

museums magazin

1.2017

2 € ISSN 1433-349X

www.museumsmagazin.com



Eine weite Reise

Objekte zur Flüchtlingskrise

Unser Grundgesetz

Neue Ausstellung im Bundesrat in Bonn



Die neue Ausstellung „Geliebt. Gebraucht. Gehasst. Die Deutschen und ihre Autos“ im Haus der Geschichte in Bonn stellt ab 10. März 2017 das Deutsche „liebste Kind“ in den Mittelpunkt und zeigt unter anderem ausgewählte Fahrzeuge wie einen Mercedes Pullman 600 – in den 1960er und 1970er Jahren das Staats- und Repräsentationsfahrzeug in der Bundesrepublik.

intro

„Bundesverdienstkreuz an Prof. Dr. Hans Walter Hütter“, so lautete die Pressemitteilung des Landes Nordrhein-Westfalen am 11. Januar 2017. An diesem Tag überreichte Christina Kampmann, nordrhein-westfälische Ministerin für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport, dem Präsidenten der Stiftung, Hans Walter Hütter, das Bundesverdienstkreuz 1. Klasse für sein jahrzehntelanges Engagement in der Kultur. Bei einer Feierstunde im Düsseldorfer Ministerium würdigte die Ministerin seinen Einsatz für die Erinnerungskultur und seinen Beitrag zur Vielfalt der Museumslandschaft nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa. Mit seinem Engagement in verschiedenen Beiräten und Expertengremien zahlreicher deutscher sowie europäischer Museen und Gedenkstätten habe er diese Auszeichnung mehr als verdient.

Wir – die Kolleginnen und Kollegen der Stiftung in Bonn, Berlin und Leipzig – teilen die Freude über diese Anerkennung und gratulieren herzlich.

Mit großer Freude erwarten wir auch die Eröffnung einer neuen Wechselausstellung in Bonn: „Geliebt. Gebraucht. Gehasst. Die Deutschen und ihre Autos“ präsentiert ab dem 10. März 2017 die Entwicklung der ambivalenten Beziehung der Deutschen zu ihren Autos.

In Leipzig präsentiert ab dem 16. März 2017 die Ausstellung „Ab morgen Kameraden! Armee der Einheit“ den Prozess der friedlichen Zusammenführung von NVA und Bundeswehr. Schauen Sie vorbei, wir freuen uns auf Sie!

Prof. Dr. Harald Biermann
Vertreter des Präsidenten
Direktor Kommunikation



Kulturministerin Christina Kampmann überreicht am 11. Januar 2017 das Bundesverdienstkreuz 1. Klasse an Hans Walter Hütter, Präsident der Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland.

inhalt



6

Geliebt. Gebraucht. Gehasst.

imfokus

- 6 Geliebt. Gebraucht. Gehasst.
Die Deutschen und ihre Autos
- 12 Die „verspätete Autonation“
Autoland Deutschland
- 16 Made in Germany
Auto und nationale Identität
- 18 Melkus RS 1000
Der einzige Sportwagen der DDR
- 20 „Da kennt man nur Gas“
Rennfahrerin Hannelore Werner über den Motorsport in den 1960ern

inbonn

- 22 Unser Grundgesetz
Neue Ausstellung im Bundesrat in Bonn
- 25 Ehrenamtlich
Hans Walter Hütter erhält Auszeichnung
- 26 Eine weite Reise
Objekte zur Flüchtlingskrise im Haus der Geschichte
- 30 Das Massaker von Distomo
Zeitzeugengespräch mit Argyris Sfountouris



26 Eine weite Reise



34 Alltag in der DDR

inleipzig

- 32 Über den eigenen Tellerrand hinaus
Zeitgeschichtliches Forum Leipzig übernimmt Konvolut „Sushi in Suhl“

inberlin

- 34 Alltag in der DDR
Neue Eindrücke im Museum in der Kulturbrauerei

imblick

- 38 „Wer frei sein will, muss sich verteidigen wollen“
Vor 60 Jahren: Wehrpflicht in der Bundeswehr

imbesonderen

- 40 Schamlos? Sexualmoral im Wandel
Neue Leih-Ausstellung der Stiftung Haus der Geschichte

36 inkürze

42 inzukunft/impressum

43 imbilde

inaussicht

inbonn



Neue Alte
Fotografien von Ute Mahler
U-Bahn-Galerie, Bonn
1.9.2016 – 5.6.2017



Geliebt. Gebraucht. Gehasst.

Die Deutschen und ihre Autos
Eröffnung 9.3.2017, 19:30 Uhr
FamilienSonntag 26.3.2017, 11–17 Uhr
Mit Begleitungen durch die Wechsel-
ausstellung und das Sammlungsdepot
Haus der Geschichte, Bonn
10.3.2017 – 21.1.2018

Architektur des Bonner
Kanzleramtes 1969–1976

Buchvorstellung und Gespräch
In Kooperation mit der Kommission für
Geschichte des Parlamentarismus und der
politischen Parteien e.V. (KGParl)
Anmeldung unter acri@hdg.de
Haus der Geschichte, Bonn
30.3.2017, 19:30 Uhr

Revolutionen: 1917/1989

Podiumsdiskussion
In Kooperation mit der Universität Bonn
Anmeldung unter Telefon 0341/2220-400
Haus der Geschichte, Bonn
3.5.2017, 19:30 Uhr

inleipzig



Demokratie jetzt oder nie!
Diktatur, Widerstand, Alltag
Zeitgeschichtliches Forum Leipzig
Di–Fr 9–18 Uhr, Sa/So 10–18 Uhr



Ab morgen Kameraden!

Armee der Einheit
Eröffnung 16.3.2017, 19:00 Uhr
Anmeldung unter Telefon 0341/2220-400
Zeitgeschichtliches Forum Leipzig
17.3.–10.9.2017

Leipziger Buchmesse

Buchvorstellungen, Vorträge, Diskussionen
Eintritt frei
Zeitgeschichtliches Forum Leipzig
23.–25.3.2017

24. Leipziger Europaforum

„Nach den Wahlen in den USA:
Neue Herausforderungen für Europa“
Podiumsdiskussion
In Kooperation mit verschiedenen Leipziger
Institutionen und der Stadt Leipzig
Zeitgeschichtliches Forum Leipzig
25.3.2017, 17:00 Uhr

Inszeniert

Deutsche Geschichte im Film
Ausstellungseröffnung
Anmeldung unter Telefon 0341/2220-400
Zeitgeschichtliches Forum Leipzig
4.4.2017, 19:00 Uhr

inberlin



Tränenpalast
Alltag der deutschen Teilung
Tränenpalast, Berlin
Di–Fr 9–19 Uhr, Sa/So/Feiertag 10–18 Uhr



Schalom

3 Fotografen sehen Deutschland
Eröffnung 4.5.2017, 18:30 Uhr
Anmeldung unter berlin@hdg.de
Museum in der Kulturbrauerei, Berlin
5.5.–10.9.2017

Der Tränenpalast –
ein Grenzübergang
mitten in Berlin!

