

DAS ARCHIV

ZEITUNG FÜR WOLFSBURGER STADTGESCHICHTE

0,00 €

Herausgegeben vom Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation der Stadt Wolfsburg

Jg. 8 (April 2023)



Abb. 1: Kotflügel hinten nach Abkanten und Beschneiden mit Schleifspuren im Presswerk Halle 2, April 1953; Fotograf: Peter Keetman/Kunstmuseum Wolfsburg, Dauerleihgabe der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig © Peter Keetman Archiv/Stiftung F.C. Gundlach

Sinnliche Kotflügel, spiegelnde Radkappen und gestapelte Türen

Peter Keetman fotografiert 1953 im Volkswagenwerk

Von Rolf Sachsse

Peter Keetman gehört zu den Heroen meiner Kindheit als Fotografensohn: Ob Öl- und Wassertropfen aus nächster Nähe, stimmungsvolle Alpenlandschaften im Nebel und Dämmerlicht oder strenge

Industriebilder und vereinzelte Porträts – fast in jeder Nummer der großen Fachzeitschriften zur Fotografie waren seine Aufnahmen abgedruckt, die mein Vater zur Ausbildung der Lehrlinge

und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorhielt. Mich animierten diese Bilder genauso zur Nacharbeit wie die Experimente eines Otto Steinert¹ oder die surrealen Szenarien eines Herbert List; ob

meines hohen Materialverbrauchs nicht immer zur Freude meines Vaters. Eine Serie aber konnte ich in den 1950er und 1960er Jahren nie anschauen: die Bilder, die Peter Keetman im April 1953 bei seinem

Editorial

Von Alexander Kraus

Die Besonderheit von Peter Keetmans Serie *Volkswagenwerk 1953*, die er vor siebzig Jahren in Wolfsburg fotografierte, blieb in ihrer eigenmächtigen Bildsprache über viele Jahre unerkannt. Als sie schließlich mehr als dreißig Jahre später in Buchform erschien, hieß es in der *Auto, Motor, Sport* über die Bildstrecke, sie habe vorweggenommen, „was damals noch gar nicht gebraucht wurde: ein Denkmal für den Käfer“ (1986). Noch zu Beginn der 1980er Jahre, als in der Ausgabe Nr. 41 des *Kunstforums International* erstmals sechs Fotografien der Serie gezeigt wurden, entsprach die Auswahl noch weitestgehend dem klassischen Bild der Industriefotografie: Auf vier der sechs Fotografien war der *Käfer* als Endprodukt schon eindeutig zu erkennen – es waren gerade nicht jene Aufnahmen, für die Keetmans Serie heute bekannt ist. Wenn dieser, wie Oskar Piegsa 2016 anlässlich einer Ausstellung in den Hamburger *Deichtorhallen* in der *Zeit* schrieb, in den 1950er Jahren „die Bildsprache des Wirtschaftswunders prägt[e]“, so eben – anders als heute – noch nicht mit den Fotografien aus dem Volkswagenwerk, die für ihn typisch so sehr auf die Form und Oberflächen fokussierten, beispielsweise allein vorgeformte Kotflügel, verchromte Stoßstangen oder Nockenwellenräder zeigten. Wie hat es Rolf Sachsse im gleichen Jahr so prägnant auf den Punkt gebracht: „Die berühmtesten Bilder von Peter Keetman beinhalten eine größere oder kleinere Menge von ähnlichen, aber deutlich unterscheidbaren Einzelformen, die sich auf der Bildfläche relativ gleichmäßig verteilen.“

In dieser Ausgabe, die die Ausstellung *Peter Keetman. Siebzig Jahre Volkswagenwerk 1953* flankiert, die vom 30. März bis zum 25. Juni 2023 im *Kunstmuseum Wolfsburg* gezeigt wird, führen Beiträge von Rolf Sachsse, Dirk Schlinkert und Holger Broeker in die Entstehungsgeschichte der Serie und ihrer späten Wiederentdeckung ein. Bernd Rodrian und Kristin Torka wiederum setzen Keetmans Fotografien mit solchen Heinrich Heidersbergers und des damaligen Werksfotografen Willi Luther in Beziehung.



dreitägigen Besuch im Wolfsburger Volkswagenwerk aufgenommen hat.² Heute gehören sie nicht nur zu den Hauptwerken dieses Fotokünstlers, sondern sind bei aller Suche nach seinem Namen unter den ersten Fundstücken.

Die Bilder aus dem Volkswagenwerk nehmen im Œuvre von Peter Keetman gleich in mehrfacher Hinsicht eine Sonderstellung ein: Sie sind die einzige Bildserie mit einem klaren Narrativ – der Darstellung des Werdens eines Automobils, angefangen mit den Kisten der einzelnen Bauteile, über den Montageprozess bis hin zu den parkenden Fahrzeugen auf dem Werksgelände – und zudem der Anlass einer Wiederentdeckung des für anderthalb Jahrzehnte nahezu vergessenen Fotografen. Angeregt durch drei Ausstellungen des Jahres 1979 – 60 Jahre Gesellschaft Deutscher Lichtbildner in München, *Deutsche Fotografie nach 1945* in Kassel und *In Deutschland* in Bonn – erschien 1980 ein Sonderband der Zeitschrift *Kunstforum* zum Thema Dokumentarfotografie und darin erstmalig ein kleiner Ausschnitt der Serie aus dem Volkswagenwerk.³ Vier Jahre später folgte dann die Ausstellung einiger Bilder mit einem Portfolio in der *CCD Galerie* von Hannjörg Lorschach in Düsseldorf⁴ und schließlich 1985 die erste Auflage des Bandes mit allen Motiven der Serie.

Das erste Mal gesprochen habe ich Peter Keetman 1978; bereits ein Jahr später erschien ein erster Text von mir zu ihm und seinem Werk.⁵ Es fiel mir nicht schwer, ihn zu besuchen: Es waren nur gute zwei Kilometer zu Fuß von der Sommerfrische der Familie meiner Frau, meist am Ufer des Chiemsees entlang, und schon saß ich mit ihm zusammen im Garten seines familiären Anwesens oder wir gingen in den kleinen Holzschuppen, der ihm als Studio und Labor seiner fotografischen Arbeit diente. Auch wenn er konstant mit seiner angeblichen Schlamperei kokettierte, waren seine Arbeiten – von ihm selbst oder seiner Frau Esa – perfekt geordnet: Zu jedem Bild gab es Kontaktbogen mit sämtlichen Varianten des einen Motivs, zu jedem Kontaktbogen gab es genaue Eintragungen in Archivbüchern und Arbeitskladden, darin zudem genaue Angaben zu den verwendeten Kameras, Filmen und Beleuchtungs-Apparaturen, zur Blende wie Verschlusszeiten. Dies war ein klarer Reflex auf die Haupt-Abnehmerkreise seiner frühen Fotografien: die Amateur-Fachzeitschriften und die Werbeabteilungen der bundesdeutschen Fotoindustrie. Zudem hat er zeitweilig um Aufträge aus der Wirtschaft gekämpft, mit mehr oder weniger Erfolg.

In diese Zusammenhänge ist die Entstehungsgeschichte der Serie aus dem Volkswagenwerk einzuordnen: Im Jahr 1949 ist die Fotografengruppe *fotoform*, der Peter Keetman angehörte, mit großer Resonanz gestartet und stand ab 1950 für die Befreiung der Fotografie von jeglicher Form propagandistischer Funktionalität, die in eine Anerkennung des Mediums als Teil der bildenden

Kunst münden sollte.⁶ Es gab eine Reihe – meist recht kleiner – Ausstellungen mit Titeln wie ‚subjektive fotografie‘, die Jahrzehnte später als richtungsweisend erkannt wurden und durchaus für eine Präsenz der dort gezeigten Bilder im Kunstmarkt der 1980er Jahre sorgten,⁷ doch davon leben konnte damals keiner der Fotografen. Von den sechs *fotoform*-Kollegen hatten zwei das elterliche Foto-Atelier übernommen, einer war Verwaltungsdirektor einer Kunsthochschule mit Abendkurs-Erlaubnis, ein weiterer kam in der südwestdeutschen Industrie unter, und die beiden letzten, Toni Schneiders und Peter Keetman, suchten nach allen mögli-

chen Wegen, ihre jungen Familien zu ernähren.

Peter Keetman hatte zudem mit einigen Handicaps zu leben: Ihm war als Folge des Krieges ein Unterschenkel amputiert worden; auch litt er unter einer schweren Sprachstörung, die eine direkte Kommunikation nicht immer möglich machte – dafür ist er zu einem bewundernswerten Briefeschreiber geworden. In München arbeitete er mit einem befreundeten Grafiker zusammen, der ihn auch dazu brachte, mit Lissajous-Figuren – Leuchtspuren bei Pendelschwingungen – zu experimentieren, im Gegensatz zu Heinrich Heidersberger allerdings mit einfachsten Mitteln: Wo Heidersber-

ger eine riesige Rhythmogramm-Maschine entwarf und baute, hing Keetman eine Taschenlampe an den Faden und stieß sie immer wieder an, bis die Figuren entstanden, die er sich vorgestellt hatte. Von ersten Erfolgen beflügelt, unternahm Peter Keetman eine eigene Form der Selbstbewerbung: Er fragte – über einen Mittelsmann – beim Volkswagenwerk an und erhielt die Erlaubnis, für eine Woche vor Ort zu fotografieren, selbstverständlich unter Aufsicht des Werkschutzes, der bereits damals auf jedwede Form der Industriespionage zu achten hatte.

Doch was Peter Keetman dann produzierte, widersprach dem Selbstbild des eben erst neu er-

starkten Automobilproduzenten: Statt der Perfektion aufgereihter, vollkommen gleichartiger Elemente auf einer Fertigungsstraße zu erliegen, schaut der Fotograf auf handwerklich geschichtete Autoteile, vorlackierte Karosserien auf Holzböcken und bei Überblicken über die Werkshallen auf einzelne Arbeiter, deren Handgriffe nicht erkennbar sind (Abb. 3). Oberflächen reizen ihn, von den Lichtern der Shed-Dächer auf lackierten Motorhauben bis zu den spiegelnden Stoßstangen – doch was sieht man dort: den Fotografen selbst, grotesk verzerrt (Abb. 4). Derartige Valentianen⁸ lassen sich an fast jedem Bild festmachen – der Fotograf

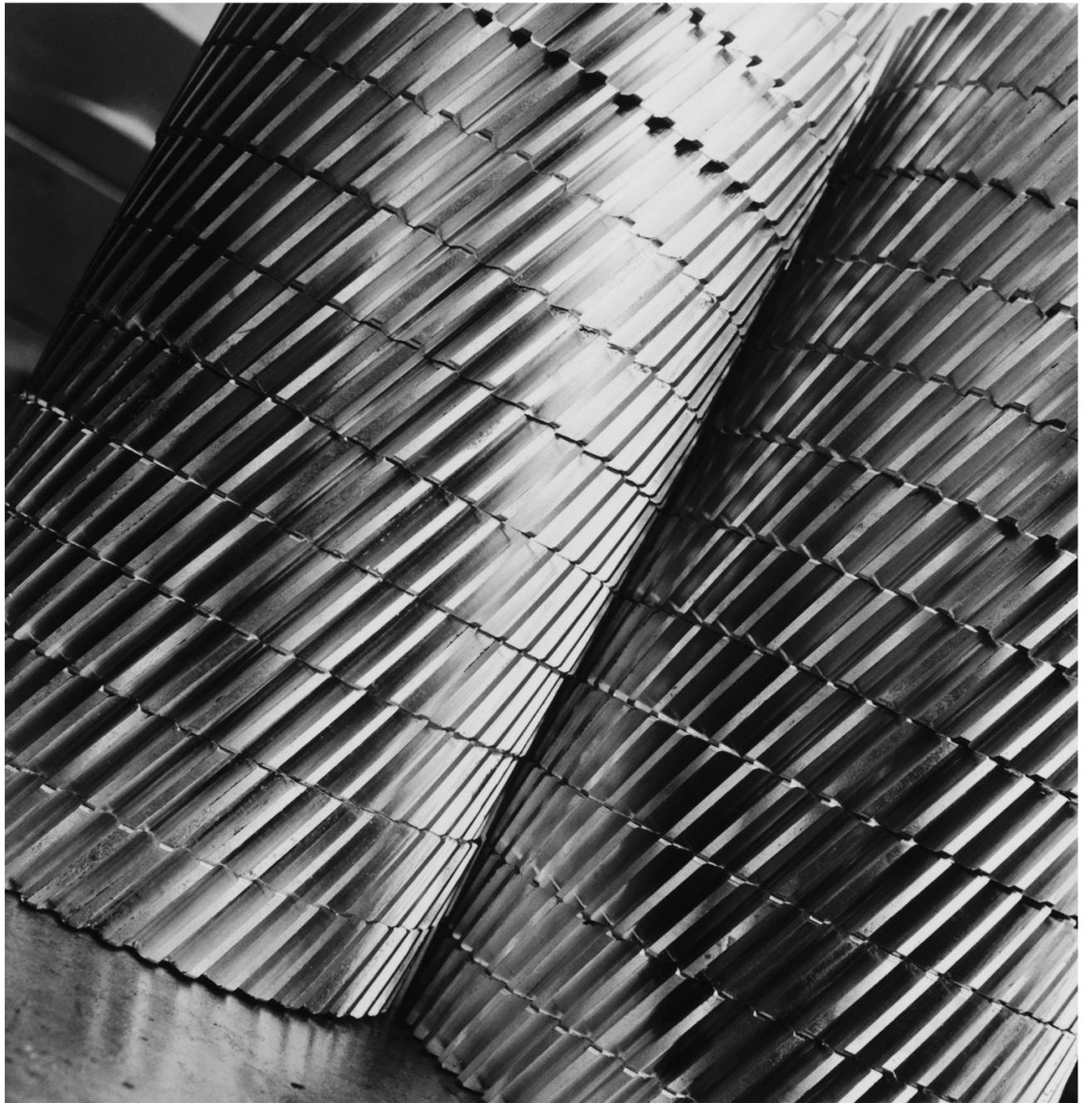


Abb. 2: Schräg verzahnte Nockenwellenräder in Halle 4, April 1953; Fotograf: Peter Keetman/Kunstmuseum Wolfsburg, Dauerleihgabe der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig © Peter Keetman Archiv/Stiftung F.C. Gundlach



Abb. 3: Drehautomaten für Getriebe mit Kettenförderer und Ablegetischen für Werkstücke in Halle 4. Aufnahme vom Besuchersteig nach Norden, April 1953; Fotograf: Peter Keetman/Kunstmuseum Wolfsburg, Dauerleihgabe der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig © Peter Keetman Archiv/Stiftung F.C. Gundlach



Abb. 4: Verchromte Stoßstangen mit Bohrungen für Ramschutz in Galvanik Halle 3, April 1953; Fotograf: Peter Keetman/Kunstmuseum Wolfsburg, Dauerleihgabe der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig © Peter Keetman Archiv/Stiftung F.C. Gundlach

