und Zechenanlagen. Im Gegensatz zu den Fotografien von Bernd und Hilla Becher dürfen bei Heidersberger Licht, Schatten und Wolken das Bild mitgestalten. Hier wie dort erfahren die Motive und Kompositionen ihre besondere Hervorhebung jedoch durch die Isolation aus dem erzählerischen und soziologisch verortenden Umraum.

In der typologischen Tradition von Bernd und Hilla Becher setzten auch einige ihrer ehemaligen Studierenden ihre individuellen Themen- und Bildfindungen fort. Zu ihnen zählt beispielsweise Boris Becker, wobei dieser seine Bildgruppen in Schwarzweiß und in Farbe realisiert. In seinem aktuellen Projekt „Von der Maas bis an die Oder. Brücken“, zu dem 2021 eine besondere Künstlerbuch-Publikation erschien,<sup>1</sup> konzentrierte er sich von einem Boot aus von

den Niederlanden bis nach Berlin auf die Architekturen von Brücken und Schleusen und gelangte dabei auf dem Mittellandkanal auch nach Wolfsburg.

Im Wechsel von abstrahierender Schwarzweiß- und malerischer Farbfotografie erscheint sein Blick auf das VW-Kraftwerk mit der Reihung seiner vier Schornsteine als Beitrag, der die ästhetischen Möglichkeiten parallel vorstellt (Abb. 3). Als Bildthema nehmen es seit Heidersberger indes nicht nur pro-

fessionelle Fotografinnen immer wieder neu wahr. Auch für viele weitere Personen wird es zum bildnerischen Bezugspunkt – so neben Boris Becker beispielsweise auch für Jörg Hennings (Abb. 4) –, schließlich gibt es eine Vielzahl an Möglichkeiten, die Stadt Wolfsburg wahrzunehmen und sich ihr anzunähern. Dabei öffnen der Wasserweg über den Mittellandkanal und die Anfahrt mit dem Zug den Blick auf das VW-Kraftwerk als nahezu heraldisches Merkmal der Stadt bis heute als

bildstarkes Eingangstor. Mit seiner Fotografie aus dem Jahr 1971 hat Heinrich Heidersberger hierzu einen wichtigen Beitrag geleistet. Im Kontext der Entwicklung von fotografischen Bildsprachen und Vorgehensweisen wurde seine Aufnahme zu einer Ikone, die einlädt, das Bild immer auch im Vergleich zu betrachten.

*Barbara Hofmann-Johnson studierte Kunstgeschichte, Germanistik, Theater-, Film- und Fernsehwissenschaften an der Univer-*

*sität Köln. Im Anschluss an das Studium realisierte sie als freie Kuratorin im Bereich zeitgenössischer Kunst mit dem Schwerpunkt Fotografie Ausstellungen im In- und Ausland und war von 2003 bis 2016 freie Mitarbeiterin der Photographischen Sammlung/SK Stiftung Kultur in Köln. Seit 2016 leitet sie das Museum für Photographie Braunschweig.*

<sup>1</sup> Boris Becker, *Von der Maas bis an die Oder. Brücken*. Verlag der Buchhandlung Walther und Franz König. Köln 2021.



Abb. 3: Boris Becker, aus der Werkgruppe *Von der Maas bis an die Oder: Wolfsburg VW Werk Mittellandkanal*, Wolfsburg 2020, S/W-Fotografie; © Boris Becker und VG Bild-Kunst, 2021



Abb. 4: Jörg Hennings, *Heinrich-Nordhoff-Straße/Hausnummer* aus der Serie *Abgelaufen* – 36 Ansichten des alten Kraftwerks, Wolfsburg 2020, Scan vom abgelaufenen Fuji-Film; © Jörg Hennings





Ludwig Windstosser, Rhein-Herne-Kanal, Kokerei Nordstern (Ruhrkohle), 1957–1959; © Staatliche Museen zu Berlin – Kunstbibliothek/Ludwig Windstosser

## Wunschbilder der Industrie

Ludwig Windstosser & Heinrich Heidersberger: ein Bildvergleich

VON LUDGER DERENTHAL

Eine jede gute Industriefotografie, zumal wenn sie im Auftrag entsteht, vermittelt ein Bild ihrer Entstehungszeit, der jeweiligen Vorstellungen von ‚guter‘ Arbeit, von zeitgemäßer, gar moderner Industrie. Unmittelbar zeitgebunden, wie sie notwendigerweise sein muss, veranschaulicht sie aber im alles besser wissenden Rückblick, wie schnell solche Vorstellungen aus der Mode geraten oder gar veraltet wirken. Gerade darin liegt ihr Potenzial für eine kritische Fotografiegeschichte, eröffnet sie doch einen einordnenden, gar historisierenden Blick auf die Vergangenheit.

Ludwig Windstosser fotografierte von den frühen 1950er bis in die 1970er Jahre für den Interessen- und Verwertungsverband der im Ruhrgebiet angesiedelten, Steinkohle fördernden und verarbeitenden Unternehmen, der die Marke *Ruhrkohle* propagierte. Er dokumentierte die schwere Arbeit unter Tage, führte die gewaltigen Bauten der Zechen und Raf-

finerien vor, zeigte die hinter dem Kohleabbau stehende komplexe Logistik und bewarb den Auftritt der *Ruhrkohle* auf Verbrauchermessen oder ihren Innenstadtschäften.

In den frühen Jahren dieser Auftragsfotografie entstand zwischen 1955 und 1957 die Aufnahme der Kokerei *Nordstern* am Rhein-Herne-Kanal. Dynamisch nach rechts in die Bildtiefe führt der von Frachtschiffen und Schleppern befahrene Kanal, dahinter staffelt sich vor hellem wolkenlosen Himmel mit mächtigen kubischen Fabrikgebäuden, Krangerüsten und Förderbahnen, dunkel qualmenden Kühltürmen und Schornsteinen die Kokerei. An der diesseitigen steinigen Uferböschung bietet die dunkle Silhouette eines Anglers nicht nur einen menschlichen Maßstab, sie lässt auch eine Erzählung aufscheinen. Diese handelt von der harten und ‚ehrlichen‘, weil durchaus schmutzigen und mühevollen Arbeit im Bergbau,

sie gibt ein Bild von den Prozessen und der Komplexität der Energieversorgung mit der Steinkohle, die eine Grundlage des ‚Wirtschaftswunders‘ im Westen Deutschlands bilden sollte: Sie handelt vom Aufschwung und dem kommenden Wohlstand nach dem verlorenen Krieg.

Aus heutiger Sicht kann diese Erzählung allerdings nicht mehr überzeugen. Die gut austarierten, aber doch eher dunklen Grauwerte der mit einer Mittelformatkamera im quadratischen Bildformat gemachten Schwarzweißfotografie lassen eher an die Ausbeutung der Natur und die Verschmutzung der Umwelt denken. Hier ist alles künstlich und der Industrie unterworfen. Die von links in das Bild ragenden Zweige wirken wie ein jämmerlicher Rest dessen, was für den Kanal und die Kokerei weichen musste. Dem Angler, durch dunkle Lederjacke, ausgestellte Hose, Halstuch und Kappe als Arbeiter gekennzeichnet, mag

man das Fischen im Kanal noch als Freizeitbeschäftigung gönnen, doch würde man den Fang nicht mit ihm teilen wollen.

Gut fünfzehn Jahre später fotografierte Heinrich Heidersberger das Kraftwerk der *Volkswagenwerk AG* am Mittellandkanal. Hier ist – mit einer entscheidenden Ausnahme – alles in die Fläche parallel gestellt. In horizontalen Schichten sind die Bordwand eines Frachters, die weich spiegelnd glänzende Oberfläche des Kanals, die lange Reihe eines Güterzugs, die niedrigen Vorbauten und schließlich die mächtig aufragenden Fassaden des Kraftwerks mit den vier Schornsteinen übereinander gestaffelt. Verunkelt wird diese einfache, der Dokumentation des Gebäudes überaus zweckdienliche Komposition durch die watteweißen, Teile der Fassade und des Himmels überdeckenden Dampfvolken und vor allem durch die vom oberen Rand aus über den Kanal in die Tiefe des Bildraumes stoßende

Versorgungsbrücke. Eine eigentümliche Kälte strahlt von dieser im gleißenden, morgendlich tief stehenden Sonnenlicht mit einer Großformatkamera gemachten Aufnahme aus, die doch eigentlich die Produktion von Energie und Wärme vorführen soll. Die längere Belichtungszeit nimmt den Dampfvolken die Struktur und entmaterialisiert das Wasser des Kanals. Filter sorgen für die Steigerung der Kontraste, Schatten und Lichthöhen.

Eine ganz andere Moderne ist hier vorgeführt. Perfekt und distanziert entsteht das Bild des Kraftwerks als Ort einer rätselhaften, nicht aus der Anschauung erklärbaren Produktion. Die Industrie bedarf keines natürlichen Umfelds, Himmel und Wasser erscheinen als reine Projektionsflächen. Menschen werden hier nicht gebraucht, sie würden auch nur stören. Hatte die Fotografie Ludwig Windstosser noch von der harten und schmutzigen Arbeit erzählt, die in der Schwerindustrie zu leisten war und für die der nach Feierabend angelnde Arbeiter eine fast sentimental wirkende Intarsie abgab, so führt Heinrich Heidersbergers Aufnahme eine Technikmoderne vor, die zwar am Ende für den Menschen produziert, aber doch ganz für sich und aus sich selbst heraus funktionieren will und kann. Ein solches aus der (alt)klugen Rückschau allzu ingenieursfixiert und technologieutopisch wirkendes Konzept hat sich mit dramatischen Havarien inzwischen erledigt. Beide Fotografien entstanden vor den düsteren Prognosen des *Club of Rome*, vor den Kernschmelzen in Tschernobyl und Fukushima, vor den manifesten Effekten der Klimakrise. So stehen die Bilder von Windstosser und Heidersberger einerseits als überzeugende, in sich glaubwürdige Visualisierungen vergangener Zeiten und technoider Ideologien vor uns, andererseits aber gleichermaßen als Relikte eines längst überholt erscheinenden Wachstums- und Fortschrittsoptimismus. In jedem Fall eröffnen die beiden Aufnahmen den Blick auf das, was herausragende Industriefotografie leisten kann.