Ferienprogramm für Jugendliche
von 12–18 Jahren
Tränenpalast, Berlin
10.4.2017, 10:00–12:00 Uhr

Kinderfest

Museum in der Kulturbrauerei, Berlin
18.6.2017, 12:00–18:00 Uhr



Besuchen Sie uns
auf Facebook!



Veranstaltungen in Bonn:
www.hdg.de/bonn/veranstaltungen



Veranstaltungen in Leipzig:
www.hdg.de/leipzig/veranstaltungen



Veranstaltungen in Berlin:
www.hdg.de/berlin

Die Deutschen und ihre Autos

Geliebt. Gebraucht. Gehasst.

von Ulrich Op de Hipt

Ab 10. März 2017 präsentiert die Stiftung Haus der Geschichte in Bonn die neue Ausstellung „Geliebt. Gebraucht. Gehasst. Die Deutschen und ihre Autos“, welche die soziale und kulturelle Bedeutung des Automobils in Deutschland vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg thematisiert.



Daimler-Benz stellt den Mercedes-Benz 600 Pullman 1963 auf der Internationalen Automobilausstellung der Öffentlichkeit vor. Die Pullman-Limousine ist 6,24 m lang und für viele Inbegriff der repräsentativen Staatskarosserie. Erste Nutzerin des Mercedes-Benz 600 ist 1965 die britische Königin Elisabeth II. – das Auswärtige Amt mietet Wagen samt Chauffeur, sobald wichtige Staatsbesuche anstehen.



Neue Freiräume: Durch das Automobil sind für die Bundesdeutschen nun auch weiter entfernte Ziele erreichbar. Die Zeitschrift *Voran* der Aral AG wirbt mit einem Paar, das mit einem VW-Käfer Cabrio und Zelt in den Alpen campiert.



Bundeskanzler Ludwig Erhard fährt 1966 morgens mit dem Dienstwagen vom Kanzlerbungalow zum Palais Schaumburg. „Mein Mann ist kein großer Spaziergänger“, entschuldigt ihn seine Gattin Luise.



Blick nach drüben: Das Autodachzelt ist beim Campingurlaub seit seiner Erfindung 1976 in der DDR begehrt, 1988.

Nichts bewegt die Deutschen so sehr wie das Automobil. Das Kraftfahrzeug hat sich mit der Massenmotorisierung seit Anfang der 1960er Jahre zum wichtigsten Verkehrsmittel entwickelt. 44 Millionen Pkw sind in Deutschland zugelassen, statistisch gesehen besitzt mehr als jeder zweite Deutsche ein Auto. 86 Prozent der Beförderungsleistung im Personenverkehr entfallen auf den motorisierten Individualverkehr.

Das Auto ist für die meisten Deutschen jedoch mehr als nur ein nützliches Fortbewegungsmittel. Es bewegt die Gefühle der Menschen wie wohl kein anderes Konsumgut. Lange Zeit galt das Auto als der Deutschen „liebste Kind“, seit den 1970er Jahren ist es aber für immer mehr Menschen Symbol für Lärm, Umweltgefährdung und Verschwendung. Neben der „Freude am Fahren“ beeinflusst seit Langem auch das schlechte Gewissen die Einstellung zum Auto.

Die Ausstellung beschreibt die Beziehungen der Deutschen in West und Ost zu ihren Autos. Dabei zeigt sich, dass das Verhältnis der Menschen zu ihren Fahrzeugen emotional aufgeladen ist. Das Auto symbolisiert die Verheißung von grenzenloser individueller Mobilität und Freiheit, von Geschwindigkeit und Vervielfältigung der menschlichen Kräfte, von Status und Macht. Sein hoher Gebrauchswert wird ergänzt durch seinen nicht minder geschätzten Erlebniswert.

Freiheit

Mit der Erfindung des Autos wurde ein Wunschtraum der Menschheit Wirklichkeit: Der Pkw ermöglichte dem Einzelnen umfassende Mobilität. Er erweiterte den Handlungs- und Bewegungsspielraum des Menschen. Neue Erfahrungs- und Erlebnisformen wurden möglich, die lokale Gebundenheit des Lebens aufgehoben – das Auto steht für Freiheit und Unabhängigkeit. Der politische Diskurs rückte die Eigenschaft der individuellen Mobilität mit Wahlsprüchen wie „Freie Fahrt für freie Bürger“ geradezu in die Nähe eines Grundrechts. Dass die Priori-

tät individueller Entfaltungsansprüche gegenüber gesellschaftlichen Interessen propagiert wurde, blieb dabei in der öffentlichen Diskussion nicht unwidersprochen. So kritisierte zum Beispiel die „Aktion für mehr Demokratie“ Ende der 1980er Jahre die Bewertung des Autos als Symbol der Freiheit und konterkarierte autofreundliche Losungen mit Bildern von Verkehrsunfällen, Staus, verschmutzter Luft und zerstörten Landschaften.

Faszination Geschwindigkeit

Spaß an der Geschwindigkeit machte für viele lange Zeit den Reiz des Fahrens aus. Jeder zweite Mann und jede dritte Frau bekannte sich in einer Umfrage aus den 1990er Jahren zu der Aussage: „Es macht mir Spaß, einen Wagen voll auszufahren.“ Motorentechnik, Design und Ausstattung der Autos spiegelten das Leitbild Schnelligkeit. Das Auto wurde als Tempomobil auch medial in Spielfilmen und Computerspielen wie „Need for Speed“ oder „Grand Theft Auto“ aufgeladen.

Doch zu der in den 1950er und 1960er Jahren noch weitverbreiteten Technik- und Geschwindigkeitsbegeisterung gesellte sich seit den 1970er Jahren zunehmend Skepsis. Die gesellschaftliche Bewertung von schnellen Autofahrern als Anzeichen für Aggressivität nahm zu: Schnelle Autos mit windschlüpfrigen Karosserien und leistungsstarken Motoren seien dem Stadtverkehr ebenso wenig angemessen wie eine Kreissäge für das Butterschneiden – der vermeintlich rationale Geist der Ingenieure diene irrationalen Zielen, so die Kritiker.

Ein Mercedes-Benz 300 wird 1951 Dienstwagen des ersten Bundeskanzlers Konrad Adenauer.