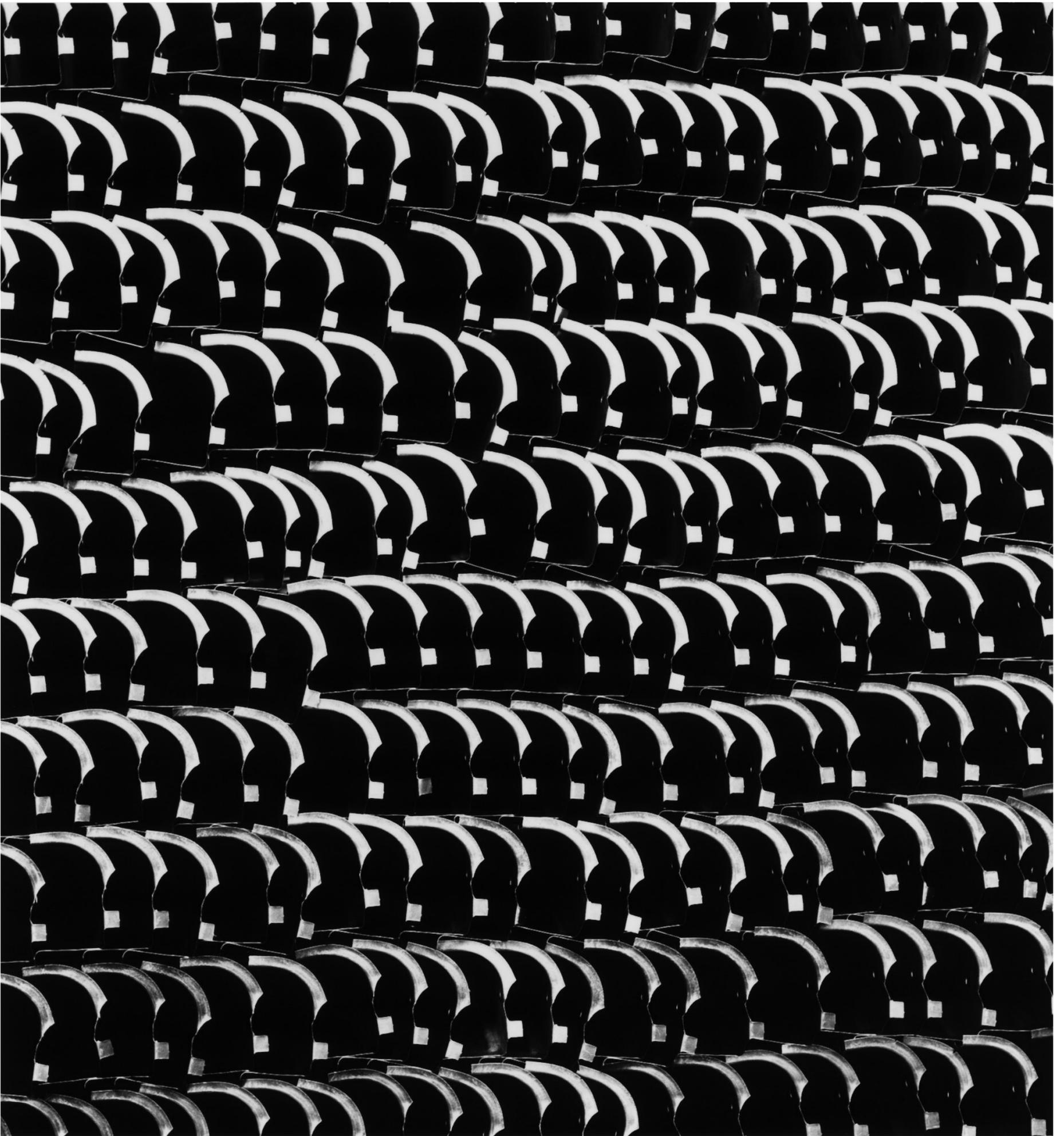


Abb. 5: Türschweller mit Schweißflansch und Aussparung für Schweißpunkte, April 1953; Fotograf: Peter Keetman/Kunstmuseum Wolfsburg, Dauerleihgabe der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig © Peter Keetman Archiv/Stiftung F.C. Gundlach

hat ganz offenbar viel Spaß gehabt beim Fotografieren. Dabei ist ein vernünftiges Bild automobiler Produktion auf halbem Weg zwischen Handwerk, Manufaktur und Großindustrie entstanden, zudem als Serie, bei der in jedem Einzelbild die Entdeckung im Detail lohnt, obgleich zugleich die Geschichte des Produktionsprozesses erzählt wird, die über den Bildlauf gut nachvollziehbar ist. Mit diesen Bildern löste sich Peter Keetman vom Pathos der NS-Industriefotografie⁹ und ersetzte das Handwerkliche in der Produktion durch strenge Bildkompositionen, die er aber auch gleich wieder bricht – eine ganz klare künstlerische Auseinandersetzung mit dem Gegenstand Volkswagenwerk.

Peter Keetman war bei weitem nicht der Einzige, der zu jener Zeit im Volkswagenwerk fotografierte; insbesondere die großen Parkplätze mit den aufgereihten Automobilen hatten es den Modernisten der Fotografie wie etwa Alfred Ehrhardt angetan. Viele Aufnahmen aus dem Werk und seiner Umgebung gibt es zudem von Heinrich Heidersberger, sicher sind Alfred Tritschler und Charlotte Rohrbach einmal vor Ort gewesen, und ab Mai 1953 war mit Willi Luther ein hauseigener Fotograf im Werk unterwegs.¹⁰ Zunehmend wurde die Produktion auch zum Gegenstand journalistischen Interesses, und ab dem großen Roulette zum 500.000sten *Volkswagen* wurden große Inszenierun-

gen auch auf dem Werksgelände zum vielfach abgefragten Bildmotiv.¹¹ Ab 1954 war zudem der Eschborner Bildjournalist Johann Albrecht Cropp für die *Volkswagenwerk GmbH* in aller Welt unterwegs; seine Jahreskalender mit den in der Landschaft oder einem alten Dorf versteckten Autos waren jahrzehntelang gefragte Sammelobjekte – wie kein anderer nahm er den *Käfer* wörtlich. In diesem breiten Fluss fotografischer Bilder ging die Serie von Peter Keetman schnell unter; das Volkswagenwerk zeigte kein Interesse, der Fotograf wiederum wollte kein Bild ohne Erlaubnis des Werks publizieren. Bis zu ihrer Wiederentdeckung 1979 war die Bildserie schlicht verschwunden.

Im Jahr 1983 haben Peter Keetman und ich uns zusammengesetzt, um aus den 154 Bildern der Serie (13 Filme à zumeist 12 Bilder im Format 6 × 6 Zentimeter, davon zwei unbelichtete Negative) jene 70 auszusuchen und in eine Ordnung zu bringen, die bis heute das Bild dieser Serie formt. Das Verfahren war dasselbe, das damals in jedem Buchverlag und bei den meisten Zeitschriften praktiziert wurde: Die Bilder wurden aus den Rohkontaktbogen herausgeschnitten und auf einem großen Tisch zu Zweiergruppen zusammengelegt, die jeweils eine Doppelseite repräsentierten. Einer macht den Vorschlag, der andere korrigiert, der Erste legt wieder um – und nach zwei, drei Stunden ist die Bildge-

sichte da. Wir haben uns dann noch den Luxus geleistet, alles für eine Nacht liegen zu lassen, um am nächsten Morgen noch allerletzte Korrekturen vorzunehmen. Danach wurde über Texte nachgedacht – in diesem Fall war es einfach: Dem Verleger war am Werk so viel gelegen, dass er selbst einen Text beisteuerte (einen der wenigen in der gesamten Verlagsgeschichte). Zudem kam ein befreundeter Technikhistoriker zu Wort, und ich durfte als Herausgeber für die Einordnung von Fotograf und Werk in die neueren Debatten zu Design und der fotografischen Kunst sorgen.

Für das Buch fertigte Peter Keetman nun neue Prints an, archivfest und als Druckvorlage ge-



Abb. 6: Kotflügel vorn als Anbauteile vor dem Aufbauock im Rohbau Halle 2, April 1953; Fotograf: Peter Keetman/Kunstmuseum Wolfsburg, Dauerleihgabe der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig © Peter Keetman Archiv/Stiftung F.C. Gundlach

eignet. Die Vintage Prints¹² waren nicht mehr vollständig und zum Teil vom Zahn der Zeit gezeichnet. Zur Frankfurter Buchmesse 1985 erschien das kleine Werk, war schnell ausverkauft und wurde 1987 in einer zweiten Auflage herausgebracht; für ein Fotobuch sind Zweitaufgaben eine echte Rarität, vor allem in so kurzer Folge. Die perfekten Archivprints für den Druck lagen nun beim Verleger und wurden mir zu treuen Händen übergeben, kurz bevor ich zum 80. Geburtstag Heinrich Heidersbergers im Juni 1986 nach Wolfsburg kam.¹³ Dort nahm sich

freundlicherweise Herbert Schäfer, der Leiter der Design-Abteilung des Volkswagenwerks, dieser Bilder an, aber auch er konnte nichts erreichen: Die Arbeiten wurden zu einem äußerst günstigen Preis angeboten, doch niemand im Werk wollte sie haben. Das Set wie die verbliebenen Vintage Prints der 1950er Jahre wurden sodann vom Fotografen und Galeristen F.C. Gundlach übernommen, der knapp zwei Jahre später auch eine erste Monografie zu Peter Keetman finanzierte, in der die VW-Serie ein kleines, aber nicht unbedeutendes Kapitel dar-

stellt.¹⁴ Der Fotograf war jetzt nicht nur wiederentdeckt, sondern ihm auch neuerliche Anerkennung zuteil geworden; kaum eine der neuen Kunst-Auktionen der Fotografie verlief ohne Aufruf eines seiner Bilder. Im Jahr 1991 erhielt er den Kulturpreis der *Deutschen Gesellschaft für Photographie*; 1992 wurde eine erste Magisterarbeit über ihn geschrieben, allerdings ist die daraus geplante Dissertation nie vollendet worden.¹⁵

Doch dem mittlerweile 75-jährigen Peter Keetman ging es gesundheitlich nicht besonders gut; der Gang vom Breitbrunner Hof

zum eigenen Steg am Chiemsee für das tägliche Schwimmen wurde zu beschwerlich, die Selbstversorgung des Ehepaars war nicht mehr ganz gewährleistet, die Familie zerfiel. Um den Umzug in ein gutes Altersheim zu finanzieren, verkaufte der Fotograf seinen Vorlass von mehr als 4.000 Vintage Prints und Zehntausenden Negativen an die Fotografische Sammlung des *Museums Folkwang* in Essen. Auch hier waren F.C. Gundlach und der Sammler Manfred Heiting hilfreiche Vermittler; letzterer produzierte 1996 eine weitere Monografie zu Leben

und Werk des Fotografen.¹⁶ Ein letztes Mal wurde die komplette Serie aus dem Volkswagenwerk in jenem Papierformat abgezogen, das seit den Tagen der „subjektiven fotografie“ als Ausstellungsformat diente: 24 × 30 Zentimeter – selbstverständlich mit präzisiertem Beschnitt eines jeden einzelnen Bildes nach Maßgabe der fotografischen Komposition. Diese Serie ist es, die 2003 mit einer großen Ausstellung in den Bestand des *Kunstmuseums Wolfsburg* übernommen wurde; im zugehörigen Katalog sind die Bilder im Originalformat reproduziert.¹⁷



Abb. 7: Karosserien mit provisorisch befestigten Kotflügeln aus der Lackiererei auf dem Weg zur Endmontage in Halle 3. Der Transport erfolgt an Kettenförderern und auf Schlitten, April 1953; Fotograf: Peter Keetman/Kunstmuseum Wolfsburg, Dauerleihgabe der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig © Peter Keetman Archiv/Stiftung F.C. Gundlach

Überglücklich und zufrieden schreibt Peter Keetman in einem Brief von dieser Ausstellung und der damit verbundenen Anerkennung, die den „verschimmelten Photos vom Volkswagenwerk“ nun zugekommen ist; zugleich gesteht er, dass er tatsächlich bei einem Bild (Abb. 3) die Transportbänder für eine halbe Minute habe anhalten lassen.¹⁸ Allein diese kleine Erinnerung, fünfzig Jahre danach, zeigt deutlich, welchen Wendepunkt die Bildserie Peter Keetmans zum Volkswagenwerk für die bundesdeutsche Industriefotografie markiert: Für ein gutes Bild überschreitet der Fotograf auch Grenzen, die ihm durch Ökonomie und Fertigungsablauf gesetzt sind. Andererseits verbietet sich in derselben Erinnerung auch der inszenatorische Eingriff in die produktive Realität – das Sehen ist dem Fotografen wichtiger als die Wirkung. Vergleicht man die Serie aus dem Volkswagenwerk mit den gleichzeitigen Firmenschriften des ‚Wirtschaftswunderlands‘ Bundesrepublik, so wird deutlich, in welcher Bescheidenheit von Aufwand und Auftritt Peter Keetman nach dem

Kern des Produktiven in diesem Werk gesucht hat.¹⁹ Mit dieser Bildserie ist ihm etwas gelungen, das es in der Industriegeschichte Deutschlands nicht noch einmal gegeben hat: Peter Keetman hat die Marke eines Automobils mit einer künstlerischen Manifestation untrennbar verbunden.

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, 2004–2017 Professor für Designgeschichte und Designtheorie an der Hochschule der Bildenden Künste Saar in Saarbrücken, 2013–2017 dort Prorektor für Wissenschaft und Lehre. Bibliografie und weitere Hinweise: www.rolf-sachsse.de*

1 Rolf Sachsse, „Was sagen Sie zu Dr. Steinert? (Auch) Persönliches zu Otto

Steinert und Saarbrücken“, in: Matthias Winzen (Hg.), *Otto Steinert in Saarbrücken* (Ausstellungskatalog). Saarbrücken 2012, S. 4–5.

2 Rolf Sachsse (Hg.), Peter Keetman. Eine Woche im Volkswagenwerk. Fotografien aus dem April 1953. Berlin 1985 [2. Aufl. Berlin 1987, 3. Aufl. San Francisco 1992]. Gijs van Tuyl/Holger Broeker (Hg.), Peter Keetman Volkswagenwerk 1953 (Ausstellungskatalog). Bielefeld 2003.

3 Kunstforum International, Jg. 7 (1980), Bd. 41, H. 5, S. 62–67.

4 Portfolio mit sechs Bildern aus dem Volkswagenwerk, Text von Wolf Wondratschek, CCD-Galerie Düsseldorf, 1984, o.P.

5 Rolf Sachsse, „Skizze zu Peter Keetman“, in: *Fotografie*, Jg. 3 (1979), H. 9, S. 47–50.

6 Ludger Derenthal, *Bilder der Trümmer- und Aufbaujahre. Fotografie im sich teilenden Deutschland*. Marburg 1999 (Diss. phil. München 1995), S. 138–156. Siehe dazu auch Béatrice-Sara Le Turcq, *Comment Peter Keetman affirme-t-il l'autonomie de l'image photographique?* Magisterarbeit Universität Paris 1993.

7 Josef Adolf Schmoll gen. Eisenwerth (Hg.), ‚subjektive fotografie‘. Der deutsche Beitrag 1948–1963. Fotografie in Deutschland von 1850 bis heute (Ausstellungskatalog). Stuttgart 1989. Siehe auch Paul Vogt (Hg.), ‚subjektive fotografie‘. Bilder der 50er Jahre (Ausstellungskatalog). Essen 1984.

8 Peter Keetman war zeitlebens ein großer Fan des Komikers Karl Valentin

und spielte manche seiner Sketche nach.

9 Rolf Sachsse, „Mit Bildern zum Image. Fotografisch illustrierte Firmenschriften“, in: Manfred Heiting/Roland Jäger (Hg.), *Autopsie 2. Deutschsprachige Fotobücher 1918 bis 1945*. Bd. 2. Göttingen 2014, S. 476–491.

10 Manfred Grieger/Dirk Schlinkert unter Mitwirkung von Sonja Meldau (Hg.), *Werkschau 1. Fotografien aus dem Volkswagenwerk 1948–1974*. Wolfsburg 2004. Siehe dazu auch Henrike Junge-Gent (Hg.), Willi Luther. Ausschnitte aus dem fotografischen Werk (Ausstellungskatalog). Gifhorn 2001. Zu Luther zuletzt auch Kristin Torka, „Mensch im Eisen“. Leben und Werk des Dokumentarfotografen Willi Luther (1909–1996) im Kontext der westdeutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Leipzig 2022.

11 Erhard Schütz, „Der ‚Käfer‘. Die Ikone des Wirtschaftswunders“, in: Gerhard Paul (Hg.), *Das Jahrhundert der Bilder*. Bd. II: 1949 bis heute. Göttingen 2008, S. 122–129. Siehe auch 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, online abrufbar unter <https://zeithistorische-forschungen.de/2-2009/4671> [27.1.2023].

12 *Vintage Print – ein Begriff aus dem Weinhandel: Erzeugerabfüllung – steht für ein fotografisches Endprodukt, das von der Fotografin be-*

ziehungsweise dem Fotografen oder in ihrem beziehungsweise seinem Namen zeitnah hergestellt wurde. Als zeitnah wird allgemein der Raum von zwei Jahren angesehen. Im Fotokunstmuseum der 1970er und 1980er Jahre war der *Vintage Print* die höchste Klassifikation des fotografischen Bildes – selbst wenn spätere Prints optisch ansprechender waren.

13 Rolf Sachsse, „Heinrich Heidersberger“, in: *Kunstverein Wolfsburg* (Hg.), *Heinrich Heidersberger. Das photographische Werk im Querschnitt* (Ausstellungskatalog). Wolfsburg 1986, o.P. (gekürzt auch in: *DGPh-Intern*, Jg. 7 (1986), H. 2, S. 78–82.

14 Rolf Sachsse (Hg.), Peter Keetman *fotoform*. Berlin 1988, S. 64f.

15 Angelika Bredemeyer, *Der Photograph Peter Keetman*. Masterarbeit Universität Bonn 1992.

16 Manfred Heiting (Hg.), Rolf Sachsse. Peter Keetman. *Bewegung und Struktur*. Amsterdam 1996.

17 van Tuyl/Broeker, Peter Keetman (wie Anm. 2).

18 Brief von Peter Keetman an Rolf Sachsse, Marquartstein 15. November 2003.

19 Rolf Sachsse, „Bilder von Feuer und Eisen. Zum Verhältnis analoger Fotografie, schwerer Industrie und gut gestalteten Büchern“, in: Burcu Dogramaci/Désirée Düdder/Stefanie Dufhues/Maria Schindelegger/Anna Volz (Hg.), *Gedruckt und erblättert. Das Fotobuch als Medium ästhetischer Artikulation seit den 1940er Jahren*. Köln 2016, S. 174–185.