*Dr. Ludger Derenthal studierte Kunstgeschichte und Geschichte in Bonn und München. 1996/97 war er Fellow am Wissenschaftskolleg zu Berlin. Er unterrichtete von 1997 bis 2003 am Institut für Kunstgeschichte der Ruhr Universität Bochum. 2001/02 war er Member des Institute for Advanced Study in Princeton. Seit 2003 leitet er die Sammlung Fotografie der Kunstbibliothek, Staatliche Museen zu Berlin. Seine zahlreichen Publikationen und Ausstellungen beschäftigen sich mit der Kunst und Fotografie des 19., 20. und 21. Jahrhunderts; Schwerpunkte sind Dada und Surrealismus (insbesondere Max Ernst), Kunst im öffentlichen Raum, die Fotografie in Deutschland in den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg, Fotografie als Medium der Repräsentation politischer Machtverhältnisse.*



## Symbol und architektonischer Zeitzeuge

Die Baugeschichte des Kraftwerks als Teil der historischen Werksanlagen

VON KATRIN STRUBE & NICOLE FROBERG

Ferdinand Porsche lieferte 1934 dem Reichsverkehrsministerium ein Exposé zum Bau eines Volkswagens für jedermann – und war damit erfolgreich. Über den Auftrag zur Realisierung dieses Automobils hinaus erteilte die Reichsregierung auch einen solchen zum Bau einer innovativen Produktionsstätte und einer zugehörigen Stadt. Ausschlaggebend für die Standortwahl von Fabrik und Stadt waren 1937 letztlich die gute Verkehrsanbindung über die bestehende Eisenbahnlinie (Hannover-Berlin seit 1871), die bereits fertiggestellte Autobahn und den noch im Bau befindlichen Mittellandkanal sowie die zentrale Lage im Reich.<sup>1</sup>

Die eigens gegründete *Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH* (GE-ZUVOR) kümmerte sich um die weiteren Planungen und legte den endgültigen Standort fest: das Werk nördlich des Mittellandkanals, die Stadt südlich davon. Mit der Gesamtplanung der „Stadt des KdF-Wagens“ wurde Peter Koller beauftragt. Für die Werkplanung suchten die Verantwortlichen 1937 den Kontakt zu mehreren im Industriebau erfahrenen Architekten, darunter Emil Rudolf Mewes (1885–1949), der unter anderem für die *Ford-Werke* in Köln tätig war, Fritz Schupp (1896–1974) und Martin Kremmer (1895–1945), die im Ruhrgebiet Erfahrungen im Zechenbau gesammelt hatten und zu dieser Zeit mit der Ausführung der Tagesanlagen des Bergwerks Rammelsberg in Goslar beschäftigt waren, sowie Karl Kohlbecker (1906–1982) aus Gaggenau, der zeitgleich ein Flugmotorenwerk für *Daimler-Benz* nahe Berlin baute. Jedes Büro wurde mit einem Vorentwurf für das Volkswagenwerk beauftragt. Im Dezember 1937 entschied Adolf Hitler anhand ihrer Modelle und nach einer Vorbegutachtung durch Albert Speer, dass alle drei Büros in einer Arbeitsgemeinschaft das neue Werk planen und bauen sollten.

Die ursprüngliche Hallenanlage gliederte sich in vier große Komplexe, die zunächst noch durch Werksstraßen voneinander getrennt waren, aber mit einer durchlaufenden kanalseitigen Hauptfront architektonisch zusammengefasst wurden. Durch Überdeckung der Straßen wurden die Hallen später zu einem einheitlichen Komplex. Dahinter verlief die große Ost-West-Straße, auf deren nördlicher Seite spätere Werksweiterungen möglich sein sollten.

Die Südansicht des Volkswagenwerks am Mittellandkanal mit einer Gebäudelänge von 1,3 Kilometern wurde mit einheitlichen Klinkerfassaden und ursprünglich 19 kammartig vorgezogenen Treppenhäusern gestaltet, die übrigen Wandbereiche durch

schmale, hochrechteckige Fenster rhythmisch gegliedert. Auch die gesamten Außenwände der angrenzenden Hallen erhielten Klinkermauerwerk, sodass sich ein einheitliches Erscheinungsbild ergab. Die Bedeutung des Werkes für die Nationalsozialisten verrät die Gestaltung der Schaufassade: Den Eingang der Treppentürme flankieren Wandpfeiler aus Muschelkalk, die sich oberhalb eines Vordaches fortsetzen und die viergeschossigen Treppenhausfenster rahmen.<sup>2</sup> Der Schmuck der Eingänge mit 32 plastisch gestalteten Reliefs sollte nicht nur Orientierung liefern, sondern folgte der Einteilung des Deutschen Reichs in Gaue. Hinter den Treppenhausbauten wurden die Büros der Werksverwaltung sowie im Hauptgeschoss die Sozialbereiche mit Küchen und Kantinen untergebracht. Es war offensichtlich intendiert, dem Werk eine markante und fast monumentale Architektur als Großform zu geben und gleichzeitig die Bereiche der Arbeiter und die der Angestellten nach außen als Einheit zu vermitteln.

Im Westen fand der langgestreckte Südrandbau von Anfang an seinen städtebaulichen Abschluss durch ein Verwaltungsgebäude, das damals allerdings noch höhengleich ausgeführt war und allein durch das Vorspringen vor die Front den Abschluss der Anlage signalisierte. Auf der Ostseite bildete das Kraftwerk, ursprünglich noch ohne Schornsteine, als massiger Block den Abschluss. Mehrere Gebäudeteile staffeln sich in ihrer Höhe hoch zum Hafenbecken (Abb. 1 und 2). Den Bauantrag hatte Emil Rudolf Mewes gestellt; die Bauleitung übernahm Karl Kohlbecker. In der Architektur des Kraftwerks trafen Einflüsse der NS-Monumentalarchitektur<sup>3</sup> und Anklänge einer expressiv-modernen Klinkerarchitektur zusammen. Die Ostseite am Hafenbecken wird als wichtige Schaufront durch vertikale Pfeiler gegliedert, die bereits bestehende starke Betonung der Senkrechten, die schon auf der Südseite vorhanden war, in der Ostfassade noch verstärkt.

Die Energie-Wirtschaftsstelle des Volkswagenwerks versorgte von Beginn an nicht nur den eigenen Betrieb, sondern lieferte auch Wärme für die gesamte neu entstehende Stadt. Ursprünglich sollte jeder Wohnblock der „Stadt des KdF-Wagens“ über eine hauseigene Kohlenfeuerung beheizt werden. Doch noch in der Planungsphase fiel eine für die 1930er Jahre in Deutschland revolutionäre Entscheidung zugunsten eines flächendeckenden Fernwärmenetzes.

Der Wiederaufbau der in einem Bombenangriff schwer beschädigten Werksgebäude nach Ende des Zweiten Weltkrieges hat das ursprüngliche Erscheinungsbild kaum verändert und auch folgen-



Abb. 1: Das Kraftwerk im Aufbau, „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“ 1938, Fotograf unbekannt; Bildersammlung IZS



Abb. 2: Das historische Kraftwerk nach seiner Fertigstellung, „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“ vor 1945, Fotograf unbekannt; Bildersammlung IZS

de Neu- und Erweiterungsbauten fügen sich in das Bild. Der auf dem Werksgelände vorgesehene Platz für Erweiterungen nördlich der Mittelstraße wurde sukzessive ab den 1950er Jahren in Anspruch genommen. Im Jahr 1957 wurde der Bauantrag für den Neubau des Verwaltungshochhauses gestellt, der ursprünglich vorsah, die bisherige Verwaltung abzureißen, die Südfront um drei Treppenhausachsen nach Westen zu erweitern und daran anschließend ein 11-geschossiges Gebäude zu errichten. Nach einer Planungsänderung entstanden letztlich 13 Geschosse als Stahlbetonskelettkonstruktion mit einer Fortsetzung auf Seite 14

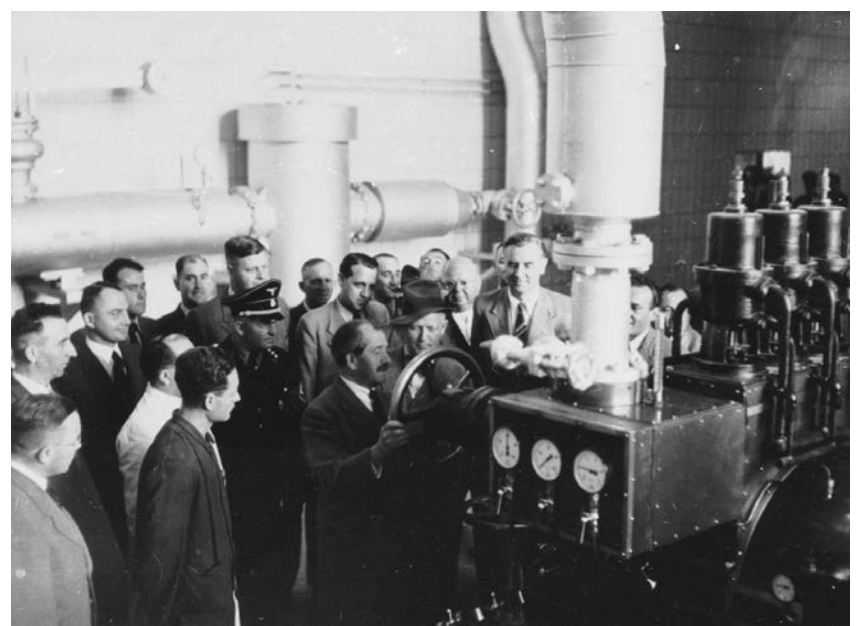


Abb. 3: Fritz Heidrich, *Einweihung des Kraftwerks*, „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“ 16. August 1939; IZS





Abb. 4: Heinrich Heidersberger, Verwaltungsgebäude der VW AG, Wolfsburg 1961; © Institut Heidersberger, #895\_10

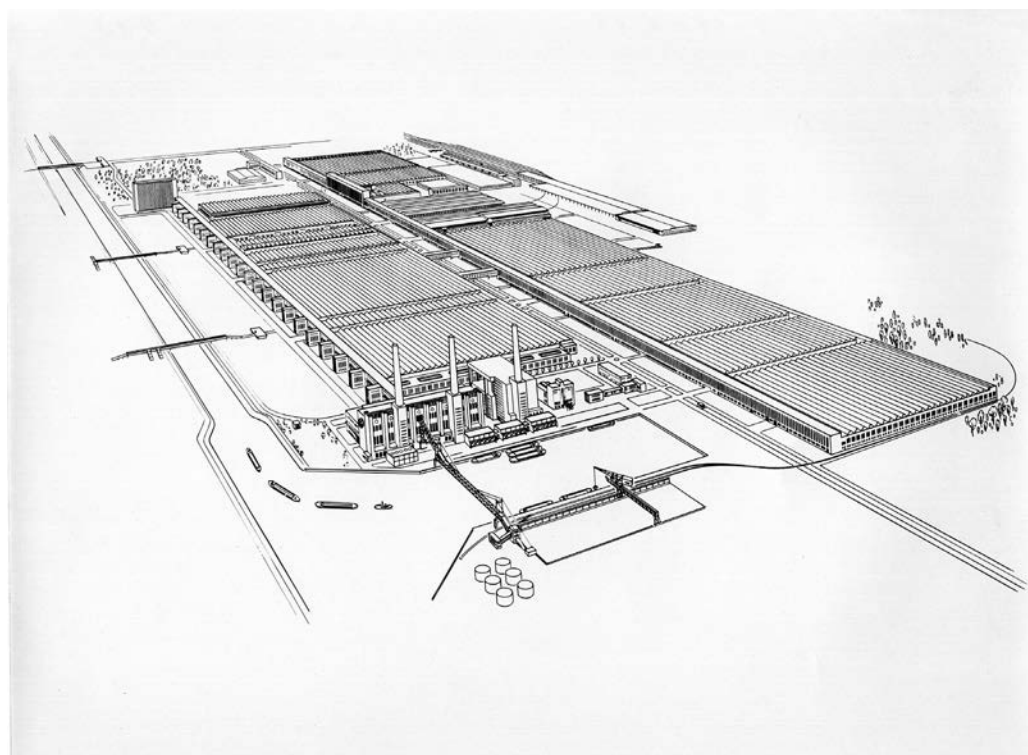


Abb. 5: Zeichnung der Werksbauten, um 1967; IZS

Fortsetzung von Seite 13 Ausmauerung und einer äußeren Klinkerverkleidung, die zum Teil in gestalterischer Anlehnung an die bestehende Front durch Sandsteinelemente gegliedert ist. Auf den ersten Blick sind nur wenige Unterschiede zwischen der ersten Bauphase der 1930er Jahre und ihrer späteren Ergänzung sichtbar. Moderne Stilmerkmale verweisen aber deutlich auf ihre Bauzeit (Abb. 4).<sup>4</sup>

Auch das VW-Kraftwerk wurde mehrfach erweitert. Bereits im November 1952 sah ein erster Bauantrag der Werksbauabteilung eine bauliche Ergänzung nach Norden vor, die ebenfalls als verklinkerter Stahlskelettbau ausgeführt wurde. Weitere technische und räumliche Ergänzungen folgten 1955 und 1956. Zunächst entstanden dann ab 1961 drei markante Schornsteine mit einer Höhe von jeweils 125 Metern, die die Monumentalität der Industrieanlage noch verstärkten. Auf einem 48 Meter hohen Sockelbau wurden sie als 77 Meter hohe gemauerte Schornsteinsäulen aufgesetzt – ursprünglich mit einem Schaft aus rotem Klinker und einem inneren Futter aus Schamott. Die Schornsteinsäulen verjüngen sich leicht von unten nach oben, sodass sich der Außendurchmesser von 8,41 Metern unten auf 5,77 Meter am oberen Punkt reduziert. Der Innendurchmesser betrug ursprünglich 5 Meter am höchsten Punkt und 6,10 Meter am Boden.