Original Wackeldackel seit 1965 „Made in Germany“



Eine zeitlose Erfahrung
aller Autofahrer:
Stau auf der A565, 2014

Als erstes Exponat kommt am 6. Februar 2017 der Original Opel Manta aus dem Film „Manta, Manta“ (1991) in die Ausstellung im Haus der Geschichte. Rund 1,2 Millionen Menschen sahen die Komödie mit Til Schweiger und Tina Ruland im Kino. Der gelb-blaue Opel-Sportwagen – die Farben wurden für dieses Auto eigens gemischt – mit Heckspoiler, Heckschürze, Frontspoiler und Lufthutzen auf der Motorhaube wurde 1990 extra getunt und zum heimlichen Filmstar. Wie die Wahl einer bestimmten Automarke und die Ausstattung als Spiegel eines sozialen Milieus gedeutet werden kann, zeigt der Opel Manta B im Ausstellungsbereich „Image“.



Statussymbol

Das Auto ist nicht nur Symbol der Freiheit und Dynamik, es ist geradezu das ideale Konsumobjekt, um das Sozialprestige des Besitzers nach außen zu repräsentieren. War es in den 1950er und 1960er Jahren primär Ausdruck von Einkommensunterschieden und avancierte somit zum Statussymbol, veränderte sich in der Folgezeit seine kulturelle Funktion: Es wurde in einer sich zunehmend individualisierenden Gesellschaft Ausdruck eines milieuspezifischen Lebensgefühls, eines Lebensstils und individueller Identität. Die Autoindustrie weitete in den folgenden Jahren Modellvarianten, Typen und die Motorenpalette ständig aus, der Marktanteil des Universalautos ging zurück. Cabrios, Roadster, allradgetriebene Offroad-Geländefahrzeuge, SUVs, höhergelegte Kombis, Vans, Luxuskleinbusse, Wohnmobile, Cityfahrzeuge, Pick-ups und Spaßautos belegen vielfältige Unterscheidungen nach Funktionen, Gestaltungen und Nutzwert.

In der DDR wurde soziale Distinktion über materielle Güter in der Staatsideologie in der Theorie abgelehnt. Doch in der Realität sah es anders aus: In der DDR-Mangelwirtschaft galt bereits der Besitz eines Autos als Privileg. Die politische, kulturelle und wissenschaftliche Elite wurde bei der Zuteilung bevorzugt.

Politische Repräsentation

Das Auto ist ein Medium der individuellen, aber auch der politischen Kommunikation. Es ist Mittel, um Herrschaft zu repräsentieren. Größe und Ausstattung des Wagens visualisieren die Macht und Bedeutung des Fahrgasts. Die Dienstwagen der Staatsspitze waren auch ein Bekenntnis zum Wirtschaftsstandort Deutschland. Überwog in den frühen Jahren der Bundesrepublik Mercedes, kamen mit dem zunehmenden Auftreten von Konkurrenzmodellen in der Oberklasse seit den



Aktuelle Karikatur von Ioan Cozacu
alias NEL zur „Mobilen Zukunft“

1970er Jahren auch andere Marken wie BMW, Audi oder VW auf die Bühne. Politiker wählten ihre Fahrzeuge zunehmend auch aus landsmannschaftlichen Gründen.

In der DDR spielten Autos als Werkzeuge der politischen Kommunikation eine untergeordnete Rolle. Repräsentative Automobile aus eigener Produktion standen nicht zur Verfügung. Luxuriöse Fahrzeuge widersprachen darüber hinaus dem Selbstbild des „Arbeiter- und Bauernstaats“. Die DDR-Staatsspitze nutzte zunächst vor allem Autos aus der Sowjetunion. Später stiegen die Politiker auf Westprodukte um und nutzen Volvo und Citroën.

Zukunft

Das Auto hat das 20. Jahrhundert geprägt wie kein anderes Konsumgut. Das „technische Zentralobjekt der Moderne“, so der Philosoph Peter Sloterdijk, wandelt sich jedoch revolutionär. Die Zukunft des Automobils liegt vor dem Hintergrund der technologischen Weiterentwicklungen und veränderter Kundenbedürfnisse nicht mehr nur in der Herstellung von Blech, Glas und Plastik als tonnenschweres Produkt der alten Industrie. Mobilität wird zukünftig verstärkt auch als Dienstleistung nachgefragt. So entsteht zum Beispiel mit dem Car-Sharing eine neue Branche, die die Mobilität vom Besitz eines Autos entkoppelt. Automatisierten und vernetzten Fahrzeugen, die emissionsfrei sind, gehört die Zukunft. Das steuerlose Auto verändert auch das Fahrerlebnis: Produktive Zeitfenster mit der Möglichkeit, Filme zu schauen oder zu arbeiten, treten an die Stelle des lustbetonten Fahrens mit dem Gefühl von Freiheit und Abenteuer. Die Zukunft der Autos ist digital: Etablierte Fahrzeugbauer und Digitalunternehmen arbeiten bereits gemeinsam an dieser Vision.

Der BMW i8 Plug-in-Hybrid wurde erstmals als Konzeptfahrzeug BMW Vision Efficient Dynamics auf der IAA 2009 öffentlich vorgestellt. Auf der IAA 2013 folgte die Präsentation des Serienfahrzeugs.



Autoland Deutschland

Die „verspätete Autonation“

von Hans-Peter Schwarz

Im Stichjahr 1914, als närrische Regierungen Europa in die „Urkatastrophe“ des Ersten Weltkriegs stürzten, rollten auf den dafür ganz und gar nicht geeigneten Landstraßen des Deutschen Reichs oder in den ebenso wenig verkehrstauglichen Hauptstädten nur die handgefertigten Autos der Crème de la Crème der Oberschicht. Wie in den Tagen Martin Luthers oder Johann Wolfgang von Goethes war das Pferd weiterhin das wichtigste Fortbewegungsmittel. Ganze 55.000 Personenkraftwagen, aber vier Millionen Pferde, das war die Wirklichkeit. In Frankreich, der damals ehrgeizigsten Autonation Europas, gab es schon 100.000 Automobile und in den USA wurden allein in den Automobilwerken Henry Fords im selben Jahr schon 308.000 Autos des Modells T (die „Tin Lizzy“) zusammengeschraubt und -gelötet.

In den Materialschlachten des Ersten Weltkriegs, gefolgt von wirren Nachkriegsjahren, ging zwar, um mit Ulrich Raulff zu sprechen, „das letzte Jahrhundert der Pferde“ zu Ende. Der Verbrennungsmotor als Antriebskraft triumphtierte. Aber in Deutschland konnte von einem Triumphzug des Pkw keine Rede sein. Dafür waren die Einkommensverhältnisse von Otto Normalverbraucher viel zu gering. Nicht

das Auto löste das Zeitalter der Pferdekutschen und der automobilisierten Herrenfahrer ab, sondern das Motorrad und das sogenannte Kleinkraftrad, später Moped genannt.