Abb. 1: Eingeflogene Käfer ... In den Produktionshallen, um 1955; Stiftung Automuseum/VZS

Klassiker und Erinnerungsort

Peter Keetmans Foto-Serie *Eine Woche im Volkswagenwerk 1953* in ihrer Zeit

Von Dirk Schlinkert

Erinnerungsort Volkswagen – dieses Wortpaar aktiviert viele Segmente und Sedimente im kulturellen Gedächtnis der Gegenwart: der *Volkswagen*, ‚Wirtschaftswunder‘, Arbeit und „Wohlstand für alle“, für viele Menschen das erste Auto, die Fabrik am Mittellandkanal, industrielle Serienfertigung, Wolfsburg, die Autostadt, der luftgekühlte Heckmotor, das „Brezelfenster“, das Synchrongetriebe et cetera. Im Kern kreist der kollektive Erinnerungshauhalt um den *Käfer*, den *Volkswagen* schlechthin. Er ist zum Symbol des enormen Wirtschaftsbooms geworden, den die Bonner Republik in den 1950er und 1960er Jahren erlebte. Auch auf internationalen Märkten eilte der *Volkswagen* von Er-

folg zu Erfolg. Ob „beetle“, „bug“, „coccinelle“, „vocho“ oder „fusca“ – jedes Kind kennt den *Volkswagen Typ 1*, der im Dezember 1945 in Wolfsburg erstmals vom Band lief. Er ist längst eine Design-Ikone der Automobilindustrie geworden, vergleichbar der *Coca-Cola*-Flasche, *Disneys Mickey Mouse* oder dem *iPhone* von *Apple*.¹

In Wolfsburg endete die Fertigung des *Käfers* 1974, im Werk Puebla in Mexiko lief die Serie nach 21.529.464 gebauten Modellen 2003 aus. Die „última edición“ ist längst verkauft, der Mythos lebt – gespeist auch auf ganz eigene Weise von der Foto-Serie, die Peter Keetman vor 70 Jahren im Werk in Wolfsburg angefertigt hat und die – mit einiger Ver-

spätung – zu einem Klassiker der Nachkriegsfotografie geworden ist.

Als der Käfer ins Laufen kam

Der Ursprung der *Volkswagen AG* ist die Fabrik am Mittellandkanal. Sie führte in den 1950er und 1960er Jahren den wirtschaftlichen Boom in der sozialen Marktwirtschaft der jungen Bundesrepublik an. Das Unternehmen wurde, wie der Zeithistoriker Christoph Kleßmann schreibt, zur Lokomotive des Wirtschaftswunders.² Entscheidende Weichen stellte unmittelbar nach dem Krieg das britische Militär als Besatzer und Treuhänder des durch die Bombenangriffe der Alliierten lahmgelegten

Werks. Es transformierte den Rüstungsbetrieb in eine Fabrik zur seriellen Fertigung ziviler Autos nach amerikanischem Vorbild – ganz so, wie es ursprünglich geplant war. Unter der Führung des 29-jährigen Senior Resident Officers Ivan Hirst (1916–2000) kam die Fertigung in der damaligen *Volkswagenwerk GmbH* im Dezember 1945 mit einer Rumpfbelegschaft wieder in Gang. Noch vor dem Jahreswechsel verließen 55 Limousinen die noch immer kriegsbeschädigten Hallen. Zügig schritt unter der britischen Besatzungsmacht auch der Aufbau eines Kundendienstes und eines Händlernetzes in Westdeutschland voran. Die Briten waren es auch, die im Sommer 1947 den Startschuss für den Export des

Volkswagens gaben. Doch behinderten noch über Monate hinweg Materialengpässe das Wachstum der Produktion. Erst langsam fand der *Käfer* auf den Märkten der Nachbarstaaten seine Kunden und wurde zum Europäer.

Das Volkswagenwerk konnte trotz der Einschränkungen früher als seine Wettbewerber in Rüsselsheim und Köln an die britischen Besatzungsorgane wie an Unternehmer und Behörden liefern. Etwa 50 Prozent der in Deutschland hergestellten Pkw wurden 1948 bereits in Wolfsburg gefertigt. Bis in die 1960er Jahre stand das Volkswagenwerk an der Spitze der Automobilproduktion in Deutschland. In den ‚Wirtschaftswunderjahren‘ bestimmten *Käfer* und Transporter das Straßenbild.

Volkswagen 1953 – wie ein „Eichhörnchen im Karussellkäfig“

Die Take-off-Phase des Volkswagenwerks mit hohen Wachstumsraten in Produktion und Absatz hielt an und setzte sich rasant fort. Die Auftragsbücher waren voll. Eine gewaltige Nachfrage trieb die Stückzahlen in die Höhe. Man musste vier bis sechs Monate auf einen *Volkswagen* warten. Der immense Überhang der Nachfrage erzeugte viel Druck, die Produktionsvolumina zu steigern, um keine Kunden zu verlieren. Der damalige Volkswagen Chef Heinrich Nordhoff (1899–1968) sprach vom Volkswagenwerk als „Eichhörnchen im Karussellkäfig“.³

Deutschland erlebte eine beispiellose Welle individueller Motorisierung und holte den Rückstand im Motorisierungsgrad der Bevölkerung auf. In den USA, dem damals größten Automobilmarkt der Welt, kam Ende 1953 ein Pkw auf drei Einwohner, in Kanada vier, in Frankreich 14 und in Deutschland, der Nr. 15 der Weltrangliste, 37 Einwohner auf ein Fahrzeug. Deutschland hatte es geschafft, seit 1949 das Verhältnis Einwohner pro Fahrzeug mehr als zu halbieren: Noch 1949 waren es 78 Autos pro Einwohner gewesen. Das Auto wurde auch für breite Kreise der Bevölkerung immer mehr zum Konsumgut. Noch aber begann für Otto Normalverbraucher und Lieschen Müller die Mobilität mit dem Motorrad oder dem Omnibus. Lange Jahre stand das eigene Auto für einen Arbeitnehmerhaushalt auf dem Wunschzettel.

Die Nachfrage kam vor allem aus dem Mittelstand. Weniger als zehn Prozent aller Käufer und Käuferinnen von *Käfer* und Transporter konnten ihren Autokauf aus dem versteuerten Einkommen bestreiten. Auch die meisten Volkswagen-Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen nicht. Selbst die durch hohe Löhne und Sozialleistungen, durch Sonderprämien bei Produktionsjubiläen und Gewinnbeteiligungen abgesicherte Belegschaft konnte sich 1953 einen *Käfer* im Grunde kaum leisten: Von den etwa 20.000 Werksangehörigen besaßen 5.700 ein Fahrrad, 1.287



Abb. 2: Luftaufnahme des Volkswagenwerks, 1953 (beschnitten); Fotograf: Norman Ashe/IZS



Abb. 3: Die Werksfassade, 1952 (beschnitten); Foto Schulze/IZS

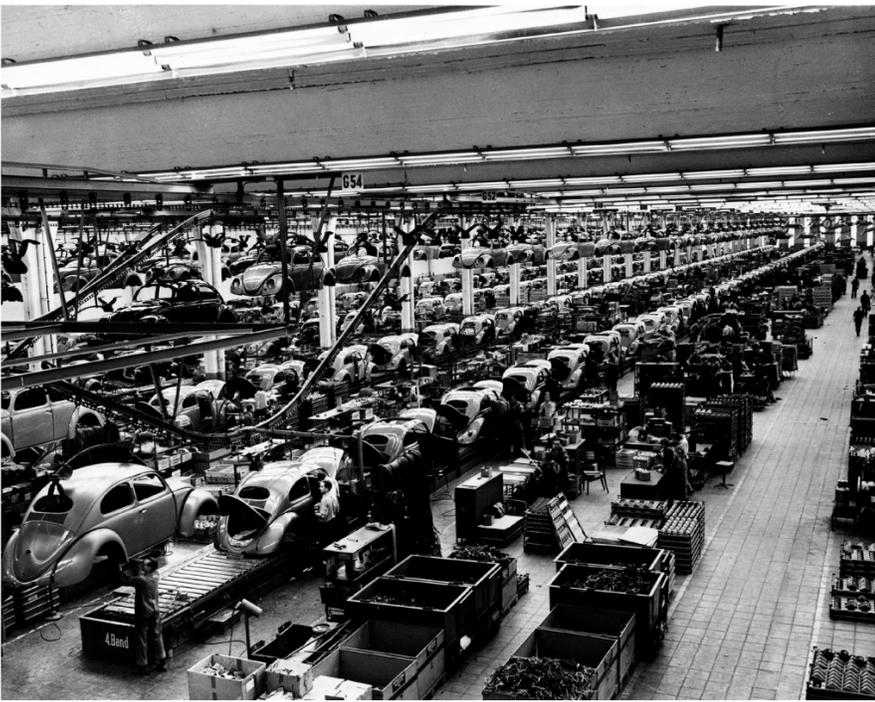


Abb. 4: Käfer am laufenden Band, um 1955; Fotograf unbekannt/IZS

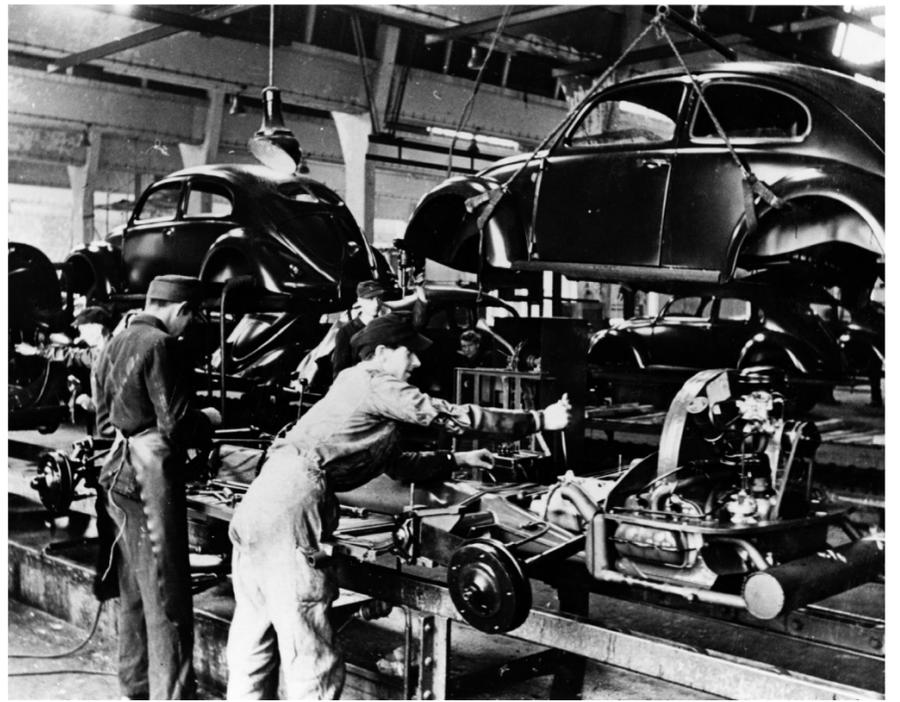


Abb. 5: In der Produktion, um 1955 (beschnitten); Fotograf unbekannt/IZS

ein Motorrad, aber nur 412 einen *Volkswagen*. Dieses Verhältnis – der Boom greift – änderte sich allerdings schon bald: Allein 1954 kauften 818 Werksangehörige einen *Volkswagen*, 1955 waren es bereits 2.000.

Als die Kaufkraft durch gestiegene Löhne und Einkommen schließlich ab 1958 weitere Freiräume geschaffen hatte, rückte der Kauf eines Kühlschranks, Fernsehgeräts, einer Waschmaschine, eines elektrischen Küchengeräts oder eben auch eines Autos mehr und mehr in den Bereich des Möglichen. Der private Konsum hatte Ende der 1950er Jahre eine Wendemarke passiert und richtete sich nicht länger auf „Entbehrtes, sondern auf Begehrtes“.⁴ Der Traum vom eigenen Auto wurde erfüllbar, auch wenn es am Anfang meist ein Gebrauchtwagen war.

Volkswagen 1953 – die Nummer eins in Deutschland

Ungewöhnliche Geschäftszahlen hält die Bilanz fest: Jedes zweite Auto, das in den 1950er Jahren ins Ausland ging, kam aus dem Volkswagenwerk. Damit war das Wolfsburger Unternehmen der führende deutsche Automobilexporteur und die Dollarmaschine

des westdeutschen ‚Wirtschaftswunders‘. Das war auch schon 1953 der Fall: Im ersten Quartal bauten die deutschen Hersteller 101.208 Pkw. Die *Volkswagenwerk GmbH* fertigte 42.983 Limousinen und erreichte damit einen Anteil von 42,5 Prozent an der Gesamtproduktion. Die Fabrik am Mittellandkanal hatte seine Stückzahlen gegenüber dem Vorjahr um fast 50 Prozent erhöht.

Die Kennziffern des Typ 2 – also von Transporter, Pritsche, Kleinbussen oder Krankenwagen – weisen in dieselbe Richtung: Jedes zweite in Deutschland hergestellte Modell stammte in den ersten Monaten 1953 aus dem Volkswagenwerk in Wolfsburg. Weit abgeschlagen folgten *Opel* mit 16 Prozent und *Daimler-Benz* mit 11,4 Prozent. Auch der Transporter lief bestens. Die Produktion wurde bis Ende März 1953 mehr als verdoppelt: 1.212 „Kombis“ und 4.674 Lieferwagen in der Klasse bis 1,25 Tonnen wurden in den ersten drei Monaten gebaut – 115 Prozent mehr als im Vorjahr –, auch dies ein enormes Wachstum. Das Volkswagenwerk steigerte seinen Anteil an der deutschen Automobilproduktion von 21,6 Prozent auf 46,6 Prozent und war auch in dieser Klasse die Nr. 1.

Käfer, Käfer, Käfer:
die Ein-Modell-Politik

Anfang der 1950er Jahre gab es in der öffentlichen Auto-Debatte einen Dauerbrenner: Wann bringt Volkswagen ein neues Modell? Nordhoff wurde nicht müde zu betonen, dass man konsequent am „Ein-Typen-Programm“ festhalten werde. Zur Feier des 500.000sten *Volkswagen* nach dem Krieg stellte er 1953 klar, „[...] dass wir unter keinen Umständen einen größeren Wagen, überhaupt auf viele Jahre hinaus keinen anderen Wagen bauen werden, sondern unsere ganze Kraft und Energie auf die Klasse konzentrieren, in der wir jetzt sind, in der wir nicht nur unsere bisherigen Erfolge, sondern noch ganz große Möglichkeiten und auch eine starke Verpflichtung haben.“⁵

Das Jubiläumsjahr 1953 lohnte sich für die Belegschaft: Sie erhielt eine Sonderprämie von 50 bis 130 DM, gestaffelt nach der Dauer der Werkszugehörigkeit. Außerdem kündigte Nordhoff an diesem „Werksfeiertag“ des Jubiläums eine Prämie von vier Prozent des Bruttojahreseinkommens des Jahres 1953 an, die 1954 ausgezahlt werden sollte. Damals bauten die Mitarbeiter in

Wolfsburg etwa 700 *Volkswagen* am Tag, das waren 660 Einheiten mehr als an einem Arbeitstag 1948 – welch ein Wachstum! Im In- und Ausland gab es 2.314 Händler und Werkstätten – 2.248 mehr als 1948.

Wenige Tage bevor Peter Keetman im Werk fotografierte, gehörten der *Volkswagenwerk GmbH* bei der 36. *Internationalen Automobilausstellung* in Frankfurt (19. bis 29. März 1953) die Titelseiten: Die Wolfsburger zeigten eine neue Farbpalette für den *Käfer*. Die erste Sensation war ein größeres, ovales Rückfenster ohne Mittelsteg – „Brezelfenster“ adé. Die zweite: Volkswagen senkte die Preise beim Standard- und Exportmodell um 250 DM. Die Limousine kostete nun 4.150 DM, der *VW Export* 5.150 DM und mit Schiebedach 5.400 DM. Die Ein-Modell-Politik trug Früchte, das Volumen wuchs und wuchs. Im April fertigten die 18.599 Mitarbeiter am Tag 534 Einheiten vom Typ 1 und 101 vom Typ 2. Überall wurde zudem gebaut und investiert: die neue Halle 11 für den Felgenbau, eine Verladehalle, das KD-Ersatzteilager in Halle 15, die Halle 2 A, die Halle 3 A und das Blechlager in Halle 14 – Orte in der Megafabrik von *Käfer* und Transpor-

ter, die auch der Fotograf Peter Keetman 1953 besuchte.