Parallel entstand ab 1960 das Kraftwerk Nord, ein zweiter Kraftwerksblock auf einer Grundfläche von 41 × 98 Metern und einer Höhe von 45 Metern, der mit einem Zwischenraum von rund 30 Metern nördlich an das alte Kraftwerk anschloss (Abb. 5). Die Ostseite wurde bewusst in einer Flucht mit der Bestandsfassade angeordnet und erhielt eine einheitliche Gestaltung (Abb. 6). Zu dieser Zeit wurde das Kraftwerk etwa je zur Hälfte auf Kohle- und Heizölbasis betrieben. Mit der Erweiterung des Kraftwerks Nord 1967 entstand schließlich der vierte Schornsteinturm in gleicher Optik.

Seit 1992 wurden mehrfach Sanierungsarbeiten an den Schornsteinen durchgeführt und unter anderem abgasführende Edelstahl-Innenrohre eingezogen. Ab 2010 war zudem ein vollstän-



Abb. 6: Heinrich Heidersberger, VW Werk, Wolfsburg 1971; © Institut Heidersberger, #4148\_2

diger Rückbau und Wiederaufbau der Schornsteinschäfte in ihrem oberen Abschnitt über 89 Metern erforderlich. Die Kraftwerkstechnik wurde bereits in den 1970er Jahren vollständig erneuert.

Als Kern der heute sehr weitläufigen Werksanlage sind die historischen Ursprungsbauten bis auf wenige Störungen als einheitlicher Bereich wahrzunehmen, der sich klar durch die gewaltigen Baukörpermassen in rotbraunem Klinker absetzt. Der Südrandbau und das VW-Kraftwerk aus den 1930er Jahren, das Verwaltungshochhaus der 1950er Jahre und die Kraftwerkserweiterung Anfang der 1960er Jahre sind Baudenkmale. Seit 1989 sind diese Gebäude als Gruppe baulicher Anlagen nach § 3.3 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes ausgewiesen und als Kulturdenkmal geschützt.

An der Erhaltung des Kraftwerks besteht ein geschichtliches und städtebauliches Interesse, zählt das Volkswagenwerk doch zu den wichtigsten Industriedenkmalen in Niedersachsen. Darüber hinaus sind mit der Zeche Zollverein in Essen und der Bergbauanlage Rammelsberg in Goslar gleich zwei Industriebauten ihrer Architekten Fritz Schupp und Martin Kremmer Weltkulturerbe der UNESCO.

Katrin Strube studierte Architektur in Dessau mit der Vertiefungsrichtung Denkmalpflege. Es folgte ein Aufbaustudium der Denkmalpflege an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg. Seit 2011 arbeitet sie im Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege in Hannover. Zunächst war sie zwei Jahre als wissenschaftliche Volon-

tärin beschäftigt, seit Oktober 2012 ist sie als Gebietsreferentin für die denkmalfachliche Betreuung der Landkreise Schaumburg, Hameln-Pyrmont und Holzminde zuständig. Sie ist Mitglied in der Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege in der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger.

Dipl. Ing. Nicole Froberg studierte Architektur an der TU Braunschweig. Zwischen 1998 und 2001 arbeitete sie als freie Mitarbeiterin der Stadt Wolfsburg. Anschließend wurde sie mit dem Aufbau und der Leitung des Forums Architektur der Stadt Wolfsburg betraut. Dort liegt ihr Schwerpunkt auf der Baukulturvermittlung und Architekturkommunikation. Von 2010 bis 2019 leitete sie zusätzlich die Geschäftsstelle des Netzwerks Baukultur in Niedersachsen. Seit 2019 obliegt ihr

die Leitung des Fachgebiets Denkmalschutz und Baukultur sowie der Betreuung der stadtbildpflegerischen Themen der Stadt Wolfsburg.

- 1 Katrin Barthmann, „Das Volkswagenwerk in Wolfsburg“, in: Vereinigung der Landesdenkmalpfleger der Bundesrepublik Deutschland (Hg.), Denkmale der Industrie und Technik in Deutschland. Wiesbaden 2016, S. 176f.
- 2 Nicole Froberg/Ulrich Knufinke/Susanne Kreykenbohm, Wolfsburg. Der Architekturführer. Berlin 2011, S. 34–36.
- 3 Manfred Grieger, „Volkswagen: Von der Vision der automobilen ‚Volksgenossen‘ zur betrieblichen Einbindung in die Kriegswirtschaft und das NS-Zwangsarbeitssystem, 1937–1945“, in: Christoph Stölzl (Hg.), Die Wolfsburg-Saga. Stuttgart 2009, S. 60–69.
- 4 Wolfgang Neß/Rolf Höhmann, Das Industriedenkmal Volkswagenwerk (Texte zur Geschichte Wolfsburgs, Bd. 32). Hannover 2010, S. 25–32.





Heinrich Heidersberger, *Haus Wolfsburg*, Kontakt 001, München 1972; © Institut Heidersberger

## Fotografien für Olympia

VON ALEXANDER KRAUS

Hätte sich nicht das *Organisationskomitee für die Spiele der XX. Olympiade München 1972* mit der Bitte um Unterstützung für die Ausgestaltung der Wohnungen des Olympischen Dorfes an den *Deutschen Städtetag* gewandt, wer weiß, ob Heinrich Heidersberger seine Aufnahme *Kraftwerk der Volkswagen AG* je fotografiert hätte. Der Städtetag hatte die Idee jedenfalls wohlwollend aufgegriffen und seinen Mitgliedern eine Partizipation empfohlen. Im Sinne des Komitees sollte so ein „wohnliches und schönes Zuhause“ für die Sportlerinnen und Sportler geschaffen werden, was wiederum für die beitragenden Kommunen mit einer „bescheidene[n] aber doch weltweite[n] Werbung“ verbunden wäre.<sup>4</sup>

Im neu geschaffenen Münchner Stadtteil sollte, so der Plan, ein jedes Haus den Namen einer bundesdeutschen Stadt tragen, wobei die Hochhäuser Großstädten zugeordnet waren, mehrgeschossige Häuser den Mittelstädten und Bungalows den Kleinstädten. In den jeweiligen Wohnzimmern wie auch den repräsentativen Räumen sollten wiederum „Bilder, Stiche, Pläne und Fotos“ markanter Gebäude, berühmter Gärten oder Parks die Wände zieren. Explizit war dabei auch an „Fotos von Darstellungen von Industrie-, Verwaltungs-, Verkehrsanlagen und Bauten“ gedacht, „die durch ihre Architektur und Eigenart prädestiniert wären, das moderne Deutschland darzustellen“.<sup>5</sup> Spätestens hier wurde der angeschriebene Wolfsburger Oberbürgermeister Hugo Bork wohl hellhörig, hatte er doch die entsprechende Passage des Schreibens markiert.

Tatsächlich zeigte sich die Stadt Wolfsburg sofort interessiert, diskutierte die Idee beispielsweise im Verwaltungsrat und stellte sogleich Mittel für den Haushaltsplan des kommenden Jahres bereit, mit denen „Wolfsburg im Foto“ umgesetzt werden sollte.<sup>6</sup> Relativ schnell schien dann zweierlei klar gewesen zu sein: zum einen Heinrich Heidersberger dafür zu beauftragen und zum anderen eine Kostenbeteiligung der *Volkswagenwerk AG* mit fünfzig Prozent zu realisieren:

„DAS WERK HAT SEIN GRUND-SÄTZLICHES INTERESSE AN DER AUSSCHMÜCKUNG DES HAUSES

BEKUNDET UND IST BEREIT, GEMEINSAM MIT DER STADT FÜR DIE AUSGESTALTUNG SORGE ZU TRAGEN. ES BESTEHT EINVERNEHMEN, DASS INSBESONDERE DURCH FOTOAUFNAHMEN FÜR WOLFSBURG UND SEIN WERK GEWORBEN WERDEN SOLL. DABEI SOLLEN INSBESONDERE BILDERSERIEN DES FOTOGRAFEN HEIDERSBERGER VERWENDET WERDEN.“<sup>7</sup>

Dass die Kommune für das angedachte Stadtmarketing so eng mit dem Wirtschaftsunternehmen kooperierte, wird ihr unter den an der Aktion beteiligten Städten gewiss eine Sonderstellung zugewiesen haben.

### Die Sowjetunion zu Gast im Haus ‚Wolfsburg‘

Früh stand ebenfalls fest, dass das Haus „Wolfsburg“ – zu diesem Zeitpunkt mit knapp unter 90.000 Einwohnern noch keine Großstadt – die Sportlerinnen und Sportler aus der Sowjetunion beherbergen sollte. Damit galt es eines der größeren Häuser des olympischen Dorfes auszugestalten. Allein für die Athletenzimmer waren 477 Bildtafeln Heidersbergers vorgesehen.<sup>8</sup> Weshalb ausgerechnet Wolfsburg die nach der gastgebenden Bundesrepublik und den Vereinigten Staaten von Amerika drittgrößte Teilnehmernation beherbergen durfte, geht aus den kommunalen Akten nicht hervor. Insgesamt erscheint die Zuteilung kurios und eher willkürlich, übernahm doch die etwa 120.000 Einwohner zählende Stadt Remscheid die Patenschaft für Haus „Australien“.

Überliefert ist jedoch die insgesamt geringe Bereitschaft zur Beteiligung durch andere Städte, die meist aus Kostengründen von einer Teilnahme abgesehen hatten.<sup>9</sup> Wohl auch deshalb umgarnte das Organisationskomitee die städtischen Vertreter mit blumigen Worten, so habe man Wolfsburg „entsprechend der Größe und Bedeutung Ihrer Stadt ein Hochhaus“ zugeteilt, hieß es in einem Schreiben aus dem Frühjahr 1971.<sup>10</sup> Gerade dem Automobilhersteller war es ein besonderes Anliegen, „daß im Hause ‚Wolfsburg‘ die Unterbringung der sowjetischen Herrenmannschaft durch das Organisationskomitee erfolgt“, bat

doch die Werbeabteilung die Stadt explizit darum, in dieser Hinsicht „bemüht zu bleiben“.<sup>11</sup> Möglicherweise ging es dem so nah an der Zonengrenze gelegenen Wirtschaftsunternehmen darum, den durch den Kapitalismus geschaffenen Wohlstand in der ‚Wirtschaftswunderstadt‘ zu präsentieren.