Drei Jahrzehnte lang, von Mitte der 1920er Jahre bis in die zweite Hälfte der 1950er Jahre hinein – späte Weimarer Zeit, „Drittes Reich“, Besatzungsjahre, frühe Bundesrepublik – war nicht das Auto des Deutschen „liebste Kind“, sondern das Motorrad der damals angesagten Marken Adler, BMW, Horex, NSU, Zündapp und wie sie alle hießen. Noch 1957, als der Automobilboom mit der Jahresproduktion von mehr als einer Million Personenkraftwagen voll in Schwung kam, wurden immer noch mehr Motorräder als Autos verkauft.

Allerdings wurden die Massen schon in den Jahrzehnten vor dem großen Autoboom mit Sehnsüchten nach einem eigenen Automobil angefüllt. Auto- und Motorradrennen erfreuten sich großer Beliebtheit. Es war aber vor allem die Politik, die nun für das Auto Propaganda machte. Wie Kaiser Wilhelm II. oder später Bundeskanzler Konrad Adenauer war auch Adolf Hitler ein Autofan, obschon er nie einen Führerschein erwarb. Zusammen mit seinen Spießgesellen raste er schon während der sogenannten Kampfzeit vor 1933 im luxuriösen Oberklasse-Mercedes durchs Land. Kaum war er an der Macht, forcierte er den Autobahnbau und propagierte jenes strapazierfähige, „autobahnfeste“, familiengerechte und preiswerte Automodell (990 Reichsmark). Ferdinand Porsche präsentierte dem Reichsverkehrsministerium 1934 ein „Exposé betreffend den Bau eines deutschen Volkswagens“. Der nach der nationalsozialistischen Organisation „Kraft durch Freude“ (KdF) be-

Dass die neuere und die neueste deutsche Gesellschaft ohne das Auto undenkbar wäre, ist allbekannt. Weniger bekannt ist jedoch, dass die Automobilisierung im Deutschland des 20. Jahrhunderts nur vergleichsweise langsam in Gang kam. Die Autopioniere in Stuttgart hatten zwar schon Ende des 19. Jahrhunderts die bahnbrechenden Erfindungen gemacht, doch es dauerte noch länger als ein halbes Jahrhundert, bis bei den technikbegeisterten und für hohe Geschwindigkeiten durchaus empfänglichen Deutschen der Autoboom in Schwung kam.

Straßenszene
in München, 1959

nannte KdF-Wagen sollte im neu zu errichtenden Werk im späteren Wolfsburg in hoher Stückzahl gebaut werden. Gigantismus war im „Dritten Reich“ Trumpf. Das Volkswagenwerk sollte zum größten Automobilproduzenten Europas werden. Doch der Krieg war dem Diktator vordringlicher als die Herstellung eines Autos für das Volk. Als sich die Deutschen, genauer gesagt: jene, die überlebt hatten, 1945 in ihrem zertrümmerten und besetzten Land wiederfanden, waren sie erneut auf ein vor-automobilistisches Niveau zurückversetzt. Für die meisten war die Besatzungszeit eine Zwischenepoche, in der sie sich zu Fuß, in überfüllten öffentlichen Verkehrsmitteln oder als Fahrradfahrer auf hundertmal geflickten Pneus voranbewegten, während die amerikanischen Besatzer in ihren Jeeps oder in den bewunderten Blechkarossen von Chrysler und General Motors darauf aufmerksam machten, dass jenseits des Atlantiks schon vor Jahrzehnten das Autozeitalter begonnen und die Städte, die Straßen, die Wirtschaft und die Mentalitäten verändert hatte.

Das Goldene Zeitalter des Autos in Deutschland

Dann erst, in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre, setzte jener fast ununterbrochene Automobilboom ein, der über mehr als ein halbes Jahrhundert hinweg trotz gelegentlicher Rückschläge kontinuierlich angehalten und aus der Bundesrepublik Deutschland das führende Autoland in Europa gemacht hat. Die inländische Produktion deutscher Hersteller wuchs sozusagen im Millionentakt: 1957 war die erste Million erreicht, 1962 waren es schon 2,1 Millionen, 1969 dann 3,3 Millionen, 1985 wurde die Viermillionenmarke überschritten. Das Wachstum setzte sich zwar weiterhin fort. Doch viel spricht dafür, nur die drei Jahrzehnte von Mitte der 1950er bis zur Mitte der 1980er Jahre als Goldenes Zeitalter des Autos in Deutschland zu bezeichnen. Es ist auch nicht übertrieben, das damalige Verhältnis der Bundesbürger zum Auto als eine lange, kaum von Misstrauen oder Zank getrübt Liebesehe zu betrachten. Selbst so hochgestochene Bezeichnungen wie „das Auto als Teil der nationalen Identität“ haben für diese Zeit eine gewisse Berechtigung.

Erst die 1980er Jahre markieren dann den Umschlag. Produktionskapazität und Automatisierungsgrad nahmen zwar weiterhin zu, die Autoindustrie blieb einer der stärksten Wachstumsfaktoren und lehrte die Konkurrenz in England, Italien und Frankreich das Fürchten. Doch in der Bundesrepublik Deutschland selbst ging die zuvor vorherrschende Akzeptanz zu Ende. Das Auto wurde umstritten, und die Einstellungen polarisierten sich.

Doch zurück zu den Anfängen in den Jahren des „Wirtschaftswunders“. Als den Zeitpunkt, zu dem der Automobilboom unumkehrbar wird, könnte man das Jahr 1955 nennen, als im Wolfsburger Volkswagenwerk mit entsprechendem Werbegetöse der einmillionste „Käfer“ vom Band lief. Es wäre jedoch verkehrt, den Siegeszug des Automobils nur auf den Volkswagen zu beschränken. Der Triumph des Autos über die Wettbewerber Motorrad und Fahrrad war nicht zuletzt das Resultat des Wettbewerbs zahlreicher Anbieter mit einer breiten Palette von Personenkraftwagen, beginnend mit den Kleinstwagen Isetta und Goggomobil bis zum Mercedes 300, dem Dienstwagen von Bundeskanzler Konrad Adenauer. Dass übrigens auch ihm zu guter Letzt einige Zweifel an der Motorisierung kamen, als der Höllenlärm bis zu seinem Rhöndorfer Rosengarten empordrang, sei am Rande bemerkt.

Das Auto wurde auch deshalb zum Lieblingsfahrzeug der Familie, weil es endlich preisgünstige und auch unvergessliche Urlaubsreisen ermöglichte – zunächst nach Bayern, Österreich, in die Schweiz oder an die Nordsee, dann zum „Teutonengrill“ an der Adria, nach Jugoslawien und schließlich nach Spanien. Drei Generationen erfreuten sich dieser automobilistischen Urlaubserfahrung: die endlich zu gutbürgerlichem Wohlstand gelangte Kriegsgeneration, die

Alterskohorten der Nachkriegsjahrgänge und jener Nachwuchs, der ins Automobilzeitalter hineingeboren wurde.