Dirk Schlinkert ist Historiker und Journalist. Nach der Promotion in der Alten Geschichte an der Universität Göttingen ist er 1997 in die Unternehmensgeschichte gewechselt. Über 14 Jahre hat der gebürtige Sauerländer den Aufbau der Historischen Kommunikation der Volkswagen AG in Wolfsburg mitgestaltet und ist dann als Redakteur in die Interne Kommunikation gewechselt. Er ist seit 2005 Lehrbeauftragter am Institut für Braunschweiggewichte der TU Braunschweig. Seine Interessen: Unternehmensgeschichte, Werbe-Geschichte, Fotografie und Erinnerungskulturen – gestern wie heute.

- 1 Erhard Schütz, „Der Volkswagen“, in: Etienne François/Hagen Schulze (Hg.), *Deutsche Erinnerungsorte*. Bd. 1, München 2001, S. 352–369.
- 2 Christoph Kleßmann, *Zwei Staaten, eine Nation*. Deutsche Geschichte 1955–1970. Bonn 1997, S. 21–44.
- 3 Unternehmensarchiv Volkswagen AG (UVW), Z 69, Heinrich Nordhoff, Reden, Nr. 233, S. 2.
- 4 Ernest Zahn, *Soziologie der Prosperität*. Wirtschaft und Gesellschaft im Zeichen des Wohlstandes. Köln 1960, S. 22.
- 5 UVW, Z.368, Heinrich Nordhoff, Reden 1953, Nr. 558.

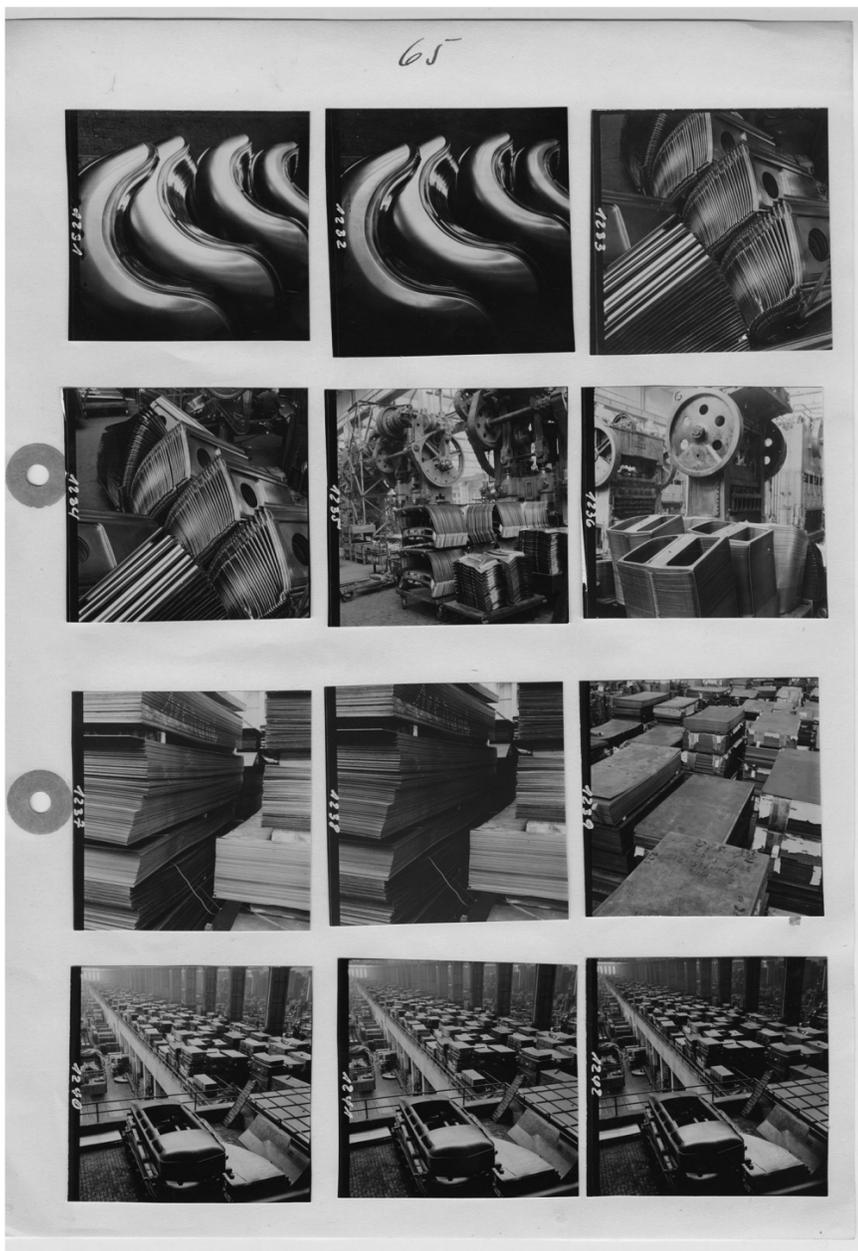


Abb. 1: Peter Keetman, Kontaktbogen Nr. 65/Fotografische Sammlung des Museum Folkwang



Abb. 2: Peter Keetman, Kontaktbogen Nr. 70/Fotografische Sammlung des Museum Folkwang

Der Flaneur im Werk

Der Fotograf Peter Keetman im Volkswagenwerk

Dirk Schlinkert im Gespräch mit Alexander Kraus

Alexander Kraus: Du zähltest im Jahr 2003, als das *Kunstmuseum Wolfsburg* Peter Keetmans Bildstrecke *Eine Woche im Volkswagenwerk* ausgestellt hat, mit zum Team, das damals herauszufinden versuchte, was da eigentlich konkret auf den Fotografien zu sehen war. Vieles hatte sich längst verändert, Wissen war verloren gegangen. Wie seid ihr damals vorgegangen?

Dirk Schlinkert: Zeitzeugen sollten die Geheimnisse lüften, die uns Keetman aufgegeben hatte. Es gelang, drei erfahrene Werker aus Wolfsburg an einen Tisch zu bringen, die die frühe Käfer-Fertigung wie ihre Westentasche kannten. Ihre Erinnerung musste etwa fünf Jahrzehnte überbrücken, und es gelang. Eine großartige Detektivarbeit, auch wenn unsere Spurensuche an Grenzen kam. Das ein oder andere Motiv ist bis heute nicht genau identifiziert. Ich bin sicher: Keetman wollte das so, für ihn zählten Form, Strukturen und Spuren des Lichts auf Metall. Nichts anderes.

Alexander Kraus: Keetman hat nach dem Krieg seine Ausbildung an der *Bayerischen Staatslehranstalt für Lichtbildwesen* wieder aufgenommen und 1948 ebenda auch seine Meisterprüfung abgelegt. Kurze Zeit später ist er Mit-

begründer der experimentierfreudigen Fotografengruppe *fotoform* und beginnt mit selbständigen Arbeiten als freiberuflicher Werbefotograf. Kurz: Er verdient jetzt mit Auftragsfotografie sein Geld. Seine Biografie nimmt demnach nach dem Krieg noch einmal neu Fahrt auf – wie ein Comeback. Das erinnert an die Geschichte des Volkswagenwerks, das nach Kriegsende auch einen Neustart hinlegte.

Dirk Schlinkert: Das ist in der Tat eine ziemlich ungewöhnliche Geschichte. Die Biografien von Keetman und von *Volkswagen* überschneiden sich, ehe sich ihre Wege kreuzen: Der 19-Jährige lernt ab 1935 sein Handwerk in München, das Werk entsteht auf der grünen Wiese bei Fallersleben, Zäsur durch die Katastrophe des Krieges, Kriegstrümmer, körperliche Wunden, die Wende mit dem Kriegsende 1945, der beginnende Wiederaufbau und die langsame Rückkehr in die Normalität Anfang der 1950er Jahre in der noch immer jungen Bundesrepublik. Das gilt sowohl für Keetman als junger Fotograf, der beruflich als „Auftragsarbeiter“ Fuß fasst, als auch für das junge Volkswagenwerk, das im Automobilgeschäft wächst und wächst.

Der Fotograf Keetman setzt sich wie auch der *Käfer* und der

Transporter in Bewegung, das Werk am Mittellandkanal läuft hoch und bald unter Vollast – das ist der Moment, als der Fotograf durch einen Zufall ins Werk kommt. Er reist mit Rainer Michelberger, einem Stuttgarter Gebrauchsgrafiker, nach Wolfsburg. Es ist der 6. April 1953, Ostermontag. Eine dreitägige Tour im Werk liegt vor dem Fotografen vom Chiemsee, damals 36 Jahre alt und seit einem Jahr als Werbe- und Industriefotograf selbständig. Mit leichtem Equipment aus *Rolleiflex*, Stativ und Rollfilmen, kein Licht, kein Blitz, also Fotografie mit einfachsten Mitteln, die mit dem Tageslicht auskommen wollte, an seiner Seite ein Mitarbeiter aus der Werbeabteilung, der das Werk wahrscheinlich aus dem Effeff kennt und mit Keetman sein Knowhow über Werk und Wagen teilt.

Alexander Kraus: Wenn ich mir als Stadthistoriker die Kontaktbogen der Serie ansehe, muss ich über zwei Dinge staunen: Keetman, der ja nicht weniger als drei Tage in der Volkswagenstadt war, hat keine einzige Aufnahme in der werdenden Stadt selbst getätigt, einer Stadt, wohlgemerkt, die damals noch im Aufbau war, die von Baracken und ersten modernistischen Bauten geprägt war –

der *Delphin-Palast* eröffnete beispielsweise noch im gleichen Jahr in der Wolfsburger Innenstadt. Zum anderen hatte Keetman im Vergleich mit anderen Fotografen der Zeit seinen ganz eigenen Sucher im Werk: Der eigentliche Produktionsprozess, die Arbeiter an den Maschinen und Förderbändern haben ihn kaum interessiert?

Dirk Schlinkert: Vieles, was damals wie heute Besucherinnen und Besucher im Werk beeindruckt, lässt Keetman in der Tat einfach links liegen: die monumentale Architektur mit ihren vier, beinahe 250 Meter langen Hallen mit den Sheddächern, den Maschinenpark im Presswerk, die mechanische Fertigung, die Werkzeuge, die Montage-Arbeiter der Normalschicht, die ihm zu Hunderten begegnet sein müssen, die Fließbandfertigung mit ihrer gewaltigen Logistik, die *Käfer*-Limousinen und Transporter, Modell an Modell, überall Stapel und Bauteile für mehr als 600 Einheiten, die die Beschäftigten täglich bauten.

Alexander Kraus: Was nahm er stattdessen in den Blick?

Dirk Schlinkert: Ich glaube, er war vom Automobilbau ganz anders fasziniert. Er warf Blicke hinter die Kulissen, gleichsam in

alle Ecken; er sieht und erlebt alles hautnah – aber nichts von all dem wählt er als Motiv oder setzt es in Szene. Er folgt seiner eigenen Regie, er wird auf der Tour durch das Werk zum Flaneur mit Kamera und Stativ. Sein körperliches Handicap – er hatte als Soldat im Zweiten Weltkrieg einen Unterschenkel verloren – erlaubt ihm allein kurze Strecken zu Fuß zurückzulegen, verlangt häufige Pausen und ein langsames Tempo. Dieser eingeschränkte Aktionsradius ist womöglich dem genauen Beobachten und der Suche nach dem richtigen Motiv zuträglich. Die Zeit, die er sich lassen muss, eröffnet ihm andere Möglichkeiten.

Alexander Kraus: Hinzu kommt, dass er fast ohne Zeitdruck arbeiten konnte. In einem Brief an Holger Broeker, den wir in dieser Ausgabe abdrucken, schreibt er im Mai 2004: „Daß diese meine damalige Freude (es war wirklich eine Freude für mich nach all den Kriegsjahren, wo wir nur Befehle ausführen durften), die Freiheit zu haben, eigenen Wünschen nachzugehen und mich ganz dem suchenden Auge zu überlassen!“⁴¹ Das ist wohl auch im scharfen Kontrast zur Auftragsfotografie formuliert, über die er einmal bemerkte, er habe sich von „den Er-



Abb. 3: Peter Keetman, Kontaktbogen Nr. 66/Fotografische Sammlung des Museum Folkwang

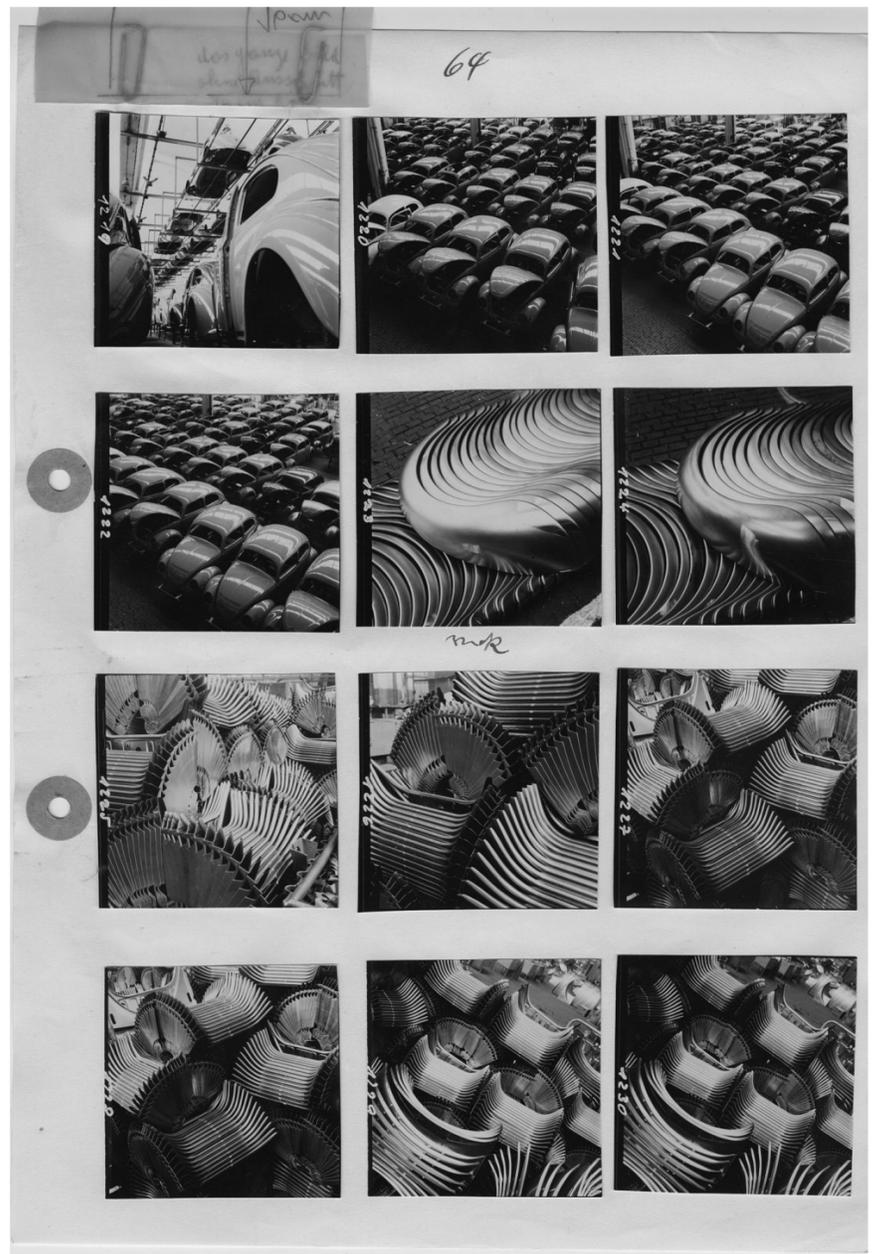


Abb. 4: Peter Keetman, Kontaktbogen Nr. 64/Fotografische Sammlung des Museum Folkwang

wartungen seiner Auftraggeber oft zu eingengt gefühlt², auch wenn er Inspiration für seine künstlerische Arbeit gefunden habe.

Dirk Schlinkert: Genau. Der Fotograf ist jetzt in seinem Metier, geht seinen eigenen Weg, ist ganz bei sich, frei von einem Auftrag, der ihm Grenzen setzt und seine Spielräume bestimmt. Nehmen wir Keetman beim Wort, wenn er die Serie aus dem Volkswagenwerk nach Jahrzehnten als „die wunderbarste ‚freie‘ Arbeit meines photographischen Lebens“ deutet.³ Er schätzt den Wert der Freiheit, die er in seiner Jugend und seinen frühen Jahren als Kunstfotograf so vermisste und erst erlernen konnte, als er schon über 30 Jahre alt war. Die wiedergewonnene Freiheit zieht sich durch seine Erinnerungen wie ein roter Faden.