### Heidersbergers Bildprogramm

Während die Verantwortlichen der Stadt Wolfsburg einen intensiven Schriftverkehr mit dem Organisationskomitee und Volkswagenwerk pflegten, hatte sich Heidersberger längst ans Werk gemacht und beispielsweise im November 1971 seine berühmte *Kraftwerk*-Aufnahme fotografiert – schließlich sollte die Aufteilung der Bildmotive zwischen Stadt und Werk im Verhältnis 50 zu 50 erfolgen. Mit seinen Aufnahmen wollte der Fotograf, so erläuterte er es seinerzeit der Presse, „etwas über Wolfsburg erzählen“. Ob als Panorama- oder Detailbild – seine Motive sollten „eine journalistische Aussage vermitteln“.<sup>12</sup> Für die Doppelbilder wollte er daher stets eine Nahaufnahme und eine Totale miteinander kombinieren, dies auch um aufzuzeigen, „daß die moderne Industriestadt auch Dinge mit Tradition besitzt“.

Da von vorneherein durch das Organisationskomitee bestimmt war, den Sportlerinnen und Sportlern den jeweiligen Wandschmuck am Ende des olympischen Wettstreits als Geschenk zu übergeben, zog Heidersberger die Fotografien auf leichte Aluminiumplatten auf, wobei die Doppelbilder faltbar waren. Auf der Rückseite wurden die Motive in russischer Sprache erläutert. Leider sind die Texte nicht dokumentiert, weshalb unklar bleibt, mit welchen Worten das *Kraftwerk* seinerzeit umschrieben wurde. Die Aufnahme selbst, die in der Größe 90 mal 120 Zentimeter für eines der Foyers vorgesehen war, listete er damals noch als „Kraftwerk mit Hafen u. Kohlenkahn“.<sup>13</sup>

### Eine vorolympische Posse

Doch fast wären die vereinten Anstrengungen von Fotograf, Werk und Stadt, die sich die letztgenannten gemeinsam immerhin 30.000 DM kosten ließen, gänzlich umsonst gewesen. Mit einem Schreiben vom 9. Juni 1972 – und damit nur wenige Wochen vor Beginn der Spiele – teilte das Organisationskomitee der Stadt Wolfsburg und allen anderen beteiligten Städten mit, dass man von der geplanten „Ausschmückungsaktion“ der Sportlerzimmer absehen müssen. Da die im olympischen Dorf verwirklichten Wohneinheiten allein angemietet und im Anschluss an die sportlichen Wettkämpfe an die Bauherren übergeben werden sollten, wolle man die Kosten für anfallende Reparaturen der Wände einsparen. Die bereits gefertigten Bilder sollten daher direkt als Abschiedsgeschenk überreicht werden. Wenig überraschend rief das Schreiben heftigen Gegenwind hervor. In einem Vermerk des Liegenschaftsamtes heißt es dazu eindeutig: „Ohne die Möglichkeit dieser Selbstdarstellung [...] wäre die Stadt mit Sicherheit nicht bereit gewesen, den Sportlern, die das Haus ‚Wolfsburg‘ bewohnen, derart wertvolle Geschenke zu überreichen.“<sup>14</sup>

Erst Anfang August sollten sich die Wogen glätten: Das Organisationskomitee hatte infolge zahlreicher aufgebracht Schreibungen eingelenkt. Heidersberger begab sich persönlich nach München, um mit seinen Fotografien Wolfsburg als „jung[e], dynamisch[e], weltoffen[e]“ Stadt, wie es auf dem Schreiben an die „lieben Gäste aus der Sowjetunion“ hieß, in Szene zu setzen. Inwieweit die Beschenkten die Präsente tatsächlich mit nach Hause nahmen, Heidersbergers Fotografien aus der ‚Wirtschaftswunderstadt‘ auch an sowjetischen Wänden hingen, ist nicht dokumentiert.

*Dr. Alexander Kraus studierte Geschichte und Kunstgeschichte in Frankfurt am Main, Lille und Köln. Er arbeitete als wissenschaftlicher Mitarbeiter an den Universitäten Köln und Münster. Seit 2015 ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation der Stadt Wolfsburg. Im November dieses Jahres erscheint seine Wolfsburgstudie „Stadt ohne Geschichte? Wolfsburg als Demokratielabor der Wirtschaftswunderzeit“ im Wallstein Verlag.*

- 1 Hier und im Folgenden StadtA WOB, HA 6888, Schreiben des Präsidenten des Organisationskomitees für die Spiele der XX. Olympiade München 1972 [zukünftig abgekürzt als Organisationskomitee] an Herrn Oberbürgermeister Hugo Bork, 29. April 1970.
- 2 Dies korrespondiert mit der Zielsetzung des Organisationskomitees für München, „jegliche Kontinuitätslinien zur eigenen Vergangenheit abzubrechen“ und die Bundesrepublik als „leistungsstarke Technologiegesellschaft“ zu präsentieren. Eva Maria Gajek, Imagepolitik im olympischen Wettstreit. Die Spiele von Rom 1960 und München 1972. Göttingen 2013, S. 250 und S. 261. Siehe dazu auch Kay Schiller/Christopher Young, München 1972. Olympische Spiele im Zeichen des modernen Deutschland. Göttingen 2012, S. 84: „Genau wie die Darstellung Bayerns und seiner Landeshauptstadt konzentrierte sich auch die Beschreibung Westdeutschlands sowohl auf die Errungenschaften moderner Technik (Volkswagen, Autobahn) als auch kulturelles Erbe [...]“.
- 3 StadtA WOB, HA 6888, Auszug aus der Niederschrift über die 73. Sitzung des Verwaltungsausschusses am 12. Mai 1970; Liegenschaftsamt an das Hauptamt, am 13. August 1970.
- 4 StadtA WOB, HA 6888, Vermerk des Liegenschaftsamtes: Ausgestaltung der Unterkünfte im Olympischen Dorf, 26. April 1971.
- 5 „Fotos von der Volkswagenstadt. Haus ‚Wolfsburg‘ wird geschmückt. 477 sowjetische Sportler wohnen während der Spiele in den 303 Zimmern“, in: Wolfsburger Allgemeine Zeitung vom 3. Februar 1971; „Haus ‚Wolfsburg‘ mit Großfotos“, in: Wolfsburger Nachrichten vom 3. Februar 1971.
- 6 StadtA WOB, HA 6888, Schreiben des Organisationskomitees an die Stadt Wolfsburg, 15. September 1971, S. 1. Im Jahr 1971 sah auch die öffentliche Meinung den betriebenen Kostenaufwand für die Sommerspiele immer kritischer. Siehe dazu Gajek, Imagepolitik im olympischen Wettstreit (wie Anm. 2), S. 209f.
- 7 StadtA WOB, HA 6888, Schreiben des Organisationskomitees an die Stadt Wolfsburg, 22. März 1971.
- 8 StadtA WOB, HA 6888, Schreiben der Werbeabteilung der Volkswagenwerk Aktiengesellschaft an die Stadt Wolfsburg vom 16. November 1971, S. 2.
- 9 Hier und im Folgenden Ro [Eberhard Rohde], „Im Münchener Olympischen Dorf: 477 Wolfsburg-Bilder für Haus ‚Wolfsburg‘ geplant. Heinrich Heidersberger fertigt und liefert die Fotos“, in: Wolfsburger Nachrichten vom 8. Februar 1972.
- 10 StadtA WOB, HA 6888, Honorarnota 47 von Heinrich Heidersberger an das Liegenschaftsamt Wolfsburg, 7. Juni 1972.
- 11 StadtA WOB, HA 6888, Vermerk des Liegenschaftsamtes: Ausschmückung der Zimmer im Haus ‚Wolfsburg‘, 21. Juni 1972, S. 2.





Heinrich Heidersberger, Kraftwerk der Volkswagen AG, Wolfsburg 1971, © Institut Heidersberger, #04148\_5





Abb. 1: Bekohlungsanlage, Volkswagen Kraftwerk, Wolfsburg 1958; © Volkswagen Aktiengesellschaft

## Wolfsburger Wahrzeichen

VON DIETER LANDENBERGER

Industriegebäude sind üblicherweise Zweckbauten. Dies gilt umso mehr, wenn es sich um ein Kraftwerk handelt. Eine große Ausnahme ist das historische Kraftwerksgebäude im Stammwerk der Volkswagen AG. Mit seiner expressiv-modernen roten Ziegelstein-Architektur und den vier 125 Meter hohen charakteristischen Schornsteinen ist es so etwas wie ein Wahrzeichen für die Stadt Wolfsburg. Einen großen Beitrag zur Popularisierung des Gebäudes leistete zweifellos Heinrich Heidersberger mit seiner fotografischen Arbeit. Seine eindrucksvolle Fotografie „Kraftwerk der Volkswagen AG“ aus dem Jahr 1971 ist weltbekannt, bereicherte zahlreiche Ausstellungen und Publikationen und hat als Nachdruck Einzug in Büros und Wohnräume gefunden.

Bereits im ersten Gebäudeplan des Volkswagenwerks vom Dezember 1937 wird das Kraftwerk an seiner heutigen Position am Hafenbecken des Mittellandkanals eingeplant. Bei der Standortwahl sieht Architekt Rudolf Mewes das Kraftwerk als flankierendes Element der monumentalen Südrandbebauung vor. Bis heute bestimmt der rund 1,3 Kilometer lange Verwaltungstrakt der Südstraße mit seinen turmhähnlichen Vorbauten das Gesicht des Werkes. Parallel zum Mittellandkanal an einem Stichhafen errichtet, in dem die per Schiff angelandeten

Kohleladungen gelöscht werden konnten, bildet das 46 Meter hohe Kraftwerksgebäude den östlichen Abschluss des Ensembles. Das von der Architektengemeinschaft Rudolf Mewes, Karl Kohlbecker, Fritz Schupp und Martin Kremmer ursprünglich als westlicher Abschluss der Südstraße geplante Verwaltungshochhaus wurde erst deutlich später in der Nachkriegszeit realisiert, sodass das Kraftwerk bis 1958 das alles überragende Gebäude auf dem Werksgelände war. Kennzeichnend für das in Stahlskelettbauweise errichtete Kraftwerk ist seine Form als geschlossener Baukörper mit sechs mächtigen, vertikalen Pfeilern an der Seite zum östlichen Hafenbecken. Wie eine Festung wirkt der mit dunklen Klinkern verkleidete Komplex, schmale Fenster und vertikal verlaufende Klinkerbänder unterstreichen die ornamentale Optik.

Kennzeichnend für die Bauphase des Volkswagenwerks in den späten 1930er Jahren waren ständige Materialengpässe, was den durch Arbeitskräftemangel ohnehin langsamen Baufortschritt zusätzlich verzögerte. Der Kriegsbeginn verschlechterte die Situation noch zunehmend. Dies hatte zur Folge, dass die technische Ausstattung des Kraftwerkes nur schleppend installiert werden konnte. Die Stromversorgung der Stadt wurde auf das Nötigste be-

schränkt. Auch die Stadtsiedlung blieb ein Provisorium: Anstelle von vollelektrifizierten Wohnhäusern für die Arbeiter bestimmen Barackenlager und Behelfsunterkünfte das Bild. Am 16. August 1938 lief schließlich die erste Borsig-Turbine im Kraftwerk an und erzeugte mithilfe von Wasserdampf elektrische Energie. Ihre Leistung wird mit 67.000 Kilowatt angegeben.