Nicht unerwähnt bleiben darf, dass auch die in der DDR eingepferchten Deutschen im Trabant unter den spartanischen Bedingungen des real existierenden Sozialismus an dem Autoerlebnis jener Jahrzehnte auf ihre Weise partizipierten. Offenbar befriedigte das oft jahrelang erwartete Auto dort ein emotionales Bedürfnis. Anders wäre jene sentimentale „Trabi“-Ostalgie nicht zu erklären, die lange nach dem Untergang des SED-Staats die Vergangenheit verklärt.

Der Automobilboom in der frühen und mittleren Bundesrepublik war viel mehr als nur eine individuelle Erleichterung bei der Fahrt zum Arbeitsplatz, beim Einkaufen und zur Freizeitgestaltung. Der ungebremst wachsende Verkehr prägte nun auch das Gesicht der Städte, verband die Vorstädte und Dörfer im Umfeld mit den urbanen Zentren, relativierte die bisher so gravierenden Unterschiede zwischen Stadt und Land, nahm auch jenen langweiligen oder herben Regionen den Schrecken, in die sich Beamte und Angestellte im vor-automobilistischen Zeitalter nur widerstrebend versetzen ließen.

Voraussetzung und natürliche Begleiterscheinung des Autobooms war die nunmehr zu einer Schlüsselindustrie der deutschen Wirtschaft aufwachsende Automobilindustrie, die bald auch die Konkurrenz in den anderen Automobilländern Europas und selbst im alt-etablierten Automobil-land USA das Fürchten lehrte.

Nach der Liebesehe die Entfremdung

Im Rückblick ist erstaunlich, wie lange bei einer großen Mehrheit der Deutschen die Liebesbeziehung zum Auto gehalten hat. Schließlich hat es auch im Goldenen Zeit-

alter des Automobils in der Bundesrepublik Deutschland an kritischen Stimmen nie ganz gefehlt – der Lärm, die Luftverschmutzung, die Landschaftszerstörung, die Kostenlawine für den Ausbau der Verkehrswege, die Menschenopfer des Straßenverkehrs, das ungebremste Wachstum der Autos. In den 1980er Jahren führte schließlich ein ganzes Bündel solcher Unlustgefühle zur andauernden Kritik und zur Politisierung des Protests. Bürgerinitiativen revoltierten gegen Autobahnbau, Schnellstraßen, ja den Straßenbau überhaupt und für Geschwindigkeitsbegrenzungen, Lärmschutzanlagen, autofreie Fußgängerzonen und Radwege. Jetzt erlebte das vom Auto verdrängte Fahrrad sein Comeback.

Es ist nicht zu stark überspitzt, auf dem Feld der Automobilproduktion die gut und gern drei Dezennien von Mitte der 1980er Jahre des letzten Jahrhunderts bis zur Gegenwart als Ringen zweier mächtiger Lobbys zu begreifen – der Lobby des Umweltschutzes und der Lobby der deutschen Automobilindustrie. In Brüssel und bei der Gesetzgebung im eigenen Land wollen die Bundeskanzler und die Kanzlerin immer beides zugleich sein – Autokanzler und Klimakanzler.

Die Lage war aber deshalb so paradox, weil die deutsche Autoindustrie in unseren grünen Jahrzehnten zu einer unverzichtbaren Konjunkturlokomotive geworden war. Ob man sie liebt oder nicht, es sind die global operierenden Autokonzerne Volkswagen, Mercedes und BMW, die sage und schreibe die Hälfte des deutschen Exportüberschusses erwirtschaften. Ohne seine Exporterfolge hätte Deutschland seit 2008 die weltweite Finanzkrise und die Eurokrise nicht einigermaßen unversehrt überstanden. Auch die Erträge aus der Auslandsproduktion deutscher Autohersteller sind unverzichtbar. Wenn es in Europa ein Land gibt, dessen konjunkturelles Wohl und Wehe in stärkstem Maß von dieser Schlüsselindustrie abhängt, dann ist das Deutschland.

Jedenfalls sind die Zeiten der selbstgefälligen und selbstzufriedenen deutschen Automobilnation im Goldenen Zeitalter vorerst ferne Vergangenheit. Doch vielleicht ist die gebrochene Einstellung der heutigen Deutschen zum Auto symptomatisch für eine Nation, die auch auf anderen Feldern aus den größtenteils selbst verschuldeten Widersprüchen nicht mehr so recht herausfindet.

Ausdruck des „Wirtschaftswunders“:
Im VW-Werk in Wolfsburg feiert die Belegschaft am 5. August 1955 die Produktion des einmillionsten VW-Käfers.





Wir Deutschen sind vielleicht nicht die Lockersten.
Aber wer will schon ein Auto, das auseinanderfällt?



Das deutsche Auto:
Eine Anzeige von VW in der
Frankfurter Allgemeine Zeitung
vom 7. April 2007

Auto und nationale Identität

Made in Germany

von Christina Reichl

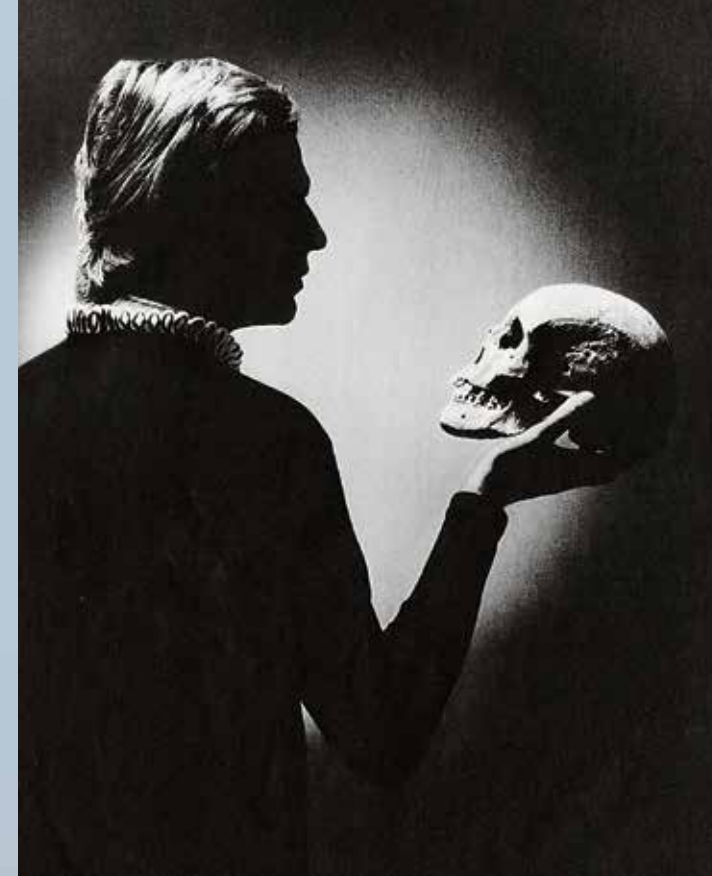
Das Auto bietet sich in doppelter Hinsicht zur nationalen Identifikation an: Es ist Träger nationaler Stereotype und fungiert zugleich als Erinnerungsort mit identitätsstiftendem Charakter.