Auch fühlt er diese Freiheit auf Schritt und Tritt auf seiner Tour durch das Werk: Sein, wie er sagt, „Auge des Sehenden“ sucht und findet das „Erlebnis des Moments“, „das persönliche Erleben des Augenblicks, eines Geschehens von etwas Einmaligem, nur in dieser Form und in dieser Zeit Erlebbar.“⁴ So wird für Keetman auch die Fabrik am Mittellandkanal zu einer idyllischen Landschaft, die er mit der Kamera wie eine „wundersame Welt, vom Gewaltigen bis hin zum allerkleinsten zarten Detail“ erfassen, zugänglich machen und festhalten will. Der *Zeit*-Redakteur Benedikt Erenz hat es bei der Ausstellung zum 100. Geburtstag

von Keetman auf den Punkt gebracht: „Natur bleibt für Keetman der Schlüssel zur Welt.“⁵

Alexander Kraus: Dann ist neben seiner Faszination für Strukturen, Formen, Oberflächen und die Abstraktion auch der Faktor „Zeit“ eine maßgebliche Größe, um die Fotografien von Keetman zu verstehen?

Dirk Schlinkert: Ganz sicher! Keetman glaubt mit den technischen Möglichkeiten seiner Kamera die Zeit stillstellen zu können – für den Moment und sogar für immer. Wie der große französische Historiker Marc Bloch in seiner „Apologie“ über den Glauben seiner Zunft schrieb, sie könnten aus dem Strom der Zeit einen kurzen Abschnitt herausgreifen.⁶ In dieser Haltung ist Keetman ganz Kind seiner Zeit und zeigt auch die tiefe Religiosität, die ihn als Fotograf und Mensch trug. So sah er auch im Volkswagenwerk Dinge, die andere Fotografen – ganz besonders die von Volkswagen beauftragten PR- und Werbe-Fotografen⁷ – nicht sahen oder sehen sollten.

Alexander Kraus: Keetman sah eben Blechtafeln, Kotflügel, Kurbelwellen, Radkappen oder Stoßstangen und nicht das Prozesshafte der Automobilproduktion. Lässt sich über die Kontaktbogen rekonstruieren, welche Wege er im Werk genommen und wo genau er fotografiert hat?

Dirk Schlinkert: Die Tour im Werk verlief ganz anders, als wir

das bislang vermutet haben. Die insgesamt 152 Aufnahmen der 13 Kontaktbogen zeigen klar, dass der Fotograf nicht der Montage des Käfers folgte. Er ist kein Chronist, der dem Käfer mit der Kamera in seinem Fertigungsprozess vom ersten Blech im Presswerk bis zur Endmontage folgt. Ganz im Gegenteil: Er flaniert, lässt sich im Betrieb treiben oder von seinem Begleiter leiten, ist mitten im Fertigungsgeschehen, ganz dicht am Band, an den Pressen, an den Mitarbeitern, am Käfer. Mal ist er in den Hallen des Werkzeugbaus, in der Endmontagehalle oder auf dem Besuchergang, mal gehen sie nach draußen auf den Auslieferungsplatz. Es geht kreuz und quer über das Werks Gelände.

Beim Material ist Keetman sparsam und nutzt auf seiner Drei-Tages-Tour durchs Werk nur ein gutes Dutzend Rollfilme. Das ist nicht viel. Er sucht offenbar sorgfältig und höchst aufmerksam aus: Klasse statt Masse. Manchmal genügt es ihm, einmal auf den Auslöser seiner *Rolleiflex* zu drücken, baut ab und zieht weiter. Manchmal sind es nur zwei Aufnahmen wie bei den Zylindern in Halle 4 (Abb. 2, Nr. 1292 und 1293) und den Kabeln (Abb. 3, Nr. 1249 und 1250). Keetman hat da leicht das Stativ verrückt oder die Blende verstellt. Oder er nimmt sich viel Zeit und umkreist regelrecht mit Kamera und Stativ um gestapelte Abschlussbleche im Presswerk (Abb. 4, Nr. 1225 bis 1230)

oder um verchromte Stoßstangen in der Galvanik (Abb. 3, Nr. 1243 bis 1246) herum, bis er die richtige Position gefunden hat. Außergewöhnlich ist sein ‚Kamerenschwenk‘ um eine Schweißmaschine mit sieben Fotos, auf denen es höchst schwierig ist, Maschine und Mensch zu unterscheiden (Abb. 5, Nr. 1339 bis 1344)

Alexander Kraus: Gibt es weitere Beispiele für Keetmans Interaktion mit den Objekten?

Dirk Schlinkert: Man kann ihn hervorragend auf dem Auslieferungsplatz bei dieser Arbeit beobachten. Das ist sein Hotspot: An keinem Ort in der Fabrik hat er häufiger fotografiert. Da sucht Keetmans Auge lange, wechselt seine Position, hin und her zwischen den fertig gebauten Käfern wie Transportern, die in langen Reihen auf ihre Kunden warten. In Summe fotografiert er da 22 Motive, seine größte Teilserie (Abb. 6 und 7, Nr. 1255 bis 1275). Da hält er sich auf seiner fotografischen Expedition sogar auch ein zweites Mal auf (Nr. 1278).

Das ist kein Einzelfall. Denn auf seiner Spurensuche kehrt er an manche Orte zurück, um eine neue Chance für eine bessere Aufnahme oder eine andere Perspektive zu haben. Die Kontaktbogen zeigen glasklar Keetmans Navigationssystem, im Werk nicht dem Verlauf der Käfer-Linie zu folgen, sondern nur seinen Fotografen-Augen zu vertrauen, auch wenn es ein Zickzackkurs wird.

Alexander Kraus: Keetmans Motive aus seiner Arbeit im Volkswagenwerk sind, wie er in einem Interview erzählt hat, nur selten in Prospekten gedruckt worden. Erst im Nachhinein habe man ihm „von verschiedenen Aufnahmen je zehn Stück abgenommen“. Und dies für den heute nachgerade unglaublichen Preis von 1,75 Mark pro Bild. Der Fotograf war damals „sehr glücklich, so viel Geld zu bekommen.“⁸ Für lange Jahre, ja Jahrzehnte blieb sein Zyklus unter dem Radar der Foto-community. Wie kam es denn dazu, dass dieser Schatz Mitte der 1980er Jahre wiederentdeckt und dann noch nach Wolfsburg gekommen ist, wo alles begann?

Dirk Schlinkert: Maßgeblichen Einfluss hatte damals Hans-Georg Ahrens. Er stand bis 2009 an der Spitze des Teams „Sponsoring und Veranstaltungen“ bei der *Volkswagen Financial Services AG* (VWFS). Der promovierte Personalwirtschaftler kam 1992 zur VWFS, nachdem er vier Jahre lang in Wolfsburg bei *Volkswagen* die kaufmännische Berufsausbildung geleitet hatte. Der gebürtige Braunschweiger hatte um die Jahrtausendwende die Idee, die Keetman-Serie *Volkswagenwerk* für die VWFS zu erwerben, im *Kunstmuseum Wolfsburg* der Öffentlichkeit zu zeigen und im dortigen Depot sachgerecht einzulagern. Seit Jahren engagiert sich der heute 72-jährige Ahrens in der *Stiftung Eisenbahn Archiv Braunschweig*, um historische Dokumente und Fotos aus der



Abb. 5: Peter Keetman, Kontaktbogen Nr. 74/Fotografische Sammlung des Museum Folkwang



Abb. 6: Peter Keetman, Kontaktbogen Nr. 67/Fotografische Sammlung des Museum Folkwang



Abb. 7: Peter Keetman, Kontaktbogen Nr. 68/Fotografische Sammlung des Museum Folkwang

Verkehrsgeschichte der Region für die Nachwelt zu bewahren. Ich habe ihn für unser Interview noch einmal gesprochen. Er erinnert sich:

„Der erste Kontakt zu F.C. Gundlach kam bei einer Ausstellung im *Museum für Photographie Braunschweig* zustande. Es muss

1999 gewesen sein. Wir haben damals als VWFS die Ausstellung im Rahmen unseres Kultursponsorings in der Region unterstützt. Wir fanden schnell einen guten Draht zu F.C. Gundlach. Bei einem Besuch in seinem Atelier in Hamburg sagte er: „Ich habe da noch etwas ganz Besonderes für

Sie.“ Er zog einen Planschrank auf und da kamen die Keetmann-Motive aus dem Volkswagenwerk zum Vorschein. Wir waren gleich Feuer und Flamme für die Fotos – welch ein großartiges künstlerisches Monument aus der frühen Volkswagengeschichte, als der *Käfer* am Mittellandkanal das Laufen lernte. Diesen fotografischen Schatz zu entdecken, war für mich ein ganz besonderes Erlebnis, zumal ich damals bereits historische Fotos von Eisenbahnen und Bahnhöfen sammelte.

Ein Gedanke schoss mir durch den Kopf: Diese Serie gehört nach Wolfsburg! Und die Chance war da, denn F.C. Gundlach hatte von Keetman, der in einem Seniorenheim am Chiemsee lebte, den Auftrag erhalten, die Serie *Volkswagenwerk 1953* zu verkaufen. Ich holte mir grünes Licht bei VWFS-Chef Norbert Massfelder, der auch die Meinung teilte, dass diese einzigartige Serie einfach zur Volkswagengeschichte gehört. So haben wir zusammen mit den Historikern von der Volkswagen-Kommunikation und dem *Kunstmuseum Wolfsburg* die Vintage-Motive ausgewählt und den Kauf im Oktober 2002 über die Bühne gebracht. Ich habe die Bilder dann in Hamburg abgeholt und ins Kunstmuseum gebracht. Da sind sie als Leihgabe in besten Händen.“

Alexander Kraus: *Eine Woche im Volkswagenwerk* ist ein Meilenstein der Nachkriegs-Fotokunst in Deutschland und erlebt jetzt

(wieder) ihr Comeback im *Kunstmuseum Wolfsburg* und dies 70 Jahre, nachdem Keetman sie im Werk angefertigt hat. Die Serie ist einfach ein fotografischer Klassiker und ein außergewöhnliches historisches Dokument, an dem man immer wieder neue Seiten entdeckt.

Dirk Schlinkert: Diese Keetman-Serie ist wie sein ganzes fotografisches Œuvre für Historiker eine wirklich harte Nuss; sie geben uns auch heute noch viele Fragen auf und entwickeln einen starken Sog: Denn sie verführen zu der Vorstellung, im April 1953 sei es im Volkswagenwerk in Wolfsburg „eigentlich so gewesen“, wie es Keetman mit seiner *Rolleiflex* eingefangen und im Labor nachgearbeitet hat. Aber auch diese Fotos, selbst die Nahaufnahmen, die ganz dicht an den Werkstücken oder Bauteilen sind, spiegeln nichts anderes als ihre eigenen Realitäten.

Man erkennt Keetmans „Augen des Sehenden“, seine fotografischen „Momente“ klarer und deutlicher, je tiefer man bohrt und das Œuvre wie die Vita von Keetman erschließt. Aber auch die Fotos aus dem Volkswagenwerk erzählen wie jedes Dokument über Vergangenes ihre Geschichte, sie erzählen von der Geschichte des Wolfsburger Unternehmens und des *Käfers*, wie Keetman sie sah und sehen wollte. Darüber hinaus haben die Fotos selbst eine abwechslungsreiche, lange Geschichte, in der sie wurden, was sie heute sind – ein

einmaliger Klassiker. Das sind sie mit Fug und Recht!

- 1 Brief Peter Keetmans an Holger Broecker vom 25. Mai 2004.
- 2 Petra Steinhardt, „Tangenten zwischen freier und gebrauchorientierter Fotografie“, in: F.C. Gundlach (Hg.), Peter Keetman, *Gestaltete Welt*. Göttingen 2016, S. 269–282, hier S. 270. Steinhardt verweist auf folgende Quelle: Peter Keetman, Statement zur Verleihung der David Octavius Hill-Medaille, München, 24.11.1981 (Manuskript, Fotografische Sammlung, Museum Folkwang, Essen).
- 3 Peter Keetman, Erinnerung an die Nachkriegszeit, in: Archiv Stiftung F.C. Gundlach. Peter Keetman sagte im Interview mit Hans-Michael Koetzle über den Volkswagenwerk-Zyklus: „Es waren insgesamt nur drei Tage. Und ich bin sehr entgegenkommend empfangen worden. Man hat mir alle Freiheiten gelassen, die ich wollte“. „Die kleinen Dinge habe ich immer sehr geliebt. Ein Gespräch mit Peter Keetman anlässlich seines 85. Geburtstags“, in: Hans-Michael Koetzle, *Reden wir über Fotografie*. Herausgegeben von Andreas J. Hirsch. Heidelberg 2022, S. 89–99, hier S. 95.
- 4 Zitate von Keetman bei Angelika Bredemayer, *Der Photograph Peter Keetman*. Diss. Bonn 1992, S. 108–110.
- 5 Benedikt Erenz, „Fotos wie Cool Jazz. Essens Museum Folkwang zeigt das Werk des Fotografen Peter Keetman“, in: *Zeit online* vom 5. Juli 2016, online abrufbar unter <https://www.zeit.de/2016/26/peter-keetman-fotografie-ausstellung-folkwang-museum-essen> [20.3.2023].
- 7 Marc Bloch, *Apologie der Geschichtswissenschaft oder Der Beruf des Historikers*, hrsg. von Peter Schöttler. Stuttgart 2002, S. 42.
- 8 Siehe dazu Manfred Grieger/Dirk Schlinkert, *Werkchau 1. Fotografien aus dem Volkswagenwerk 1948–1974*. Wolfsburg 2010.
- 9 „Die kleinen Dinge habe ich immer sehr geliebt“ (wie Anm. 3), S. 95.



Abb. 1: Peter Keetman vor dem Wolfsburger Ausstellungsplakat in seinem Wohnort Marquartstein, 2004/Kunstmuseum Wolfsburg

Lichtbilder oder die Freude am Sehen

Von Holger Broecker

Unbestritten gehören Peter Keetmans 1953 im Wolfsburger Volkswagenwerk entstandene Fotografien heute, nach siebzig Jahren, zu den Klassikern der Industriefotografie. Ihre kunsthistorische Bedeutung ist damit allerdings längst nicht hinreichend erfasst.¹ Es hat lange gedauert, bis der Stellenwert dieser Fotografien erkannt wurde, und es bedurfte auch mehrerer Anläufe, bis die 71 Aufnahmen umfassende Serie als Dauerleihgabe der Volkswagen Financial Services AG im Kunstmuseum Wolfsburg ihren aktuellen Standort fand.

Peter Keetman, der nicht nur als freiberuflicher Werbefotograf tätig war, sondern auch als Mitglied der Gruppe *fotoform* und Vertreter der ‚subjektiven fotografie‘ das Medium Fotografie für seine künstlerischen Forschungen nutzte, hatte bekanntlich die außergewöhnliche Möglichkeit erhalten, Ostern 1953 drei Tage lang ohne Auftrag und fremde Vorgaben im größten Automobilwerk Europas zu fotografieren, in dem zu dieser Zeit 40 Prozent der deutschen PKW-Produktion gefertigt wurde. Peter Keetman schrieb mir hierzu am 25. Mai 2004:

„ICH WAR DAMALS MIT EINEM GEBRAUCHSGRAPHIKER BEFREUNDET, DER MIR EINES TAGES SAGTE, DASS ER ZU VW FAHREN MÖCHTE, UM DORT EVTL. EINEN AUFTRAG FÜR EINE VW-WERBUNG ZU BEKOMMEN. ICH BAT IHN, MITFAHREN ZU DÜRFEN IN DER HOFFNUNG, DASS ICH VON DER

PRODUKTION DES KÄFERS ETWAS PHOTOGRAPHIEREN DURFTE. SEITENS DES VW-WERKES WURDE MIR JEDE UNTERSTÜTZUNG ZUTEIL – ICH DURFTE MICH IM WERK NACH FREIEM ERMESSEN UMSCHAUEN. AUCH WURDE MIR EIN JUNGER MANN AUS DEM WERK BEIGESELLT, DER MIR DANN SEHR HILFREICH WAR. ICH HATTE NUR EINE ROLLEIFLEX, FILME UND EIN STATIV, UND KEINERLEI BELEUCHTUNG, KEINEN BLITZ ETC. ALLES KONNTE ICH NUR MIT DEM NATÜRLICHEN TAGESLICHT AUFNEHMEN, ABER ICH WAR SO GLÜCKLICH UND SO DANKBAR, DASS MAN MIR SEITENS DES WERKES SO GROSSZÜGIG ENTGEGENGEKOMMEN WAR.“²

Bereits damals hätte man erkennen können, dass es sich bei den Aufnahmen keineswegs um herkömmliche Industriefotografie oder gar reine Dokumentationen von Produktionsabläufen handelt. Auch als Werbefotografien erfüllen sie keine Funktion, sondern eröffnen vielmehr einen Erfahrungshorizont, der jenseits der dinglichen Welt liegt. Es dauerte jedoch mehr als 30 Jahre, bis diese Fotografien ein größeres Publikum erreichten. Der Fotograf, Autor und Hochschullehrer Rolf Sachsse sorgte schließlich dafür, dass sie das Licht der Öffentlichkeit erblickten. In einem Brief vom 15. November 2003 schreibt Keetman an Sachsse:

„ABER NOCH VIEL MEHR HABE ICH IHNEN ZU DANKEN – UND DAS WISSEN SIE SELBER: SIE WAREN ES

JA, DIE MEINE VERSCHIMMELTEN PHOTOS VOM VOLKSWAGENWERK ZUM ERSTEN MAL SAHEN UND DEN NIESSEN-VERLAG IN BERLIN DAZU ANREGTEN, EIN BÜCHLEIN DAVON HERAUSZUGEBEN. ES IST IRGENDWIE SO, ALS OB EIN ZAHNRAD IN DAS ANDERE EINGRIFFEN HÄTTE, UM ETWAS GANZ BESONDERES ZU INITIIEREN! JA – AUCH DAFÜR MÖCHTE ICH IHNEN NACHTRÄGLICH SEHR DANKEN.“

Gemeint war hier die Publikation *Eine Woche im Volkswagenwerk*.³ Heute sind die dort abgebildeten wie auch viele andere Werke Peter Keetmans in den exponierten Fotografie-Sammlungen renommierter Museen wie dem *Metropolitan Museum of Art New York*, dem *Art Institute of Chicago*, dem *Philadelphia Museum* und dem *Museum Folkwang* in Essen vertreten.