Eine Besonderheit war die damals revolutionäre Entscheidung für ein flächendeckendes Fernwärmenetz, das nicht nur die Fabrik, sondern auch die geplante Stadt des KdF-Wagens mit Wärme versorgen sollte. Statt der üblichen hauseigenen Kohlenfeuerung sollte künftig jeder Wohnblock zentral beheizt werden, als Wärmeträger sollte Heißwasser dienen. Urheber dieser Idee war der Ingenieur Fritz Kuntze, dem auch die Leitung des Kraftwerks übertragen wurde. Die Realität sah jedoch anders aus: Bis Dezember 1939 blieben sogar zwei wichtige Werkshallen unbeheizt, weil es an Material mangelte.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und der Rückgabe des Volkswagenwerks in deutsche Hände im Oktober 1949 gelang Volkswagen der Durchbruch als Automobilhersteller. In den 1950er Jahren wurden der VW Käfer und der Transporter zu Exportschlagern und Symbolen des

deutschen ‚Wirtschaftswunders‘. Die steigenden Produktionszahlen und der damit verbundene Energiebedarf führten 1959 zur Entscheidung, die begrenzten Kapazitäten des Volkswagen Kraftwerkes auszubauen. Im April 1960 begannen die Bauarbeiten für das unmittelbar benachbarte Kraftwerk Nord, das im Mai 1961 seinen Betrieb aufnahm. Parallel dazu sollte das alte Kraftwerk Süd drei hohe Schornsteine bekommen, um die Rauch- und Staubbelastung im Werk und für die umliegenden Anwohner zu reduzieren. Der vierte Schornstein kam erst 1965/66 im Rahmen von Erweiterungsarbeiten am Kraftwerk Nord hinzu, weshalb er auf Heinrich Heidersbergers Originalen des 1963 erschienenen Bildbands *Wolfsburg – Bilder einer jungen Stadt* noch fehlt.

Der Anblick der vier 125 Meter hohen Rundschorne, deren unteres Drittel auf mächtigen Vierkantsockeln steht, gehört seitdem zum Stadtbild von Wolfsburg. Sie geben der stadtseitigen Ansicht des Volkswagenwerks ihre typische Prägung. Eine Zäsur fand 1999 statt, als die beiden Kraftwerke umfangreich modernisiert und der südliche Teil stillgelegt wurde. Ende der 1990er Jahre wichen auch die Kohlehalde mitsamt einer Transportbrücke ebenso wie die neun Heizöltanks am östlichen Hafenbeckenrand den Markenpa-

villons der *Autostadt*, die am 31. Mai 2000 eröffnete. Zum Industriedenkmal geworden, wurde der stillgelegte südliche Kraftwerksbereich zur Veranstaltungshalle umfunktioniert, in der zwischen 2003 bis 2018 kulturelle Veranstaltungen wie das Tanzfestival *Movimentos* stattfanden. Aktuell befindet sich der Standort Wolfsburg auch in Bezug auf die Kraftwerksanlagen in einem Transformationsprozess: Die Kraftwerkseinheiten Kraftwerk Nord/Süd und das Kraftwerk West werden durch den Umstieg von Steinkohle auf Erdgas auf den neusten Stand der Technik gebracht, sodass künftig eine Emissionsreduzierung von rund 1,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> erzielt werden soll.

Dieter Landenberger studierte in Stuttgart Geschichte der Naturwissenschaften und Technik sowie Technische Biologie. Seine berufliche Laufbahn begann er im Konzernarchiv der Daimler AG, bevor er 2005 die Leitung des Historischen Archivs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG übernahm. Seit 2017 ist er in Wolfsburg für die Abteilung Volkswagen Heritage verantwortlich, zu der das Volkswagen Konzernarchiv sowie VW Classic gehören. Neben seiner beruflichen Tätigkeit hat Landenberger mehrere Buchpublikationen zu automobil- und motorsporthistorischen Themen veröffentlicht.





Abb. 2: Kraftwerk, Wolfsburg 1953; © Volkswagen Aktiengesellschaft

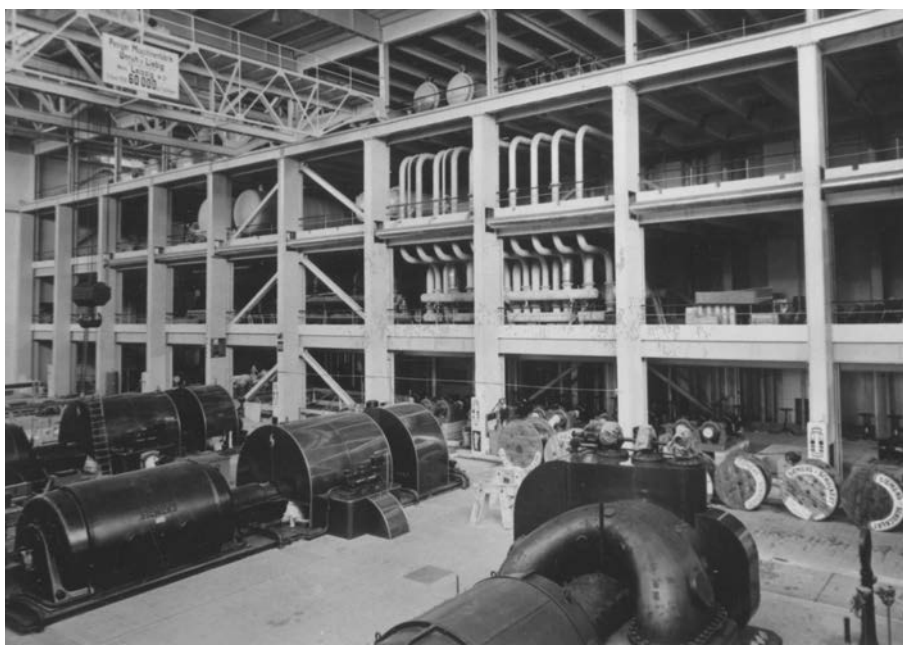


Abb. 3: Blick in das Turbinenhaus, Wolfsburg etwa 1939; © Volkswagen Aktiengesellschaft



Abb. 4: Volkswagen Kraftwerk mit Kran, Ansicht aus Richtung Süden vom Kanal, Wolfsburg etwa 1940; © Volkswagen Aktiengesellschaft



Abb. 5: Werkansicht mit Kraftwerk, Wolfsburg 1950; © Volkswagen Aktiengesellschaft



Abb. 6: Bau des 4. Schornsteins am Kraftwerk Nord (unten beschnitten), Wolfsburg 1966; © Volkswagen Aktiengesellschaft





Heinrich Heidersberger, *Kraftwerk der Volkswagen AG, Wolfsburg 1971*; © Institut Heidersberger, #04148\_5



Joachim „Ali“ Altschaffel, 10 Fehler in Heinrich Heidersbergers *Kraftwerk der Volkswagen AG, Wolfsburg 1971*





Abb. 1: Heinrich Heidersberger, *VW-Bad*, Wolfsburg 1961; © Institut Heidersberger, #9100\_25.2

## Erholung, Erfrischung und Freude

Mit dem *VW-Bad* und dem *Hallenbad* am Schachtweg begann in Wolfsburg die Geschichte des öffentlichen Badewesens

VON MATTHIAS OLOEW

Grau, schmutzig, hässlich – so wirkte Wolfsburg auf Heinrich Nordhoff, als er die Stadt kennenlernte. Er sah „eine Stadt ohne Selbstvertrauen, ohne Mut, ohne Ziel, ohne Hoffnung, eine Stadt, deren Verwaltung mit dem Geld der Steuerzahler Broschüren druckte, um möglichst vielen zu zeigen, wie trostlos, wie hässlich, wie aussichtslos dieses Wolfsburg sei.“<sup>1</sup>

Dreieinhalb Jahre waren diese Eindrücke des Generaldirektors des Volkswagenwerks alt, als er sie

im Beisein des Oberbürgermeisters und hunderten Festgästen vortrug. Der Anlass war indes ein freudiger. Nordhoff eröffnete an diesem 29. Juli 1951 das fertiggestellte Freibad an den Drei Steinen, „als sichtbaren Beweis der tiefen Verbundenheit zwischen Werk und Stadt und als Symbol unserer Verantwortung für die Allgemeinheit zum Nutzen und zur Freude der Bürger der Stadt Wolfsburg“.

Das Werk und die Stadt — das war für Nordhoff ein zentrales Thema. Ihm war klar, dass es nur

gelingen wird, dauerhaft hinreichend Arbeiter für die weitere Entwicklung des Unternehmens zu finden, wenn diese nicht nur ordentliche Arbeitsbedingungen vorfinden und von Sozialleistungen des Arbeitgebers profitieren<sup>2</sup>, sondern auch nicht mehr in Notunterkünften und Wohnbaracken hausen müssen.<sup>3</sup>

Und so ließ er das Werk in den Wohnungsbau investieren, in ein Ledigenwohnheim und in die städtische Infrastruktur, darunter auch in ein Freibad. Für Nord-

hoff war das Bad ein großer Wurf, das „seinesgleichen sucht in ganz Europa“. Er feierte es als vorläufigen Höhepunkt der Entwicklung Wolfsburgs, das nun, am Tag der Eröffnung des Bades, sich anschickte, eine schöne Stadt zu werden. Nordhoff ließ darüber hinaus keinen Zweifel, wem die Stadt und ihre Bevölkerung dieses Bad zu verdanken hat: ihm selbst.

So anmaßend dies auch klingen mag, es war tatsächlich so. Die später *VW-Bad* benannte Anlage ist das vermutlich einzige öffentli-

che Schwimmbad in Deutschland, das von der Idee bis zur Planung keinem kommunalen Gremium, keinem Fachverband und keiner Stiftung seine Entstehung verdankt, sondern allein der Managemententscheidung eines Industriebetriebs.

Anfang der 1930er Jahren hatte zwar beispielsweise die Firma *Henkel* in Düsseldorf ihren Werksangehörigen ein Hallenbad spendiert und auch die *IG Farben* (später *BASF*) stellte Geld zur Verfügung, damit die Fortsetzung auf Seite 23





Abb. 2: Heinrich Heidersberger, *VW-Bad*, Wolfsburg 1961; © Institut Heidersberger, #9100\_25.20



Abb. 3: Heinrich Heidersberger, *VW-Bad*, Wolfsburg 1961; © Institut Heidersberger, #9100\_25.40



Abb. 4: Heinrich Heidersberger, *VW-Bad*, Wolfsburg 1961; © Institut Heidersberger, #9100\_25.49





Abb. 5: Heinrich Heidersberger, VW-Bad, Wolfsburg 1961; © Institut Heidersberger, #9100\_25.13

Fortsetzung von Seite 21 Stadt Ludwigshafen in den 1950er Jahren ein öffentliches Hallenbad bauen konnte. Das 1934 in Wiesbaden eröffnete *Opel-Bad* wiederum ist auf eine persönliche Stiftung Wilhelm von Opels zurückzuführen und steht in keinem Zusammenhang mit dem Stammwerk. Die Entstehung des VW-Bads ist daher einzigartig.

An Punkt 1 der Tagesordnung der Hauptabteilungsleiter-Besprechung vom 22. Juni 1950 schlug Nordhoff seinen Managern vor, das Schwimmbad zu bauen. Die Kosten – rund eine dreiviertel Million DM – hatte er bereits im November 1949 von der Bauabteilung kalkulieren lassen. Die Idee trug er demnach schon damals im Kopf, keine zwei Jahre, nachdem er als Generaldirektor des Volkswagenwerks eingesetzt worden war. Auch daraus lässt sich die Wichtigkeit des Themas für ihn ableiten.