Ungeachtet wechselnder Konzernzugehörigkeiten und weltweiter Produktionsstandorte werden Automarken mit dem Land in Verbindung gebracht, aus dem das jeweilige Unternehmen ursprünglich stammt. Diese Zuordnung reicht über rein geografische Aspekte weit hinaus. Autos sind Träger nationaler Stereotype, ihnen wird oftmals ein spezifisch na-

tionaler Charakter zugeschrieben. Auf diese Weise wird das Auto zum Aushängeschild einer vermeintlich kollektiven Identität.

Das Beste kennt keine Alternative

Weltweit und in Deutschland selbst verknüpfen Menschen bestimmte Erwartungen mit deutschen Autos, die der Begriff „German Engineering“ zusammenfasst: hohe Qualität, Präzision und Perfektion, Effizienz und Zuverlässigkeit sowie modernste Technik. In Selbstbild und Fremdwahrnehmung sind dies „typisch“ deutsche Eigenschaften. Um-



fragen belegen, dass die Deutschen den Autobau als eine Art nationale Begabung empfinden. Die an technischer Kompetenz orientierte Bedeutungsaufladung deutscher Autos resultiert zum einen aus dem Wissen, dass zahlreiche Meilensteine in der Technikgeschichte des Autos ihren Ursprung in Deutschland haben. Zum anderen beeinflussen mediale Berichterstattung und insbesondere die Werbung das Bild deutscher Automarken in entscheidender Weise. So prägt der seit mehr als 40 Jahren nahezu weltweit verwendete Slogan „Vorsprung durch Technik“ die öffentliche Wahrnehmung von Audi signifikant.

Formensprache

Deutsche unterstellen auch ausländischen Fabrikaten immer wieder spezifische Konstruktionsweisen, die mit „typischen“ Charaktereigenschaften der jeweiligen Nation in Verbindung gebracht werden. So beschreibt der Schriftsteller, Film- und Rundfunkautor Alexander Spoerl in seiner Ende 1958 im *Stern* erschienenen Testserie den Škoda 445 als „gesunde Slawin in westlicher Kleidung – durchaus modern im Profil, beinahe grazil, aber trotzdem kräftig wirkend.“ Die US-amerikanischen „Straßenkreuzer“ mit hohem Benzinverbrauch gelten als Sinnbild einer konsumorientierten Überflusgesellschaft. Die vermeintlichen Vorlieben der temperamentvollen Italiener erfordern sportliche Autos mit guter Kurvenlage, starken Bremsen und ansprechendem Design. Ausländische Automarken greifen positive



Die Schneekugel mit dem Motiv „Trabi Berlin Germany“ stellt ein typisches Merchandising-Produkt für die Bundeshauptstadt Berlin dar und erinnert an die Maueröffnung am 9. November 1989.

Sein oder Nichtsein

Das ist die Frage für 2 Millionen Autokäufer in diesem Jahr. Einige entscheiden sich für VOLVO. Sie entscheiden sich für das Sein.



VOLVO 144S de Luxe, 4 Zylinder, 2 L 100 PS - VOLVO: 82, 100, 115, 124 und 160 PS



VOLVO
Sicherheit aus Schwedenstahl

Volvo wirbt 1973 in der Zeitschrift *Der Spiegel* mit einer Anzeige „Sein oder Nichtsein“ um den deutschen Käufer.

Klischees gezielt auf und werben damit um die Gunst der deutschen Käufer. So hat die aus den 1970er Jahren stammende Werbekampagne „Sicherheit durch Schwedenstahl“ erheblichen Anteil daran, dass Volvo bei den Deutschen bis heute als Inbegriff für Sicherheit steht und auch nach der Übernahme durch einen chinesischen Autokonzern weiterhin als Garant schwedischer Werte wahrgenommen wird.

Bestimmte Autos sind in Deutschland zudem in das Gedächtnis der Nation eingegangen. Diese Autos verkörpern eine spezifische Etappe der deutschen Geschichte und haben durch ihre Rezeptionsgeschichte Kultstatus erreicht. Eindrucksvolle Beispiele für solch „motorisierte“ Erinnerungsorte sind der VW-Käfer und der Trabant. Der VW-Käfer steht wie kein anderes Produkt „Made in Germany“ für den kollektiven und individuellen Erfolg, für das „Wirtschaftswunder“ und den Wiederaufstieg einer moralisch am Boden liegenden Nation durch technologische und wirtschaftliche Stärke. Der Trabant hingegen gilt – neben dem Brandenburger Tor – als herausragendes Symbol für die Teilung und Wiedervereinigung Deutschlands.

Der einzige Sportwagen der DDR

Melkus RS 1000

von Joachim Breuninger

„An diesem Auto war nichts verbaut, was nicht Mangelware war in der DDR“. So äußerte sich der Automobilhistoriker Prof. Dr. Peter Kirchberg einmal über den Melkus RS 1000, den einzigen Sportwagen, der jemals in der DDR in Serie gebaut wurde. Dass die Produktion eines solchen Autos in der DDR, in der schon der Bedarf an konventionellen Automobilen nie gedeckt werden konnte, überhaupt möglich war, verwundert bis heute.

Der in Ostdeutschland bekannte Rennfahrer und Fahrlehrer Heinz Melkus hatte Ende der 1950er Jahre begonnen, Rennautos zu bauen und diese auch an Dritte zu verkaufen. Er selbst trat bei Rennen zunächst der Formel-3, später dann Formel Junior, im In- und Ausland an. Ab 1967 tunte die Melkus-Werkstatt in Dresden auch den Wartburg 353. In dieser Zeit entstand die Idee, einen Rennsportwagen „RS“ zu bauen. Die Zahl „1000“ stand für den Hubraum des Motors mit 1.000 Kubikzentimetern. Melkus gelang es schließlich, sogar mit Hinweis auf den bevorstehenden 20. Jahrestag der DDR, für dieses Projekt eine Genehmigung zu bekommen.