Es war der Fotograf, Galerist, Sammler, Hochschullehrer und Kurator F.C. Gundlach, der Peter Keetmans Serie über Carl Horst Hahn dem Kunstmuseum Wolfsburg offerierte, das zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht über die notwendigen Mittel für einen Erwerb verfügte. Das Kunstmuseum Wolfsburg empfahl die *Historische Kommunikation* (Unternehmensarchiv) der Volkswagen AG als mögliche Interessentin. Das Interesse dort war groß, sodass es zu einem Präsentationstermin im Werk kam, bei dem das Kunstmuseum Wolfsburg beratend beteiligt war. Die Serie stand in drei unterschiedlichen Formaten und auch

in unterschiedlicher Vollständigkeit zur Verfügung: Abzüge kleineren Formats der kompletten Serie für Reproduktionszwecke, einige wenige Vintage Prints sowie unabhängig von diesen 44 Abzüge, die Peter Keetman selbst für Ausstellungszwecke hergestellt hatte und von denen inzwischen einige zu den Ikonen der Fünfziger-Jahre-Fotografie zählten. Man entschied sich für die 44 Handabzüge Keetmans. Bedauerlicherweise war jedoch auch das Budget der *Historischen Kommunikation* nicht ausreichend, Sondermittel standen ebenfalls keine zur Verfügung. Es war schließlich die Volkswagen Bank GmbH, die auf Initiative des dortigen Sponsoringbeauftragten Hans-Georg Ahrens am 24. Oktober 2002 den Erwerb der Serie tätigte, wie er bei der Präsentation in der *Historischen Kommunikation* als bestmögliche Variante erörtert worden war – eine Entscheidung mit Weitblick. Anschließend wurde das Konvolut der Silbergelatine-Abzüge dem Kunstmuseum Wolfsburg als Dauerleihgabe übergeben, wo eine erste Ausstellung der Serie geplant war.



Abb. 2: Aufnahme aus der Ausstellung Peter Keetman, Volkswagenwerk 1953 im Kunstmuseum Wolfsburg, 8. November 2003 bis 7. März 2004/Kunstmuseum Wolfsburg

Im Kunstmuseum Wolfsburg war man sich schnell einig, dass eine Premiere der vollständigen Serie sowohl aus wissenschaftlicher als auch aus Vermittlungs-sicht einen weitaus größeren Effekt haben würde als die erworbenen 44 Arbeiten. Daher wurde F.C. Gundlach als Interessenvertreter von Keetman gebeten zu prüfen, ob die fehlenden Motive der Serie in dem vorliegenden Format und der entsprechenden Qualität nachproduziert werden könnten – mit der Option für die Volkswagen Bank, diese nachträglich zu erwerben. Durch die Unterstützung Keetmans, des Essener *Museum Folkwang*, wo sich das Negativ-Archiv Keetmans befindet, und F.C. Gundlachs konnten weitere 27 autorisierte Abzüge hergestellt und die Serie vervollständigt werden. Es handelte sich nun um die weltweit einzige vollständige, von Keetman autorisierte Serie der 1953 im Volkswagenwerk entstandenen Aufnahmen.⁴

Seitdem sich die Serie im Kunstmuseum Wolfsburg befindet, wurde sie mehrfach der Öffentlichkeit präsentiert. Zunächst geschah dies im Kunstmuseum Wolfsburg selbst und zwar in der bereits erwähnten Ausstellung *Peter Keetman. Volkswagenwerk 1953* vom 8. November 2003 bis 7. März 2004, wo sie 24.000 Besucherinnen und Besucher anzog. Im darauffolgenden Jahr wurde sie im Berliner *Automobil Forum Unter den Linden* gezeigt. Anlässlich der Ausstellung gab das Kunstmuseum Wolfsburg eine umfangreiche Publikation heraus, in der neben mehreren kundigen Beiträgen die vollständige Serie im Originalformat der Abzüge im Duplexverfahren abgebildet ist. Der bibliophile Band wurde noch vor seiner Auslieferung mit dem Stuttgarter Fotobuchpreis prämiert. Zustande gekommen ist diese außergewöhnliche Publikation durch die intensive Zusammenarbeit zwischen dem Kunstmuseum Wolfsburg und den Mitarbeitenden der *Historischen Kommunikation* der Volkswagen AG. Vor allem die akribische Recherche der abgebildeten Motive erforderte intensive Nachforschungen und Gespräche mit Zeitzeugen, die damals in der Käfer-Fertigung tätig waren. Aber selbst diese vermochten es nicht, alle Motive zu identifizieren und manches Rätsel ist geblieben um die „Lichtspuren auf Metall“.⁵

Weitere Orte, an denen die Serie oder zumindest mehrere ihrer Werke gezeigt wurden, waren unter anderen 2011 das *Hunter Museum* in Chattanooga mit der Ausstellung *The Kunstmuseum Wolfsburg Collection at the Hunter Museum*, 2016 das *Musée d'Art moderne de la Ville de Paris* mit der Ausstellung *La Boîte de Pandore: une autre photographie par Jan Dibbets* und aktuell das *Deutsche Historische Museum* in Berlin mit der Ausstellung *Fortschritt als Versprechen. Industriefotografie im geteilten Deutschland*.

Wie ist es zu dieser ausgesprochen hohen Wertschätzung die-

Peter Keetman * Wurzerweg 1 * App. 328 * 83250 Marquartstein * Tel./Fax: 08641/621-328

Herrn Dr. Holger Broeker
Kunstmuseum Wolfsburg
Porschestraße 53
38440 Wolfsburg

Sehr geehrter Herr Dr. Broeker,

25.05.2004

vor wenigen Stunden brachte mir die Post Ihre freundliche Nachricht und die "Pressestimmen" Ihrer VW-Ausstellung im Kunstmuseum Wolfsburg. Das ist eine so große Überraschung für mich; und ich muß Ihnen sagen, daß ich mich ganz besonders über dieses Echo freue - und Ihnen sehr herzlich dafür danken möchte.

Es ist für mich wirklich ein Wunder, daß meine damaligen Aufnahmen ein solch unerwartetes Echo finden. Ich war damals mit einem Gebrauchsgographiker befreundet, der mir eines Tages sagte, daß er zu VW fahren möchte, um dort evtl. einen Auftrag für eine VW-Werbung zu bekommen. Ich bat ihn, mitfahren zu dürfen in der Hoffnung, daß ich von der Produktion des Käfers etwas photographieren durfte. Seitens des VW-Werkes wurde mir jede Unterstützung zuteil - ich durfte mich im Werk nach freiem Ermessen umschaun. Auch wurde mir ein junger Mann aus dem Werk beigegeben, der mir dann sehr hilfreich war. Ich hatte nur eine Rolleiflex, Filme und ein Stativ, und keinerlei Beleuchtung, keinen Blitz etc. Alles konnte ich nur mit dem natürlichen Tageslicht aufnehmen, aber ich war so glücklich und so dankbar, daß man mir seitens des Werkes so großzügig entgegengekommen war.

Daß diese meine damalige Freude (es war wirklich eine **Freude** für mich nach all den Kriegsjahren, wo wir nur Befehle ausführen durften), die Freiheit zu haben, eigenen/nachzugehen und mich ganz dem suchenden Auge zu überlassen! Wie hätte ich mir damals auch in den kühnsten Träumen vorstellen können, daß diese damaligen Bilder nach einem halben Jahrhundert noch ein solch großes Interesse finden! Diese drei Tage in Ihrem Werk sind wirklich in meinem Berufsleben von so großer Bedeutung, wie ich es nie hätte erwarten können. Schade, daß ich zu alt bin (88), um den Kontrast der damaligen und der heutigen im Bild festzuhalten. Dieser Unterschied ist wirklich fast unüberbrückbar!

Mit einem nochmaligen herzlichen Dank möchte ich mich verabschieden als Ihr



de Oberflächen, das Prinzip der Reihung – das die Form an sich betont, aber gleichzeitig auch relativiert – und das Licht, das das Volumen der Blechteile subtil sichtbar werden lässt.

Aus der zeitlichen Entfernung von 70 Jahren industrieller Entwicklung muten die Aufnahmen Peter Keetmans heute klassisch an. Sie markieren eine Phase der Automobilproduktion, in der nach den Zerstörungen des Krieges ein Konsumgut produziert wurde, das den Traum von der Mobilität des Einzelnen erfüllen sollte, wobei der Mensch noch wesentlich stärker in die Produktion eingebunden war, als dies heute der Fall ist. Aber so gravierend und bedeutend diese historische Perspektive auch sein mag, das konstitutive Element seiner Aufnahmen ist das Licht. Es ist nicht nur das Licht, das für den Vorgang des Fotografierens unabdingbar ist, sondern hier wird das Licht als das Licht der Schöpfungsgeschichte präsent im Sinne des Hervorbringens, als Kraft des Sichtbarmachens, das die Schönheit der Formenwelt erst entstehen lässt. Keetman selbst bezeichnete seine Fotografien daher als „Lichtbilder“. Sie entstanden, wie er später schrieb, „weil ja nur meine eigene, persönliche ‚Freude am Sehen‘ daran ‚schuld‘ war!“⁶

Dr. Holger Broeker, geboren 1959. Studium der Kunstgeschichte, Neueren Geschichte, Literaturwissenschaft und Philosophie in Gießen, Promotion 1990. Von 1990 bis 1992 Museumsassistent an der Hamburger Kunsthalle und Lehrbeauftragter an der Universität Lüneburg. 1993 Studie über Sammlungen zeitgenössischer Kunst im norddeutschen Raum für das Kunstmuseum Wolfsburg; Initiator und Bearbeiter des Bestandskataloges der niederländischen Gemälde an der Hamburger Kunsthalle. Seit 1994 Leiter der Sammlung und Kurator am Kunstmuseum Wolfsburg. Sammlungsausstellungen und Publikationen unter anderem zu *Now Is The Time* (2019), *Menschenbilder* (2021) sowie *Blow Up! Vom Wachsen der Dinge* (2022/23).

Wünschen

Abb. 3: Brief von Peter Keetman an Holger Broeker vom 25. Mai 2004/Kunstmuseum Wolfsburg

ser Fotografien gekommen, die auch Peter Keetman selbst nicht vorausgesehen hat? Einer der wegweisenden Fotografen der unmittelbaren Nachkriegszeit hat sich mit einer der markantesten Produktionsstätten jener Jahre auseinandergesetzt und dort Bilder geschaffen, die der Produktion eines technischen Erzeugnisses Licht- und Formensensationen von höchster Qualität abgewonnen haben. Seit der Zeit des ‚Wirtschaftswunders‘ haben sich nicht nur die Strukturen der industriellen Produktion und deren Manifestationen, sondern auch die fotografischen Per-

spektiven gewandelt. Viele der Produktionsstätten, die einst als Monumente des Fortschritts galten oder auf andere Weise das Erscheinungsbild des Industriezeitalters geprägt haben, existieren nicht mehr. An ihre Stelle sind neue Technologien und Produktionsabläufe getreten, die sich nicht selten dem unmittelbaren Zugriff des Fotografen entziehen. Dennoch hat sich gerade im letzten Jahrzehnt eine Vielfalt von Konzepten und Herangehensweisen entwickelt, die mittels des fotografischen Mediums diese komplexe Thematik verbildlicht. Denn bezeichnenderweise ist es

vornehmlich das Medium der Fotografie, das die Basis – auf analogem wie digitalem Wege – für die Bildfindungen bereithält, die diesen grundlegenden Wandel begleiten.

Peter Keetmans Wolfsburger Konvolut belegt dies auf markante Weise. Es enthält sowohl Totalen, in denen die Weite der Werkshallen das Bild dominiert, als auch Motive in Nahaufnahme, denen ein hoher Abstraktionsgrad eigen ist. So werden die Aufnahmen von Kotflügeln der Käfer-Produktion oft als prägnantes Beispiel seiner Arbeit herangezogen und zählen mittlerweile zu den prominenten

Motiven der ‚subjektiven fotografie‘. Insbesondere das Motiv aufeinandergestapelter Teile, die der Weiterverarbeitung harren, macht das Spezifische von Keetmans Fotografien deutlich: Der Produktionsprozess selbst ist ausgeblendet und hat für das Bild keinerlei Bedeutung, wie auch die Teile an sich für den Laien kaum identifizierbar sind, da ihre Enden außerhalb des gewählten Ausschnitts liegen. Von größter Präsenz hingegen sind innerhalb des eng gewählten Ausschnitts die abstrakt anmutenden Formen, die die Teile definieren, deren metallisch schimmern-

1 Siehe hierzu auch Holger Broeker, „Im Licht der Produktion – Produktion im Licht“, in: Gijs van Tuyl/Holger Broeker (Hg.), Peter Keetman. Volkswagenwerk 1953 (Ausst.-Kat. Kunstmuseum Wolfsburg). Bielefeld 2003, S. 165–169.

2 Brief Peter Keetmans an Holger Broeker vom 25. Mai 2004.

3 Die deutsche Auflage erschien 1985, die englischsprachigen in London 1987 und San Francisco 1992. Siehe hierzu F.C. Gundlach, „Peter Keetman. Metaphysik der Form“, in: van Tuyl/Broeker (Hg.), Peter Keetman (wie Anm. 1), S. 153–155, hier S. 153.

4 Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle erwähnt, dass Peter Keetman bei diesem Wolfsburger Projekt insgesamt 152 Aufnahmen ausgelöst hat, von denen jedoch etliche dasselbe Sujet oder sogar dieselbe Einstellung zeigen, sodass nur etwa die Hälfte davon für die finale Auswahl infrage kam.

5 Dirk Schlinkert, „Lichtspuren auf Metall. Der Fotograf in der Fabrik“, in: van Tuyl/Broeker (Hg.), Peter Keetman (wie Anm. 1), S. 156–159.