Bei der Besprechung erklärte Nordhoff, die Stadt Wolfsburg plane zwar ebenfalls, ein Schwimmbad zu bauen, aber, so heißt es im Protokoll,

„BIS DIESER PLAN SEINE VERWIRKLICHUNG FINDET, DÜRFTEN NOCH

JAHRE VERGEHEN. EINE GEWISSE INNERE BERECHTIGUNG, DIESEN BAU DURCHZUFÜHREN, LIEGT DARIN, DASS DAS IM ÜBERWIEGENDEN MASSE [SIC!] DEN ANGEHÖRIGEN DES VOLKSWAGENWERKES ZUGUTE KOMMEN WIRD.“

Die Manager waren augenscheinlich ob der Wichtigkeit, die dem Thema durch Nordhoff zukam, überrascht und gaben sich zögerlich. Doch Nordhoff legte bereits Pläne für die Anlage vor. Als Baugrund erschien ihm ein Areal zwischen Schloss Wolfsburg und dem Mittellandkanal passend. Wichtig sei, umgehend mit der Realisierung zu beginnen, damit Bagger- und Betonarbeiten noch vor dem Winter abgeschlossen werden könnten. Ebenfalls von Bedeutung war ihm, wie im Protokoll festgehalten, ein gewisser Standard: „Das Bad ist gut und großzügig und nicht primitiv zu bauen.“<sup>4</sup>

#### Wie das Baden öffentlich wurde

In den 1950er Jahren boomte der Bau von Freibädern mit betonierten Becken – bautypologisch Sommerbäder genannt – zum zweiten

Mal in Deutschland. Dieser Bädertyp war vergleichsweise neu. Es waren zuerst Flussbäder und sogenannte Volks-Brausebäder und etwas später Stadtbäder mit Schwimmhallen, mit denen die Städte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begannen, ihre kommunale Versorgungsaufgabe zur Verbesserung der hygienischen Situation ihrer Bevölkerung zu erfüllen. Allen Bädertypen gemein war: Das Baden fand außerhalb der Blicke der allgemeinen Öffentlichkeit statt.

Das Baden im Freien für weite Teile der städtischen Bevölkerung setzte sich erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch. Eine entscheidende Zäsur bildete der 8. Mai 1907, als die zuständigen Behörden das freie Baden im Wannensee bei Berlin erlaubten. Vor allem für die Arbeiter und ihre Familien war diese Nachricht eine Sensation. Zu Tausenden machten sie sich auf, im Wannensee zu baden – ein durchaus revolutionärer Akt, denn Männer und Frauen badeten – erstmals in Preußen – gemeinsam und gleichberechtigt. Und: Sie waren dabei nicht mehr den Blicken derjenigen entzogen, die am Ufer spazieren gingen und zuschauten. Die Reportagen vom Badeleben

am Wannensee füllten damals Zeitungsseiten, national wie international.

Dass schon wenig später Sommerbäder entstanden, hatte mehrere Gründe. Einerseits waren die Kommunen nach dem Ersten Weltkrieg oftmals mit den Baukosten für Hallenbäder überfordert, andererseits machte die zunehmende Verschmutzung vor allem der Flüsse durch die Abwässer der Industrie den Flussbädern nach und nach den Garaus. Der behelfsmäßige Badebetrieb im Mittellandkanal war für Heinrich Nordhoff ebenfalls ein Grund, den Bau eines Freibads anzugehen.<sup>5</sup>

Freibäder, ob Sommerbad oder Strandbad, waren vergleichsweise preiswert zu errichten und hatten einen entscheidenden Vorteil: Im Gegensatz zu den Schwimmhallen der Stadtbäder waren die Schwimmbecken viel größer. So konnten nicht nur deutlich mehr Menschen ein Bad genießen, auch der boomende Schwimmsport kam zu seinem Recht, denn die Becken waren in der Regel sport- und wettkampfgerecht; in den 1920er Jahren waren sie nicht selten sogar 100 Meter lang.

Ein ähnliches Bild zeigte sich nach dem Ende des Zweiten

Weltkrieges: Für den Bau von Hallenbädern fehlte das Geld, für Freibäder reichte es jedoch. Das Projekt in Wolfsburg war eines der ersten dieser Art seit der Kapitulation Deutschlands.

Heinrich Nordhoff hatte sehr konkrete Vorstellungen des ihm zugrundeliegenden Versorgungsauftrags. Bei der Eröffnung formuliert er die Bedingungen, zu denen der Volkswagenkonzern bereit sei, der Stadt das Bad zu überlassen:

„NIE SOLL HIER EIN LAUTSPRECHER AUFGESTELLT WERDEN UND NICHT ÖFTER ALS EINMAL IM MONAT SOLL DIESE ANLAGE FÜR SPORTLICHE VERANSTALTUNGEN IN ANSPRUCH GENOMMEN SEIN – SIE SOLL GANZ UND GAR DER ERHOLUNG, DER ERFRISCHUNG UND DER FREUDE DER BÜRGER DIESER STADT, DIE JA FAST AUSNAHMSLOS ANGEHÖRIGE UNSERES WERKES SIND, DIENEN.“

#### Unterstützung durch einen ausgewiesenen Bäder-Experten

Daher ist es erstaunlich, dass die *Volkswagenwerk GmbH* den Architekten Otto Immendorff aus Hildesheim Fortsetzung auf Seite 25



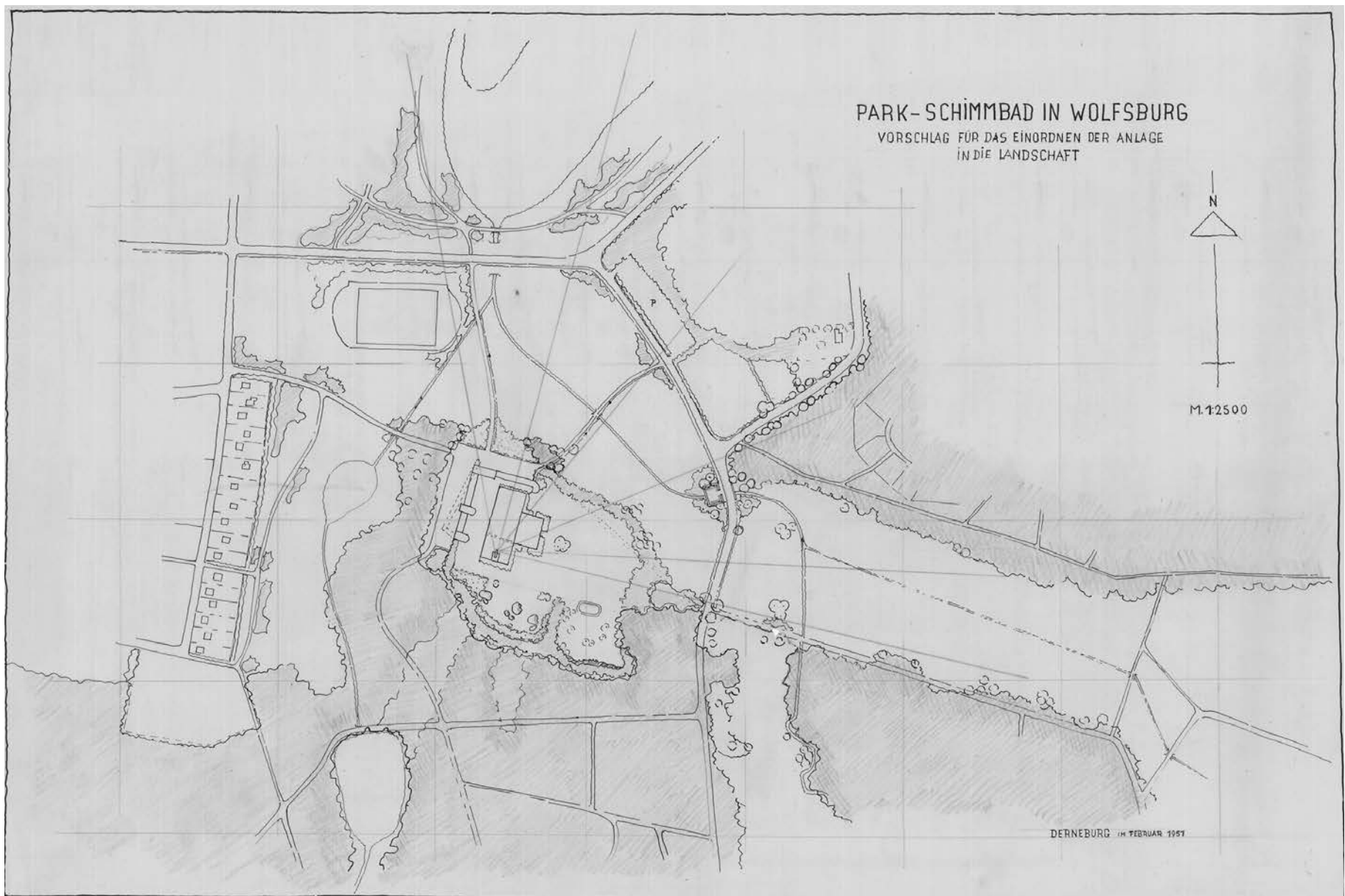


Abb. 6: Wilhelm Heintz, *Park-Schwimmbad in Wolfsburg*, Vorschlag für das Einordnen der Anlage in die Landschaft, 1951; StadtA WOB, S 105 (Nachlass Heintz)

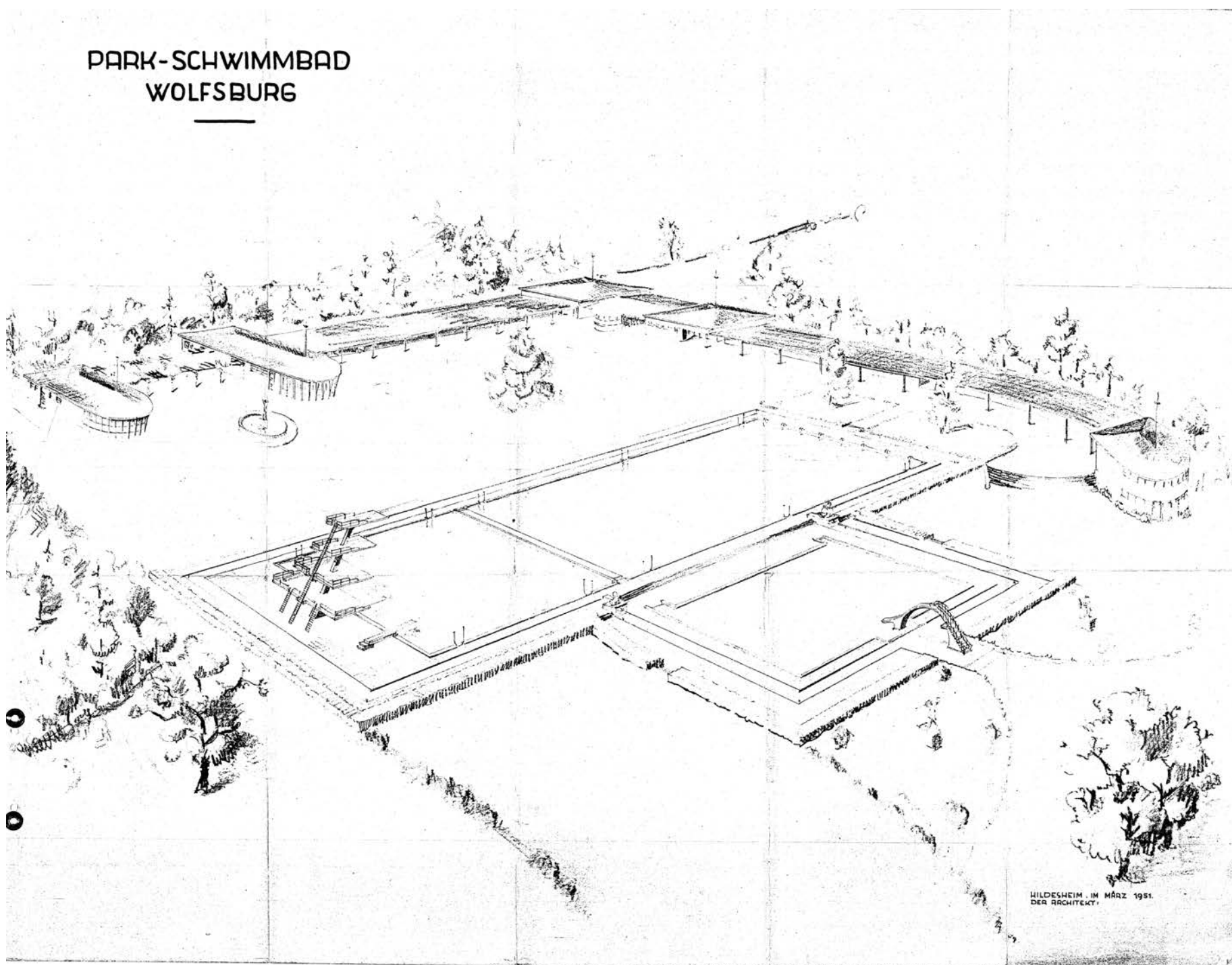


Abb. 7: Otto Immendorf, *Park-Schwimmbad Wolfsburg*, 1951; StadtA WOB, HA 12994





Abb. 8: Blick auf Tribüne, Wolfsburg undatiert, Foto: D. Frenzel; Bildersammlung IZS