Metamorphose des Wartburg

Als Basis für den Wagen diente der Wartburg 353. Nach erfolgtem Umbau zum RS 1000 war vom Ursprungsmodell jedoch nicht mehr viel übrig. Die aus Glasfaserkunststoff hergestellte Karosserie mit Flügeltüren, die Anleihen bei Lotus

und Ferrari machte, war spektakulär und wurde so zum unerreichbaren automobilen Traum vieler Menschen in der DDR. Die Mittelmotorkonstruktion ermöglichte einen sehr flachen Vorderwagen bei nur 90 PS Leistung sowie einem Gewicht von 790 kg Höchstgeschwindigkeiten bis 170 km/h. Allerdings führte die schwere Hecklastigkeit des Mittelmotorwagens bei höheren Geschwindigkeiten zur Entlastung der Vorderachse und damit zu sehr kritischem Fahrverhalten. Bei einem Tempolimit von 100 km/h, den in der DDR verfügbaren Reifen und nur 150 mm Bodenfreiheit war bei der maroden Infrastruktur im Alltag an solche Geschwindigkeiten sowieso nicht zu denken.

Rennwagenblau

Das Auto sollte sowohl alltagstauglich als auch im Rennsport einsetzbar sein. Käufer mussten Mitglied im Allgemeinen Deutschen Motorsport-Verband (ADMV) sein und anfangs die Verpflichtung übernehmen, an mindestens drei Motorsportveranstaltungen im Jahr teilzunehmen. Insgesamt wurden in zehn Jahren nur 101 Exemplare zu einem Stückpreis von mindestens 29.800 Mark gebaut. Der im Vergleich zum Wartburg (16–18.000 Mark) deutlich höhere Preis rief bei Käufern des Autos in der Regel eine Tiefenprüfung des Finanzamts nach sich. Die Wartezeiten waren im Vergleich zu den sonstigen Fristen für Pkw in der DDR moderat, jedoch waren die produzierten Stückzahlen extrem niedrig. Als Farben wurden „Rennwagenweiß, -gelb, -rot und -grün“ angeboten. Es war jedoch auch jede andere Farbe möglich, solange der Kunde seine Wunschfarbe mitbrachte.

Kaum ein RS 1000 glich dem anderen. Bedingt durch die andauernde Mangelwirtschaft in der DDR musste ständig improvisiert werden. Die Bugklappe wurde mitunter mit Waschbeckenstöpselketten, Angelschnur oder ähnlichem gesichert, die Heckscheibe zeitweise nur aus einfachem Flachglas gefertigt. Der sich immer weiter verschärfende Mangel an Ersatzteilen in der DDR-Automobilwirtschaft führte schließlich zur Einstellung der Produktion des RS 1000.

Die Basis eines Wartburg 353 sieht keiner mehr: Der Melkus RS 1000 wurde in der Melkus-Werkstatt als Sportwagen der DDR Ende der 1960er Jahre konzipiert.



Rennwagen „Melkus Zigarre“ steht in den 1960er Jahren bei der Formel-3 auf der Startposition.



Rennfahrerin Hannelore Werner über den Motorsport in den 1960ern

„Da kennt man nur Gas“

Interview: Ulrike Zander

Wenn es auch nicht bis zur Formel-1 gereicht hat, so war Hannelore Werner in den 1960er Jahren als Profi-Autorennfahrerin dennoch gefürchtet. 1970 fuhr sie beim Formel-2-Rennen auf dem Nürburgring den männlichen Teilnehmern davon und wurde Zweite. Von 1960 bis 1972 erlangte sie zahlreiche Siege in der Formel-V, Formel-3, Formel-2 und bei 24-Stunden-Rennen. Die Zahntechnikerin beendete ihre erfolgreiche Rennsportkarriere 1972 und heiratete 1979 den Rennsportmäzen Günther Hennerici, der Ende der 1960er Jahre das Motorsportteam Eifelnd gegründet hatte.

mm Wie sind Sie in den 1960er Jahren zum Motorsport gekommen?

Werner Schuld war Graf Berghe von Trips. Das war das letzte Jahr des Grafen. Ich hatte gerade meinen Führerschein gemacht und war an und für sich mehr bei den Pferden als beim Auto, weil Autofahren bis dahin für mich immer furchtbar war, wenn ich Beifahrerin war. Da ist mir immer furchtbar schlecht geworden. Als ich dann selbst fuhr, war das an-

ders. Es machte mir einfach Spaß. Ich bin dann zum Nürburgring zum 1000-km-Rennen gefahren und da fuhr Graf Berghe von Trips. Ich fand das so toll, wie die um die Kurven gefahren sind. Da hat es mich gepackt.

mm Wie sind Sie denn dann in den Motorsport eingestiegen?

Werner Ich habe einen Fahrlehrer gehabt oben am Nürburgring gemacht und dort Leute kennengelernt, die gesagt

haben: „Komm doch zu uns in den Club“. Das habe ich auch getan und somit angefangen, Rennen zu fahren.

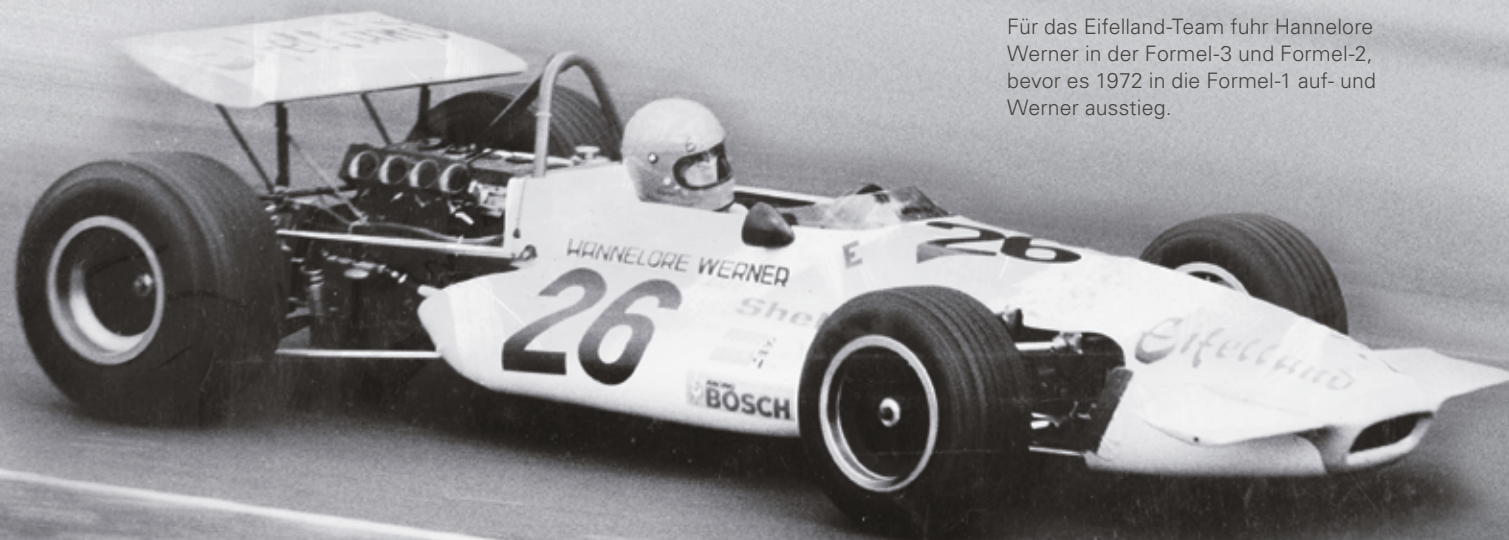
mm Worin lag für Sie die besondere Faszination am Motorsport?