6 Brief Peter Keetmans an Holger Broeker vom 3. Juni 2004.

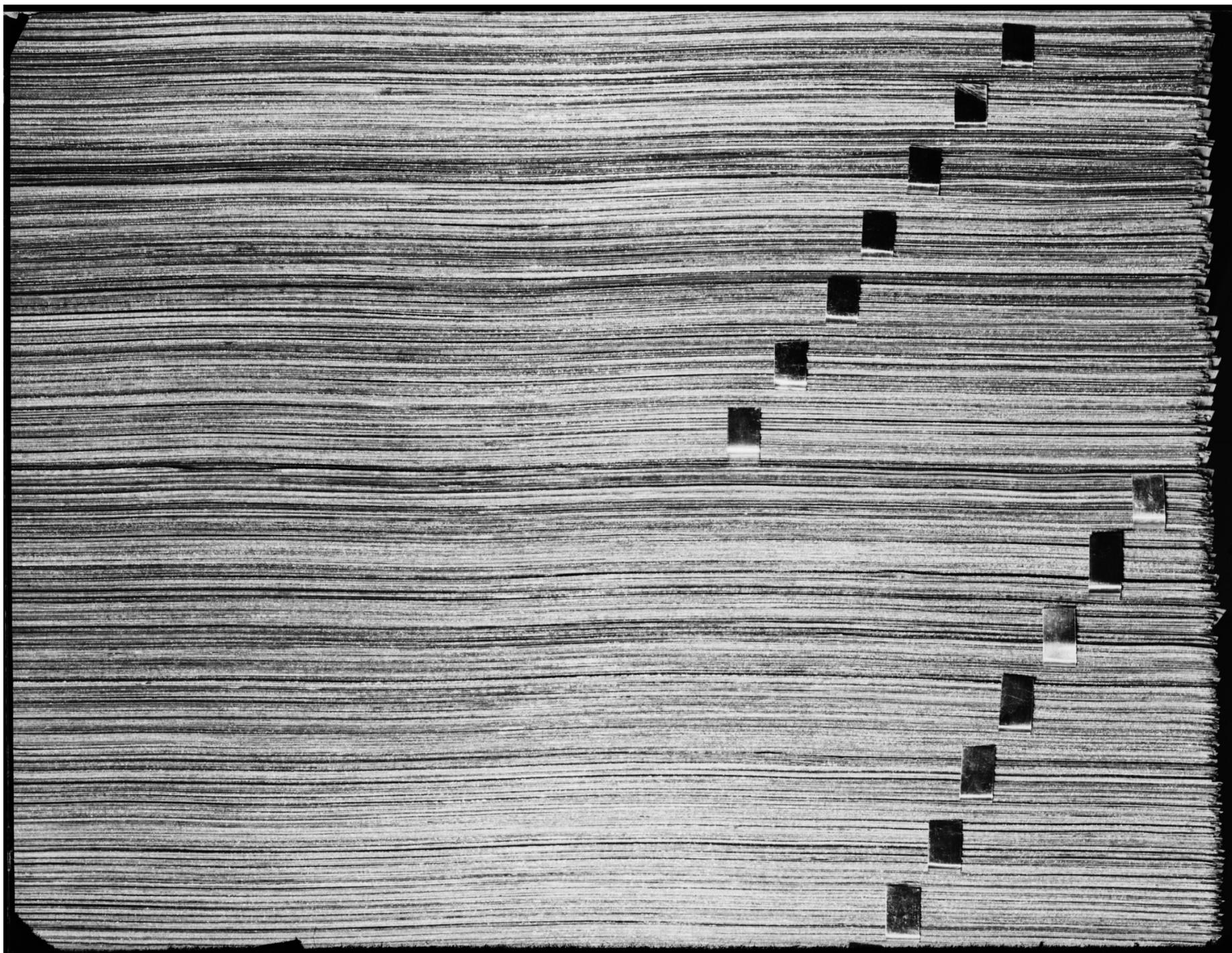


Abb. 1: Bleche der Metallwarenfabrik Unger & Sohn in Braunschweig, 1949; Fotograf: Heinrich Heidersberger/Institut Heidersberger

Wa(h)re Dinge

Zum Verhältnis von Auftrags- zur freien Fotografie

Von Bernd Rodrian

Bis heute wird Heinrich Heidersberger vornehmlich als Architekturfotograf wahrgenommen. Parallel zu seinen Arbeiten im Feld der Architekturfotografie entwickelte sich Anfang der 1950er Jahre jedoch auch die Werbe- und Industriefotografie zu einem zweiten Standbein. Im Fahrwasser des deutschen ‚Wirtschaftswunders‘ arbeitete er unter anderem für Firmen wie *Brunsviga Maschinenwerke AG* in Braunschweig, die *Jenaer Glaswerk Schott & Gen.* in Mainz, die *Friedrich Krupp AG* in Essen und den Autohersteller *Volkswagenwerk GmbH* in Wolfsburg. Für seine für die *Jenaer Glaswerk Schott & Gen.* erarbeitete Ton-Bild-Schau über den *Zug der 41 Glasmacher* erhielt er 1966 auf dem *Tonbildschau-Festival Frankfurt* die Goldmedaille.

In meist sachlich-kühlen Bildern lichtete Heidersberger die jeweiligen Ausgangsmaterialien,

Produktionsschritte sowie die fertigen Produkte ab und betonte so ihre industrielle Fertigung. Manchmal inszenierte er sie auch in szenischen Zusammenhängen, die erzählerischen Charakter haben wie beispielsweise bei den Aufnahmen von Schuhen für ein Prospekt über den *Volkswagen Transporter 1951*.

Die Dokumentationen von Produktionsprozessen wie etwa bei seinen Auftragsarbeiten für den in Braunschweig beheimateten Klavierhersteller *Grotrian & Steinweg*, die *Osram GmbH*, *Brunsviga-Konserven* oder die *Bremer Tauwerk-Fabrik* lassen bei aller Sensibilität und Faszination für geometrische Strukturen stets einen Rückschluss auf den Herstellungskontext zu. Zugleich deuten Klarheit und Geradlinigkeit so nicht nur auf den reinen Zweck der Gebrauchsgegenstände hin, sondern auch auf ihren formalästhetischen Wert.

Doch auch das Motiv des Seriellen und der Ware als Konsumgut ist in Heidersbergers Werk vertreten. „Dabei offenbart sich Heidersbergers forschender Blick auf Strukturen, Ordnungen und Rhythmen als wesentliche Kategorien, die der Konkreten Kunst nahestehen“, so die Kunsthistorikerin Barbara Lauterbach.¹ „Die dingliche Welt bot Heidersberger als Photograph [...] ein reiches Arsenal an Konsumgütern und Produkten.“

Dies offenbart sich besonders in den Aufnahmen, die zwischen 1949 und 1952 für die Konservenfabrik *Daubert* (Braunschweig) und die Metallwarenfabrik *Unger & Sohn* (Braunschweig) (Abb. 1 bis 4) und 1960 für die *Bremer Tauwerk-Fabrik* entstanden sind (Abb. 5 bis 7). Ein prägnantes und wiederkehrendes Stilmittel ist dabei die ausschnittshafte Betrachtungsweise, die den abgelichteten Gegen-

stand aus seinem funktionalen Zusammenhang löst und so beim Betrachten Irritationen hervorzurufen vermag. Letztlich setzen sich Heidersbergers Industrie- und Werbeaufnahmen stark von jenen seiner Zeitgenossen ab. Einmal mehr ist sein Streben nach einer Versöhnung von Kunst und Technik, künstlerischem und handwerklichem Anspruch sichtbar.

In den Arbeiten Heidersbergers sind sowohl Anklänge an die fotografischen Tendenzen der Neuen Sachlichkeit und an das Neue Sehen der 1920er und frühen 1930er Jahre zu finden; in Gesprächen bezog er sich häufig auf den Bauhauslehrer László Moholy-Nagy. Mit den Protagonisten der Fotografengruppe *fotoform* um Peter Keetman und Heinz Hajek-Halke verbinden ihn seine generativen Arbeiten der *Rhythmogramme* und zusammen mit Otto Steinert stellte er 1957 auf der *Triennale* in Mailand aus.

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.

¹ Barbara Lauterbach, „Von Dingen und Phänomenen. Tendenzen zum Konkreten im Werk Heinrich Heidersberger“, in: Tobias Hoffmann/Bernd Rodrian (Hg.), *Ästhetik der Moderne. Photographien von Heinrich Heidersberger*. Köln 2007, S. 11–14.



Abb. 2: Leere Konservendosen – Auftragsfotografie für die Metallwarenfabrik *Unger & Sohn* in Braunschweig, 1949; Fotograf: Heinrich Heidersberger/Institut Heidersberger



Abb. 3: Werbefotografie für die Konservenfabrik *Daubert* in Braunschweig, 1952; Fotograf: Heinrich Heidersberger/Institut Heidersberger



Abb. 4: Die leere Dose als inszenierte Ware. Metallwarenfabrik *Unger & Sohn* in Braunschweig, 1949; Fotograf: Heinrich Heidersberger/Institut Heidersberger



Abb. 5: Spulen in der Produktion, *Bremer Tauwerfzfabrik*, 1960; Fotograf: Heinrich Heidersberger/Institut Heidersberger

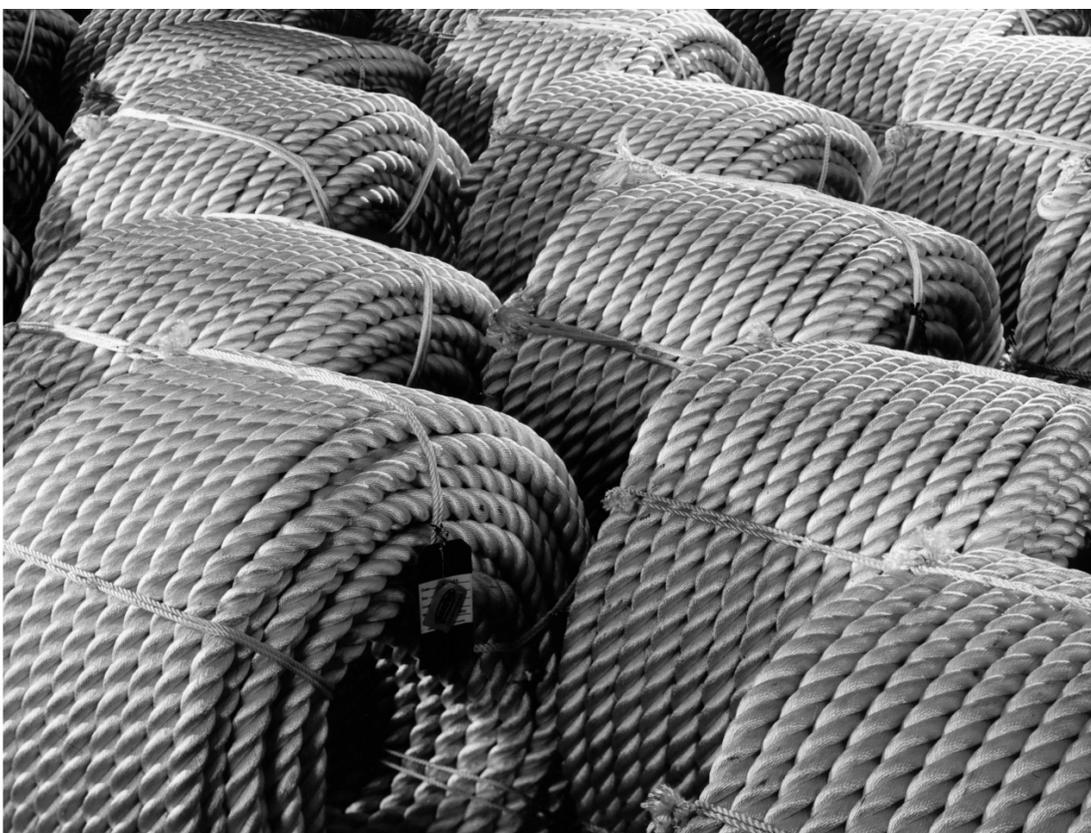


Abb. 6: Ästhetik des Produkts, Auftragsfotografie für die *Bremer Tauwerfzfabrik*, 1960; Fotograf: Heinrich Heidersberger/Institut Heidersberger



Abb. 7: Tawe der *Bremer Tauwerfzfabrik* vor dem Verpacken, 1960; Fotograf: Heinrich Heidersberger/Institut Heidersberger

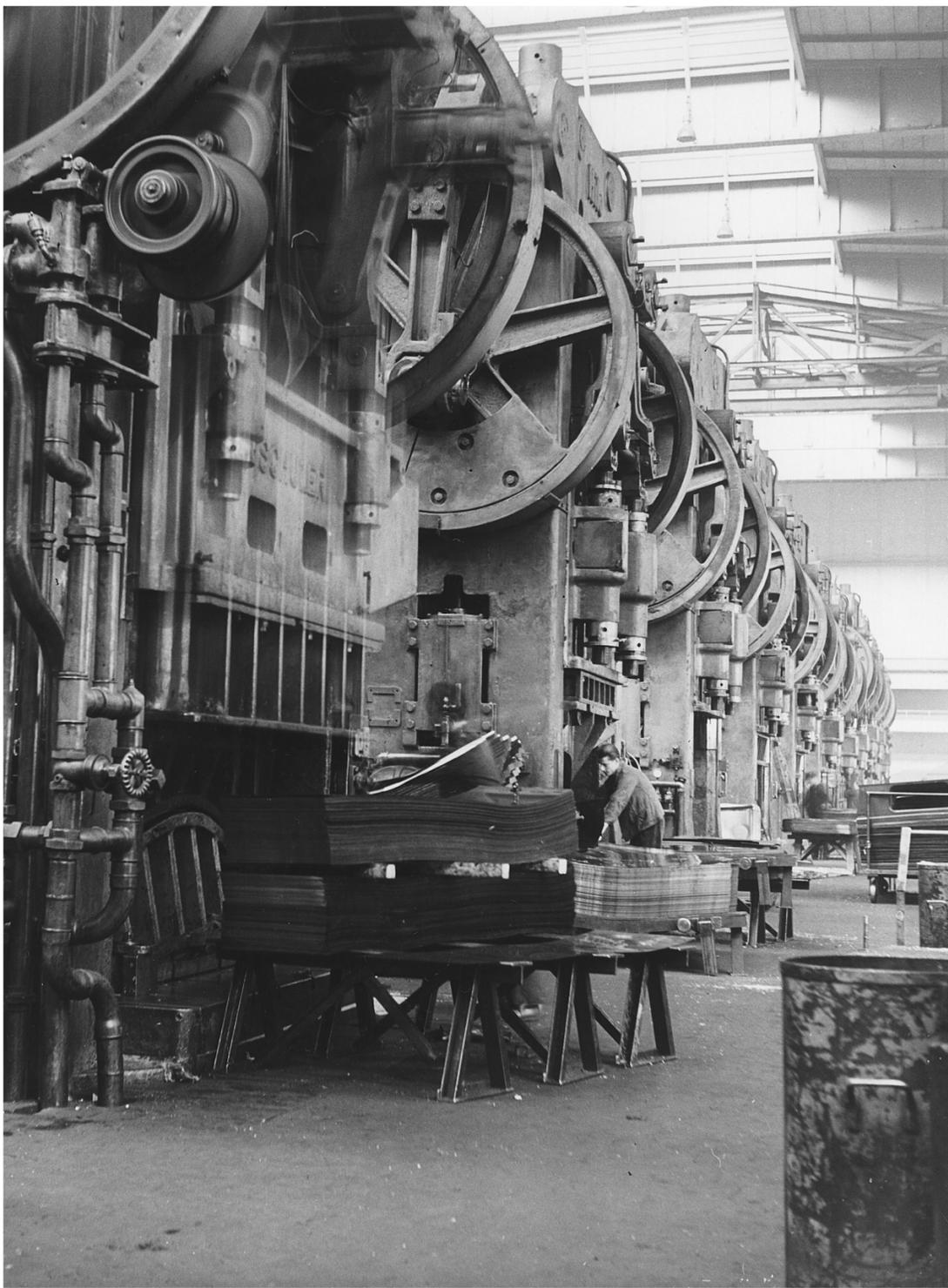


Abb. 1: VW Presswerk, 1953; Fotograf: Willi Luther/IZS

Die Werksfotografie unter der Leitung von Willi Luther

Von Kristin Torka

Jede Aufnahme, die von 1953 bis 1974 im Auftrag der *Volkswagenwerk GmbH* entstanden ist, ist von Willi Luthers Einfluss geprägt. Der Werksfotograf war Gründer und erster Leiter der Fotoabteilung im Wolfsburger Stammsitz. Daher resultierte Luthers Arbeitsspektrum überwiegend aus den Aufträgen einzelner Abteilungen, die im Hinblick auf ihre Durchführung und Zielerreichung ein deutliches Maß an Gestaltungsfreiheit und Handlungsspielraum ermöglichten.¹ „Man teilte uns zum Beispiel den Ablauf einer Veranstaltung mit, und dann konnte ich frei arbeiten“, erinnerte sich Luther.²

Während Luther eher alltägliche Aufträge an seine Mitarbeitenden delegierte, begriff er Aufträge wie Besuche bei Generaldirektor Heinrich Nordhoff, Fotografieren bei Festlichkeiten, Automobilmes- sen oder ausgewählte Werks- und Stadtaufnahmen als seine eigene Aufgabe. Mit seinem Dienstwagen hatte er freie Zufahrt auf das Werksgelände und wenn die Zeit es erlaubte, nutzte er diese, um in den Werkshallen ohne Auftrag und selbstbestimmt zu fotografie-

ren. Dies war insbesondere in den ersten Jahren seiner Anstellung noch möglich und so kam es, dass er der erste und einzige Fotograf war, der den VW-Werkskomplex über Jahre hinweg umfangreich dokumentierte.³ Im Ergebnis entstand ein Gesamtwerk, das in der deutschen Fotografiegeschichte der Nachkriegszeit annähernd „einzigartig ist“.⁴

Im Gegensatz zu externen freiberuflichen Fotografen wie beispielsweise Peter Keetman boten sich Willi Luther als festangestellter Werksfotograf jedoch deutlich weniger Freiräume. Viele Aufnahmen aus dem Werksarchiv sind zum jetzigen Zeitpunkt eindeutig dem Freiberufler Heinrich Heidersberger zuzuordnen, wohingegen Luthers Fotografien nur teilweise gekennzeichnet sind, da die *Volkswagenwerk GmbH* als Urheber in Erscheinung tritt.⁵