Fortsetzung von Seite 23 unter Vertrag nahm, um der Bauabteilung des Werkes bei der Planung zu helfen. Immendorff war ein leidenschaftlicher Verfechter des sport- und wettkampfgerechten Ausbaus von Freibädern. Während des Krieges war er Schwimmwart des *Deutschen Schwimmverbandes* (DSV) und fungierte im NS-Staat als „Reichsarchitekt des Propagandaausschusses zur Förderung des Schwimmens“.<sup>6</sup>

Dieser Propagandaausschuss, unter Vorsitz von Reichsjugendführer Baldur von Schirach und Reichssportführer Hans von Tschammer und Osten, sah im Schwimmen kein Mittel der Erholung, sondern vor allem eines, um die Wehrfähigkeit von Jungen und die Gebärfähigkeit von Mädchen zu fördern. Otto Immendorff als Lobbyist des DSV machte sich dem Propagandaausschuss dienlich und setzte sich über viele Jahre hinweg für den Bau von Freibädern „auf dem flachen Land“ ein. Im Jahr 1937 rief er Fachleuten auf einer Bäder-Tagung zu: „Ihr dient damit der Gesundheit unseres deutschen Volkes und erfüllt eine vaterländische Pflicht im Sinne unseres Führers Adolf Hitler!“<sup>7</sup>

Heinrich Nordhoff dankte bei seiner Eröffnungsansprache im Juli 1951 zwar seiner Bauabtei-

lung, ließ Immendorff jedoch unerwähnt. Der Grund dafür könnte auch darin liegen, dass Immendorff erst beauftragt wurde, als Nordhoff die Pläne längst im Kopf hatte. Tatsächlich lieferte Immendorff im Oktober 1950, nachdem sich die Stadt und die *Volkswagenwerk GmbH* auf den Standort des Bades an den Drei Steinen geeinigt hatten (und nicht nahe des Schlosses, wie von Nordhoff angedacht), binnen zehn Tagen die benötigten Pläne für die Ausführung von Schwimm- und Badebecken, von Sprungturm und Rutsche und den nötigen Erläuterungsbericht der gesamten Anlage. Das ist insofern kein Wunder, als der Architekt alles bereits fertig in der Schublade hatte. Sprungturm und Schwimmbecken entwarf er bereits einige Jahre zuvor für den NS-Propagandaausschuss als Mustervorlagen.

Die Rundbogen-Rutsche wiederum hatte ihr Vorbild im *Opel-Bad* in Wiesbaden (ein Entwurf der Arbeitsgemeinschaft *Schuster, Fabry und Hirsch*), die Umkleidegebäude und der Gastro-Pavillon waren inspiriert durch die Bauten des im 1938 eröffneten *Sommerbads Eimsbüttel* in Hamburg des Architekten Konstanty Gutschow. Vor allem dem Sprungturm kam in Wolfsburg eine ikonische Bedeutung zu. Unterstrichen wur-

de sie durch die Sichtachsen, die Wilhelm Heintz vorsah, der mit der gärtnerischen Einbettung der Anlage betraut war.<sup>8</sup>

Das *VW-Bad* mit seiner Kapazität von 4.500 Menschen entstand folglich als Gemeinschaftsleistung.<sup>9</sup> In diesem Kontext ist auch die Baubeschreibung zu sehen, die Bestandteil des Bauantrages ist. Sie ergänzte Immendorfs Erläuterungsbericht um die Intentionen Nordhoffs, die nun primär genannt sind, und betonen den Erholungswert der Anlage sowie die landschaftliche Einbindung. Die *Volkswagenwerk GmbH* stellte den Antrag im November 1951. Die Stadtverwaltung wollte der entstandenen Dynamik bei der Errichtung des Bades nicht durch Verfahrensabläufe im Wege stehen und erteilte die Baugenehmigung nachträglich im März 1952 – knapp acht Monate nach der feierlichen Eröffnung.<sup>10</sup>

#### Vom Nachzügler zum Vorreiter der Bäderentwicklung

Die Eröffnung des *VW-Bades* vor 70 Jahren stellt eine entscheidende Wegmarke in der Bädergeschichte Wolfsburgs dar. In den Folgejahren – mit den Projekten *Freibad-West* und *Hallenbad* (Eröffnung 1963) und *Badeland* (Arbeitstitel:

*Allertherme*, Eröffnung 1977) – erreichte sie die typischen Etappen für die Entwicklung der kommunal betriebenen Bäderinfrastruktur in Deutschland. Mehr noch: Kritisierte Heinrich Nordhoff zu Beginn der 1950er Jahre noch die Unentschiedenheit der Stadtverwaltung, stand Wolfsburg zwei Jahrzehnte später in Sachen Entwicklung der Bäder-Infrastruktur an der Spitze der Entwicklungsgeschichte.

Den Anfang dazu machten die Beratungen für das Projekt *Hallenbad*, die 1958 in den kommunalen Ausschüssen begannen. Sie verliefen inhaltlich exakt ähnlich wie anderenorts für einen solchen Entscheidungsprozess. Über die Notwendigkeit eines Hallenbades war man sich schnell einig. Auch der Standort – eine zentrale, gut erreichbare Innenstadtlage am Schachtweg – war unstrittig. Schwimmen sollte nicht länger nur eine Sache der Schönwetterperiode im Freibad sein. Der Schwimmunterricht für Kinder musste auch im Winter abgesichert werden, Vereine wollten auch im Winter trainieren und Wettkämpfe ausrichten.

Die Bäderentwicklung in der Bundesrepublik wurde seinerzeit durch den so genannten Goldenen Plan der *Deutschen Olympischen Gesellschaft* sehr befördert. Die-

ser Plan, massiv unterstützt durch den *Deutschen Sportbund* und den *Deutschen Schwimmverband*, forderte ein milliardenschweres Investitionsprogramm von Bund, Ländern und Kommunen für den Bau von Schwimmbädern. Er war so erfolgreich, dass von Mitte der 1950er bis Anfang der 1970er Jahre tausende Bäder – vor allem Hallenbäder – gebaut wurden, die eines gemeinsam hatten: Ihr Programm war vor allem auf das sportliche Schwimmen ausgerichtet.

Verfügbaren Freibädern in der Regel mit ihren Schwimmbecken über ein ausgeglichenes Angebot für Nichtschwimmer und Schwimmer, fiel in den Hallenbädern das Verhältnis klar zugunsten derjenigen aus, die Schwimmen konnten. Wer es nicht beherrschte, oder etwa plante, statt Bahnen zu schwimmen, lediglich mit der Familie fröhlich im Wasser zu planschen, hatte in den Hallenbädern dieser Zeit das Nachsehen.

Freizeitgestaltung, bei der Freibadplanung schon seit den 1920er Jahren selbstverständlich, war für die Gestaltung von Hallenbädern auch deshalb nachrangig, weil die Sport-Fachverbände die Deutungshoheit über den Versorgungsauftrag der öffentlichen Bäder beanspruchten. Darin kamen vor allem Fortsetzung auf Seite 27





Abb. 9: Sprungturm in Nutzung, Wolfsburg undatiert, Foto: D. Frenzel; Bildersammlung IZS



Abb. 10: Sprung vom Beckenrand, Wolfsburg 1960er Jahre, Foto: D. Frenzel; Bildersammlung IZS





Abb. 11: Blick aus dem Hallenbad-Foyer, Wolfsburg 1960er Jahre, Foto: D. Frenzel; Bildersammlung IZS

Fortsetzung von Seite 25 die Schwimm-ausbildung, Training und Wett-kämpfe vor. Dieser Auffassung setzten die Kommunen nichts entgegen.

So war es auch in Wolfsburg. Die Debatten in den Kommunal-ausschüssen drehten sich kaum um die Gestaltung des Bauwerks, die auf einen Entwurf des Hochbauamtes zurückgeht, oder darum, wie möglichst allen Badebedürfnissen der gesamten Bevölkerung entsprochen werden konnte. Stattdessen standen diese Fragen im Vordergrund: Wie groß fällt das Schwimmbecken aus? Wie hoch wird der Sprungturm? Wie viele Plätze bietet die Zuschauertribüne? Ist das Schwimmerbecken groß genug, um Wasserball zu spielen?

Der Sportausschuss der Stadt Wolfsburg machte sich die Forderungen der Verbände zu Eigen und forderte drei Becken, ein Schwimmer- und ein Sprungbecken sowie ein kombiniertes Lehrschwimm- und Nichtschwimmerbecken und außerdem einen Sprungturm, möglichst mit einer Höhe von zehn Metern (wie im VW-Bad). So könnten große Schwimmwettbewerbe und -meisterschaften nach Wolfsburg geholt werden. Die daraus resultierende enorme Vergrößerung der Schwimmhalle stieß bei den Bau- und vor allem den Finanzpolitikern auf größte Skepsis.

Bei einer gemeinsamen Sitzung von Sport- und Bauausschuss am 11. Dezember 1958 fand man dann zu einem Kompromiss: Das Hallenbad erhielt ein Schwimm- und Sprungbecken von 25 Metern Länge inklusive Sprunganlage mit 1-Meter-Brettern und 3- und 5-Meter-Plattform. Ein zweites Becken zum Schwimmenlernen wurde in einem Seitenflügel der Halle untergebracht.<sup>11</sup>

Angelehnt an die Gestaltung in anderen Städten löste sich auch beim Hallenbad Wolfsburg die große Schwimmhalle an drei Gebäudeseiten großzügig in Glas auf. Die Position der Tribüne an der Stirnseite, gegenüber der Sprunganlage, war hingegen eher ungewöhnlich. Im Hallenbad Oldenburg beispielsweise (gleiche Größe, Eröffnung 1960) befand sie sich an der Längsseite des Beckens.

Die charakteristische Sprunganlage des Hallenbades Wolfsburg mit seiner bogenförmigen Grundkonstruktion deutete auf die Handschrift der Gutehoffnungshütte (GHH) aus Oberhausen hin. Die GHH hatte sich seinerzeit im Schwimmbadbau durch den Bau des Hallenbades Oberhausen-Sterkrade und des Stadtbades Wuppertal-Elberfeld, der sogenannten Schwimmeroper, Meriten erworben. Beide Bauwerke fanden seinerzeit deutschlandweit große Beachtung. Die GHH mit ihrer

Expertise einzubinden, war der Wunsch des damaligen Wolfsburger Oberbauamts Werner Linthe.