Sämtliche seiner Aufträge glichen sich dahingehend, dass die angewandte Fotografie eine Funktion erfüllen sollte: Sie bildete in erster Linie eine Informationsquelle und diente dem Transfer von Wissen. Die Herausforderung

haben darin bestanden, den richtigen Informationswert in der Aufnahme einzufangen, erschwert durch beschränkte Zugangsmöglichkeiten, eine beeinträchtigende Anordnung der Objekte und meist schlechte Lichtverhältnisse.⁶

Willi Luther sah sich vergleichbar den Arbeitskräften in den industriellen Produktionsabläufen mit einer handwerklichen Aufgabe konfrontiert.⁷ Der Unterschied des fotografischen Handwerks im Vergleich mit den industriellen Produktionsabläufen lag jedoch darin, dass sich Werksfotografen gleichzeitig mit einer Kreativität erfordernden Aufgabe konfrontiert sahen. Hierbei war es für die Fotografierenden wichtig, den Arbeitsablauf zu kennen, um die fotografische Botschaft möglichst verständlich zu vermitteln. Wolfgang Reimer, ehemaliger Mitarbeiter Luthers, betonte, wie oft die Fotografen Rücksprache mit den Auftraggebern gehalten hätten, um diese zufrieden zu stellen.⁸

Die Serie von Peter Keetman entstand dagegen ohne Auftrag im Volkswagenwerk. Wie dessen Serie stammen auch die beiden im

Folgenden näher analysierten Aufnahmen von Willi Luther aus dem Jahr 1953. Auch sie geben Einblick in das Innere des Industriekomplexes.⁹ Die Abbildungen 2 und 3 demonstrieren den Fertigungsprozess an den Montagelinien. Die Betrachter und Betrachterinnen erhalten die Impression einer authentischen Momentaufnahme aus der laufenden, seriellen Produktion. In beiden Aufnahmen geht der Blick von einem erhöhten Standpunkt hinab, der einen Hallenüberblick garantiert und die Größe des Raumes sichtbar werden lässt. Um einen guten Überblick zu erhalten, stand Luther häufig auf einem Stuhl oder einer Leiter.¹⁰

Die Rohkarosserien werden auf dem Transportband Schritt für Schritt, in stetigem Rhythmus, zu einem fertigen Pkw zusammengefügt. Aufgrund des zweigeteilten Heckfensters erfuhr der Typ VW 1 als „Brezelkäfer“ Bekanntheit.¹¹ Die Tatsache, dass im März 1953 der Mittelsteg des Rückfensters entfiel, belegt, dass Abbildung 3 im Januar oder Februar desselben Jahres entstanden sein muss.¹² In beiden Fällen werden die Betrachtenden zu stillen Beobachtenden der einzelnen Vorgänge. Die Hallenwände bilden den Rahmen, geordnete Autos, Material und Gerüststäbe geben dem Motiv seine typische Struktur. Während sich der Fotograf in Abbildung 2 an der Fluchtpunktperspektive orientierte, weicht Abbildung 3 von dieser stilistischen Komposition insofern ab, als sich der Hallenboden nach rechts zu neigen scheint. Beide Bilder wirken auf den ersten Blick menschenleer, da sich das Montageband während der Belichtung mit niedrigerer Geschwindigkeit fortbewegte als die Arbeitenden, was folglich zur Bewegungsunschärfe führte. Der Arbeitsablauf der seriellen Fertigung erscheint strukturiert und organisiert.

Im Motiv des Seriellen begegnet dem Betrachter beziehungsweise der Betrachterin die Themen des Raums und der Zeitfolge (zum Beispiel als Rhythmus), der Menge (so über Strukturen, Materialien und Produkten) und der Reihung. Die Arbeitsabläufe beinhalteten Takt, Abfolge sowie Wiederholungen und verliefen strategisch durchdacht. Die Industriearbeit folgte genauen Vorschriften und Regeln – die Fotografie konnte auch zur Kontrolle eingesetzt werden. Sie ermöglichte Fehlerquellen aufzudecken und ihnen entgegenzusteuern, und dies, indem Fotografien offenlegten, ob Arbeitskräfte konzentriert arbeiteten oder ihnen die Beschäftigung fehlte.¹³ Letzteres gilt offensichtlich nicht für die in diesem Beispiel präsentierten Langzeitbelichtungen.

Ein Industriefotograf begegnete täglich neuen Situationen, weshalb seine Arbeitsweise und Ausrüstung entsprechend anpassungsfähig und flexibel einsetzbar zu sein hatte. Ein Produktionsausfall für ein Foto hätte große Kosten erzeugt. Deshalb galt es, potenzielle Störungen zu vermeiden.¹⁴ Außerdem durfte eine rein dokumentarische Fotografie den Betriebsablauf nicht stören, weil dies das Ergebnis hätte manipulieren können.¹⁵

Diese Geisteshaltung galt 1953 für Keetman und Luther gleichermaßen. Während Luther den Wünschen und Einflüssen der Industrie unterlag, ging

„DAS ÖFFENTLICHE ENGAGEMENT DER PHOTOGRAPHISCHEN AVANTGARDE AUF DEM GEBIET DER AUFTRAGSGEBUNDENEN INDUSTRIEPHOTOGRAPHIE ZURÜCK [...]. DIE KÜNSTLERISCHEN INTERESSEN DER FÜNFZIGER JAHRE WAREN VIELMEHR [WIE BEI KEETMAN] DURCH DIE ABSTRAKTION UND DURCH DIE SUCHE NACH SUBJEKTIVEN AUSDRUCKSMÖGLICHKEITEN UND KÜNSTLERISCHEN EXPERIMENTEN GEPRÄGT.“¹⁶

Ludger Derenthal, der Industriefotografien aus der Zeit des Wiederaufbaus untersuchte, erkennt in der Fotoserie von Peter Keetman, die 1953 ohne Auftrag bei *Volkswagen* entstanden ist, neue ästhetische Entwicklungstendenzen:

„DIE SCHIERE MASSENHAFTIGKEIT DER PRODUKTION, DIE UNÜBERSEHBARE MENGE DER KAROSSERIEN [...], DIES SIND DIE NEUEN LEITBILDER DER FOTOGRAFIE. KEETMANS KÜHLE SUCHE NACH DER SCHÖNHIT DER FORMEN UND STRUKTUREN [...] SOLLTE, [...] ZUSAMMEN MIT DER SACHFOTOGRAFIE, [...] AB MITTE DER FÜNFZIGER JAHRE STILPRÄGEND WIRKEN. DIE PATHOSFORMEL DES ARBEITERS AM WERKSTÜCK WURDE ABGELÖST VON DER ELEGANZ DER DINGE.“¹⁷

Luthers fotografischer Stil hat nicht den Abstraktionsgrad der Aufnahmen seines Zeitgenossen Peter Keetman erreicht. Der Werksfotograf war weniger auf die reinen Formen und Strukturen fokussiert, sondern behielt den Blick für seine Umgebung. Atmosphäre, Wesensechtheit und der realistische Lebensstil der Menschen erschienen Luther in seiner Fotografie elementar. Makellos ausgeleuchtete Aufnahmen, die angesichts ihrer Schärfe und Präzision beispielsweise im Kontext der Werbung Authentizität beanspruchen, ohne Berücksichtigung der Effekte von Licht und Schatten, missfielen Luther.¹⁸

Keetman und Luther waren jedoch beide mit den Motiven des Seriellen und der Masse bei VW konfrontiert, die für beide ab Mitte der 1950er Jahre die neuen Leitbilder darstellten. Sie behandelten sie mit einer Sachlichkeit, mit der bereits Albert Renger-Patzsch in den 1920er Jahren der Industrie fotografisch begegnet war. Luther konzentrierte sich, im Gegensatz zu Renger-Patzsch und Keetman, ebenfalls auf die Dokumentation des sozialen Verhaltens, die bei ihm ebenso ein zentrales Motiv bildete.¹⁹ Die Bilder der Menschen im Alltag oder auch bei außergewöhnlichen Ereignissen, bringen die Gegenwart der jungen Bundesrepublik, „das deutsche Sein und das Schaffen bildlich zum Ausdruck“.²⁰ Ein Beispiel ist das Bild einer Lohnauszahlung oder eine Aufnahme, die 1953 auf der Jahresfeier des 500.000. VW-Käfers entstanden ist, dessen Produkti-

onsjubiläum Anlass für ein Volksfest war.²¹ Neben Luthers Dokumentarfotografie zählen zu seinem Œuvre zahlreiche eindringliche Sehnsuchtsmotive, die in ihrem affektiven Bedeutungsgehalt die Zukunftshoffnungen der entwurzelten Nachkriegsdeutschen verkörpern.

In der „subjektiven Fotografie“ von Peter Keetman überwiege Thilo Koenig zufolge die Herausarbeitung der künstlerischen Möglichkeiten, „ein Verzicht auf jede abbildende Wiedergabe zugunsten der freien Variation fotografischen Materials“, im Gegensatz zur angewandten Industriefotografie und Dokumentarfotografie.²² Keetmans Fotografie ist Ausdruck einer individuellen gestalterischen Form, wohingegen Luther partizipativ, als stiller Teilnehmer und Beobachter fotografierte.²³ Ähnlichkeiten zwischen Keetman und Luther ergeben sich dadurch, dass beide 1953 im Volkswagenwerk die gleichen Sujets fotografiert haben. Selbst wenn Luther in seinen Aufnahmen nicht das Formale der Sujets wie Keetman betont hat, wird sich zumindest die von Rolf Sachsse beschriebene Formensprache, der „Wolfsburger Formendialekt“, in seinen Bildern wiederfinden sowie die Faszination für den Werkstoff Stahl.²⁴ Gemeint ist eine Wolfsburger Bildsprache, in der typische Formen wie beispielsweise die Rundungen des VW-Käfers auf zeittypische Inhalte verweisen, indem sie kollektive Erinnerungen wie etwa an die serielle Fertigung in den 1950er Jahren hervorrufen.

Willi Luther war als VW-Werksfotograf Teil der Betriebsorganisation unter der Leitung des Generaldirektors Heinrich Nordhoff. Er identifizierte sich mit dem Unternehmen und partizipierte am wirtschaftlichen Aufschwung. Sein Œuvre vermittelt eine deutlich stärkere Unternehmensidentität, zeigt die Aufgaben, die unter ökonomischen und zeitlichen Grenzen zu erledigen waren, die technische Ausstattung, die zur Umsetzung zur Verfügung stand, gestalterische Vorgaben, Richtlinien und Freiheiten; die Routine des geregelten Tagesablaufs einerseits und der Hang zum Außergewöhnlichen andererseits. Sein fotografisches Werk dient zusammengefasst der Dokumentation, internen Kommunikation und Repräsentation (beispielsweise im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit). Ganz entscheidenden Einfluss nahm dabei sein soziales Umfeld, bestehend aus sozialen Beziehungen zu Kollegen, Mitarbeitenden und Vorgesetzten sowie zur Stadt Wolfsburg, in der er mit seiner Familie lebte. Zeiterscheinungen, die sich in den Fotos widerspiegeln, und in einem Kontext zur deutschen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte stehen, prägen das Selbstverständnis von VW und Wolfsburg bis heute.

Angepasster und überarbeiteter Auszug aus dem Buch: Kristin Torka, „Mensch im Eisen“. Leben und Werk des Dokumentarfotografen Willi Luther (1909–1996) im Kontext der westdeutschen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte.



Oben: Abb. 2: Produktionshalle im Volkswagenwerk, 1953; Fotograf: Willi Luther/IZS
Unten: Abb. 3: Karossenband im Volkswagenwerk, 1953; Fotograf: Willi Luther/IZS

Leipzig 2023. Hardcover, 334 Seiten, 115 Fotos, ISBN 978-3-96023-489-0, 29,- Euro

Dr. Kristin Torka ist seit 2022 als zertifizierte Stiftungsmanagerin (DSA) tätig. Zuvor betreute sie von 2017 bis 2021 die Kunstsammlung und das Archiv der Richard Borek Stiftung in Braunschweig und war als Projektleitung für kulturelle und soziale Stiftungsprojekte zuständig. Neben beruflichen Stationen im Kunsthandel, Museen und der kulturellen Jugendbildung studierte sie von 2010 bis 2016 Kunst- und Medienwissenschaften an der Hochschule für Bildende Künste in

Braunschweig und an der Accademia di Belle Arti di Brera in Mailand. Im Jahr 2022 promovierte Kristin Torka bei Prof. Dr. Michael Mönninger zum Thema Industriefotografie der Nachkriegsmoderne.

1 Dirk Schlinkert, „Zwischen Dokumentation, Kommunikation und Repräsentation. Fotografien aus der Fotozentrale des Volkswagenwerks“, in: Manfred Grieger/ders. (Hg.), Werkschau 1. Fotografien aus dem Volkswagenwerk 1948–1974. Wolfsburg 2004, S. 5–13, hier S. 9.
2 Interview mit Willi Luther vom 10. Mai 1995.
3 Henrike Junge-Gent/Peter Montag, „Willi Luther. Fotograf in Wolfsburg“, in: Henrike Junge-Gent (Hg.), Willi

Luther. Ausschnitte aus dem fotografischen Werk. Gifhorn 2001, S. 4–7, hier S. 5.

- 4 Ebd., S. 7.
5 Schlinkert, „Zwischen Dokumentation, Kommunikation und Repräsentation (wie Anm. 1)“, S. 11.
6 Joachim Giebelhausen/Nikolaus Karpf, Industrie-Fotografie für Technik und Wirtschaft. München 1966, S. 11.
7 Ergänzungen zum Interview mit Willi Luther vom 9. Juli 1995.
8 Interview mit Wolfgang Reimer vom 21. Juni 2004.
9 Siehe Willi Luther (8. März 1988/28. Mai 1993), Archivbestand des IZS. Positive, Negative und digitalisierte Fotografien, Dokumente/Findbuch, F-LUT-0499, F-LUT-0500.
10 Interview mit Klaus Gottschick vom 21. Mai 2013.
11 Manfred Grieger, „Das Jahr 1953

im deutschen Wirtschaftswunder-Unternehmen Volkswagen“, in: Gijss van Tuyl/Holger Broeker (Hg.), Peter Keetman. Volkswagenwerk 1953. Bielefeld 2003, S. 162–164, hier S. 162.

- 12 Armin Kley, „Zur Fertigung und Fortentwicklung des Volkswagen“, in: Rolf Sachsse/ders. (Hg.), Peter Keetman, Eine Woche im Volkswagenwerk. Fotografien aus dem April 1953. Berlin 1985, S. 82–85, hier S. 82.
13 Reinhard Matz, Industriefotografie. Aus Firmenarchiven des Ruhrgebiets. Essen 1987, S. 111f.
14 Giebelhausen/Karpf, Industriefotografie (wie Anm. 6), S. 40.
15 Rolf Sachsse, „Lichtschat und Spreizstativ. Marginalien zur Arbeitsweise von Peter Keetman bei seinem Ausflug ins Volkswagenwerk 1953“, in: van Tuyl/Broeker (Hg.), Peter Keetman (wie Anm. 11), S. 160–161, hier S. 161.
16 Marianne Bieger, „Der Ingolstädter Auftrag: Bildfunktionen und Darstellungsmodi in den späten Industriefotografien von Albert Renger-Patzsch“, in: dies. (Hg.), Albert Renger-Patzsch. Späte Industriefotografie. Köln 1993, S. 25–36, hier S. 25.
17 Ludger Derenthal, Bilder der Trümmer- und Aufbaujahre. Fotografie im sich teilenden Deutschland. Diss. Marburg 1999, S. 213.
18 H. Luther, „Industriefotografie als Aufgabe. Deutschland“, in: Grossbild-Technik. Zeitschrift für neuzeitliche Grossbildfotografie (1955), Nr. 1, S. 16; siehe dazu auch Ergänzungen zum Interview mit Willi Luther vom 9. Juli 1995.
19 Derenthal, Bilder der Trümmer- und Aufbaujahre (wie Anm. 17), S. 213.
20 photokina 1956. Internationale Photo- und Kino-Ausstellung Köln, 29. September – 7. Oktober 1956. Köln 1956, S. 206ff.
21 Siehe Willi Luther (8. März 1988/28. Mai 1993), Archivbestand des IZS (wie Anm. 9), F-LUT-106a.
22 Thilo Koenig, „subjektive Fotografie“ in den fünfziger Jahren. Berlin 1988, S. 7.
23 Ebd.
24 Rolf Sachsse, „Peter Keetman, VW und die fünfziger Jahre“, in: ders./Kley (Hg.), Peter Keetman (wie Anm. 12), S. 7–9, hier S. 9.

DAS ARCHIV

HERAUSGEBER

Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation der Stadt Wolfsburg

INSTITUTSLEITUNG

Anita Placenti-Grau

REDAKTION

Alexander Kraus
Aleksandar Nedelkovski
Anita Placenti-Grau

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: iza-stadtarchiv@stadt.wolfsburg.de
www.wolfsburg.de/iza

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

AUFLAGE: 700
ISSN 2367-4431