Mit der Eröffnung des Hallenbades war das ganzjährige Schwimmen in Wolfsburg abgesichert. Das Angebot wurde im November 1971 nochmals erweitert, als sich die Stadt entschloss, das Sportbecken im Freibad-West außerhalb des Sommers mit einer Traglufthalle zu überspannen. Doch schon damals reifte in der Verwaltung und den Gremien die Erkenntnis, dass bei der Planung des Hallenbades ein wichtiger Teil des kommunalen Versorgungsauftrags zu kurz gekommen war: das Baden als ebenso gesellige wie spannende Freizeitgestaltung. Dem begegnete die Stadt mit dem Bau und der Planung des Freizeitbades Badeland, das 1977 als eines der ersten Bäder dieses Typs in Deutschland öffnete. Es sollte den exakten Gegenentwurf zu den bisherigen Wolfsburger Bädern darstellen, ganz ohne sport- oder gar wettkampfgerechte Becken.<sup>12</sup> Und doch gab es einen Bezug zum VW-Bad. Das Badeland entstand in etwa dort, wo Heinrich Nordhoff einst das – sein – Freibad errichtet sehen wollte: unweit des Schlosses, nahe des Mittellandkanals.

Dr. Matthias Oloew promovierte an der TU Berlin zur Kultur- und Architekturgeschichte des öffentli-

chen Schwimmbads. Die Dissertation „Schwimmbäder – 200 Jahre Architekturgeschichte des öffentlichen Bades“ erschien 2019. Er arbeitete viele Jahre als Redakteur für den Berliner „Tagesspiegel“ und leitet heute die Unternehmenskommunikation der Berliner Bäder-Betriebe.

- Hier und im Folgenden Konzernarchiv VW AG (KVW), 69/233/1, Reden und Ansprachen von Heinrich Nordhoff. Bei der Broschüre, auf die Nordhoff anspielte, handelte es sich um eine Denkschrift des ehemaligen Stadtdirektors Johannes Dahme, der auf die komplexe Situation in Wolfsburg hinweisen wollte, das damals als Kommune noch nicht über die kommunale Erstausrüstung verfügte. Siehe dazu Aleksandar Nedelkovski, „Post nach England. Ein Schreiben des damaligen Stadtdirektors Johannes Dahme an den britischen Abgeordneten Victor Golancz (AdM 2/2021)“, in: Das Archiv. Zeitung für Wolfsburger Stadtgeschichte, Jg. 6 (2021), Nr. 20, S. 21.
- Siehe dazu Rüdiger Gerlach, „Die betriebliche Sozialpolitik Heinrich Nordhoffs. Zwischen ökonomischen Kalkül und paternalistischer Fürsorge“, in: Das Archiv. Zeitung für Wolfsburger Stadtgeschichte, Jg. 2 (2017), Nr. 6, S. 1–4.
- Siehe dazu Günter Riederer, „Die Barackenstadt. Wolfsburg und seine Lager nach 1945“, in: Deutschland Archiv (2013), S. 107–118.
- KVW, Protokoll der Hauptabteilungsleiter-Besprechung vom 22. Juni 1950, o. Signatur.
- KVW, 69/233/1, Nordhoff: „Wenn ich im letzten Sommer abends auf dem

Heimweg vom Werk war, dann sah ich die Hunderte, die im schmutzigen und gefährlichen Mittellandkanal Erfrischung suchten, und es bedurfte gar nicht mehr der immer wiederkehrenden Unglücksmeldungen, um zu der Einsicht zu kommen, dass Wolfsburg ein richtiges Bad haben müsste.“

- Heinz Hermann, Das Sport-Schwimmbad. Sportgerechte Bäder in Stadt und Land. 2. Aufl. Berlin 1941 [1939], S. 39.
- Otto Immendorff, „Der Bau von Schwimmgelegenheiten auf dem Lande“, in: Das Bad (1937), H. 1, S. 6.
- Siehe zu diesem Marcel Glaser, „Grünplanung zwischen NS-Staat und Bundesrepublik. Eine biografische Skizze des Gartengestalters Wilhelm Heintz (1888–1966)“, in: Das Archiv. Zeitung für Wolfsburger Stadtgeschichte, Jg. 6 (2021), Nr. 20, S. 7–10. Dass der Sprungturm kein Unikum ist, beweist z. B. das Stadionbad in Bremen. Dort steht ebenfalls einer von Immendorffs Sprungturm-Entwürfen.
- Die Besuchszahl bezog sich auf die Kapazitäten der Umkleiden. Das Fassungsvermögen des gesamten Bades konnte deutlich darüber liegen. Am 30. Juli 1951 zählte das Bad bspw. 5436 Badegäste, Stadtarchiv Wolfsburg (StadtA WOB), HA 2114, Bd. 1.
- Vergleich zwischen Erläuterungsbericht Immendorffs vom 25.10.1950 in KVW, 142/48/2 und der Baubeschreibung in der Bauakte des VW-Bades im Bauaktenarchiv der Stadt Wolfsburg. In der Bauakte findet sich auch die Baugenehmigung.
- Die Debatten sind protokolliert in den Niederschriften des Bauausschusses vom 10. Juli 1958, 11. Dezember 1958 und 24. März 1959 im Stadtarchiv Wolfsburg.
- S. „5 Jahre Badeland im Allerpark Wolfsburg. Ein modernes Freizeit- und Erholungszentrum“, in: Archiv des Badewesens (1982), H. 10, S. 355–361.





## Stadt ohne Geschichte?

Neuerscheinung

Mitte der 1960er Jahre war der Topos von der „Stadt ohne Geschichte“ für Wolfsburg weit verbreitet. Ob in Reportagen, offiziellen Reden oder Bürgerinterviews – überall wurde die Traditionslosigkeit der Volkswagenstadt herausgestellt. Tatsächlich nahm Wolfsburg im demokratischen Neuaufbau nach der NS-Diktatur eine Sonderstellung ein: Als einzige Stadt der späteren Bundesrepublik konnte die 1938 gegrün-

dete „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“ auf keinerlei demokratische Strukturen zurückgreifen.

Alexander Kraus untersucht die Nachkriegsgeschichte Wolfsburgs als Labor der Demokratie sowie die dortigen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Transformationsprozesse der 1950er und 1960er Jahre. Am exemplarischen Fall der einstigen NS-Musterstadt werden die

Bedingungen, Mechanismen und Konflikte der bundesdeutschen Nachkriegsdemokratie aufgezeigt. Wolfsburg war, ebenso wie die alte Bundesrepublik insgesamt, ein Gemeinwesen auf der immerwährenden Suche nach sich selbst.

ca. 512 S., ca. 103 Abb., geb., Schutzumschlag, 14 x 22,2 cm  
ISBN 978-3-8353-3739-8  
€ 29,90



Bereits im Wallstein Verlag erschienene Publikationen zu Wolfsburg aus der Reihe Stadt – Zeit – Geschichte.

## Veranstaltungen anlässlich des 50. Jubiläums der Fotografie Kraftwerk der Volkswagen AG von Heinrich Heidersberger

14. September bis 14. November 2021, Kunstmuseum Wolfsburg  
„Kraftwerk Heidersberger: Eine Bildikone wird 50“  
kostenfreie Ausstellung auf der Lounge

1. bis 7. November 2021  
Stadtbereich Wolfsburg  
Großplakat-Aktion des Institut Heidersberger

1. November 2021  
Hafenbecken, Autostadt  
Installation eines Rahmens am Aufnahmestandort gegenüber des Kraftwerks am Hafenbecken in der Autostadt durch Auszubildende der Volkswagen AG

4. November 2021  
18 Uhr, Podiumsdiskussion im Panorama-Kino der Autostadt  
„Utopie oder Dystopie – Deutungswandel einer Bildikone“  
Gäste: Prof. Folke Köbberling, Institut für Architekturbezogene Kunst (IAK) der TU Braunschweig, Prof. em. Dr. Barbara Schellewald, Kunsthistorisches Seminar der Universität Basel, Dieter Landenberger, Leiter Heritage Volkswagen Communications und Thomas Schmall-von Westerholt, Konzernvorstand für das Ressort Technik und Vorstandsvorsitzender der Volkswagen Group Components. | Moderation: Armin Maus, Geschäftsführer der Autostadt und ehemaliger Chefredakteur der Braunschweiger Zeitung | Live-Stream unter [www.autostadt.de](http://www.autostadt.de) und [www.kraftwerk.heidersberger-digital.de](http://www.kraftwerk.heidersberger-digital.de)

1. bis 14. November 2021  
Die Traditionsbäckerei Cadera backt zwei Wochen die „Kraftwerk“-Schnitten – geschmacklich erinnern sie an Heidersbergers Heimatstadt Linz.

1. bis 19. Dezember 2021  
Lentos Kunstmuseum Linz  
In Linz verbrachte Heinrich Heidersberger seine Jugend, legte sein Abitur ab und betrieb später mit Franz Pühringer ein literarisches Kabarett. Das Kraftwerk der Volkswagen AG ist in der Reihe „Zu schade für die Lade“ in einer eigenen Präsentation zu sehen.

7. und 14. November 2021  
11 Uhr, Institut Heidersberger/ Schloss Wolfsburg  
Das Institut Heidersberger bietet jeweils einen „Blick hinter die Kulissen“ seiner Arbeit und in die authentischen Arbeits- und Atelierräume Heinrich Heidersbergers im Schloss Wolfsburg an. Information und Anmeldung: [institut@heidersberger.de](mailto:institut@heidersberger.de)

10. November 2021  
12 Uhr, Forum Architektur im Kunstmuseum Wolfsburg  
Kostenfreie dialogische Führung durch die Ausstellung im Kunst-

museum Wolfsburg mit Esther Orant (Forum Architektur) und Friederike Hansen (Untere Denkmalschutzbehörde). Kontakt und Anmeldung: [forum.architektur@stadt.wolfsburg.de](mailto:forum.architektur@stadt.wolfsburg.de)

Von September 2021 bis 14. November 2021  
Städtische Galerie Wolfsburg und Wolfsburgische Nachrichten: „Mein Kraftwerk“, Aufruf an die Wolfsburgerinnen und Wolfsburger eigene, persönliche Bilder zum Kraftwerk einzusenden – der Favorit wird durch die Leserinnen und Leser der Wolfsburgischen Nachrichten ermittelt. Eine Auswahl der Einsendungen wird im November als Plakat auf den Kultursäulen im Innenstadtbereich zu sehen sein. #kraftwerkheidersberger50

23. November 2021  
18:00 Uhr, Städtische Galerie  
Preisverleihung  
Ausführliche Informationen unter <https://kraftwerk.heidersberger-digital.de>. Dort findet sich auch der eigens produzierte Film „Kraftwerk – von Heinrich Heidersberger eine Bildikone wird 50“.

Die nächste Ausgabe von DAS ARCHIV erscheint im Februar 2022.

DAS ARCHIV

HERAUSGEBER

Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation der Stadt Wolfsburg

INSTITUTSLEITUNG

Anita Placenti-Grau

REDAKTION

Alexander Kraus  
Aleksandar Nedelkovski  
Anita Placenti-Grau  
Bernd Rodrian  
Katja Roßsacha

BILDREDAKTION

Katja Steiner

ANSCHRIFT

Stadt Wolfsburg,  
Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation,  
Goethestr. 10 a, 38440 Wolfsburg,  
Tel. (05361) 27 57 30,  
Fax. 27 57 57,  
E-Mail: [izs-stadtarchiv@stadt.wolfsburg.de](mailto:izs-stadtarchiv@stadt.wolfsburg.de)  
[www.wolfsburg.de/izs](http://www.wolfsburg.de/izs)

Disclaimer: Trotz sorgfältiger Bemühungen konnten nicht alle Inhaber der Bildrechte ermittelt werden. Wir bitten darum dem IZS bestehende Ansprüche ggf. mitzuteilen.

AUFLAGE: 1.000  
ISSN 2367-4431