Werner Es war das Spielen mit dem Auto: den Wagen zu beherrschen und möglichst schnell um die Kurve zu fahren.

mm In welchen Autos sind Sie gefahren?

Werner Angefangen habe ich mit einem 1000er DKW und bin dann Rennen gefahren mit dem DKW Junior. Damals war das noch nicht so wie heute – da fuhren mehr die kleinen als die großen Klassen. Da hatten wir Startfelder von 70 Autos in einer Klasse: 700er BMW, dann 800er DKW, 900er DKW. Die kleinen Klassen waren ganz schön voll, weil das von finanzieller Seite einigermaßen machbar war.

Für das Eifelnd-Team fuhr Hannelore Werner in der Formel-3 und Formel-2, bevor es 1972 in die Formel-1 auf- und Werner ausstieg.



In der Formel-3 am 8. August 1970: Hannelore Werner vor ihrem Rennwagen

mm Wie oft sind Sie Rennen gefahren?

Werner Das war am Anfang so, wie es der Geldbeutel erlaubte. Da haben wir uns die Rennen ausgesucht, die am Nürburgring stattfanden. Das waren 6-Stunden-Rennen, 12-Stunden-Rennen, 500-Meilen-Rennen.

mm Wie viele waren das ungefähr im Jahr?

Werner Vielleicht zehn.

mm Wie oft haben Sie dafür trainiert?

Werner Gar nicht. Wir sind hingefahren, haben unsere Trainingsläufe absolviert und dann sind wir das Rennen gefahren. Wir sind auch mit dem Rennwagen zur Rennstrecke gefahren. Da wurden noch keine Transporter benutzt. Wir haben die Wagen umgebaut, Stoßstangen abmontiert und dann ging es los. Früher gab es auch noch keinen Rennanzug. Da sind wir mit einem Nylonblüschchen und einer normalen Hose Rennen gefahren. Wenn da einer mit Rennanzug angekommen wäre, hätten wir den ausgelacht. Wir waren auch nicht angeschnallt.

mm Nicht angeschnallt? Hatten Sie denn irgendeine Kopfbedeckung auf?

Werner Ja, der Sturzhelm war vorgeschrieben.

mm Was haben Sie – unangeschnallt – für Geschwindigkeiten erreicht?

Werner Der DKW Junior – die haben uns mal gestoppt – kam auf 190 km/h. Ich bin nachher noch Formel-V gefahren.

Da waren wir immer noch nicht angeschnallt. Also bei der Formel-V, wenn ich da auf dem Nürburgring gefahren bin und ins Karussell reinkam – in diese Schräge –, da musste ich mich am Lenkrad festhalten, Gas geben und sehen, dass ich nicht aus dem Auto geflogen bin.

mm Was war Ihr größter, spektakulärster Sieg?

Werner Ich habe einmal das 24-Stunden-Rennen am Nürburgring gewonnen. Zudem habe ich den zweiten Platz in der Formel-2 belegt. Die männlichen Konkurrenten waren sauer. Das ist so, wenn ein Mädchen gegen einen Mann fährt – da fahren die Männer viel härter gegen an. Sie fühlten sich immer in ihrer Ehre gekränkt, wenn die Frau schneller ist.

mm Gab es bei einem Rennen eine besondere Herausforderung, die Sie gemeistert haben?

Werner Ja, ich bin 1962 auf dem Nürburgring mit einem anderen Fahrer zusammengestoßen. Da der Kotflügel den Hinterreifen blockierte, bin ich ausgestiegen und habe ihn rausgezogen. Dann ging es weiter.

mm Wie haben Sie sich mit den männlichen Kollegen auf dem Nürburgring verstanden?

Werner Es ist so bei Rennfahrern: Vor und nach dem Rennen ist man Freund und sobald das Rennen losgeht, hat man Schwerter zwischen den Zähnen. Da kennt man weder Vater, Mutter noch Oma. Da kennt man nur Gas.

mm Sie haben in dem Buch *Gib Gas, Liebling*, das Hermann Harster 1970 herausgegeben hat, Frauen Tipps für schnelles und sicheres Autofahren gegeben und versucht, emanzipatorisch auf die Leserinnen einzuwirken, wie: „Glauben Sie nicht, wenn Sie das Klassenziel erreicht haben, dem Kochtopf das Auto opfern zu müssen.“ Waren Sie eine Vorreiterin der Frauenrechte?

Werner Das kann schon sein. Damals sind noch nicht so viele Frauen Auto gefahren.

mm Wie haben Sie auf Klischees über Frauen am Steuer reagiert?

Werner Man muss den Männern beweisen, dass man es besser kann. Vor allem sollen die Männer die Frauen fahren lassen und nicht immer daneben sitzen und rummeckern – davon wird man unsicher.

mm Warum meinen Männer, gerade über das Auto als Statussymbol ihre Männlichkeit beweisen zu müssen?

Werner Vielleicht, weil sie es über das Gaspedal beherrschen und bestimmen können, wo es lang geht.

mm Wie sieht es heute mit Frauen in der Autorennszene aus?

Werner Heute haben es Frauen leichter als in den 1960er Jahren, in den Motorsport hereinzukommen. Es lässt sich besser vermarkten als früher. Wir durften damals keine Reklame auf den Autos haben. Eine der besten Fahrerinnen in Deutschland ist Sabine Schmitz.

„Die Geburt des Grundgesetzes vollzog sich weithin unter den Augen der Öffentlichkeit“, erklärt Staatsrechtler Josef Isensee bei der Ausstellungseröffnung am 6. Dezember 2016.

Neue Ausstellung im Bundesrat in Bonn

Unser Grundgesetz

von Ulrike Zander

Als die Premierengäste am 6. Dezember 2016 zum ehemaligen Plenarsaal des Bundesrats in Bonn zur Eröffnung der Ausstellung „Unser Grundgesetz“ gingen, nahmen sie dieselbe Treppe wie Konrad Adenauer, Theodor Heuss, Carlo Schmid und Elisabeth Selbert, die unter anderen am 1. September 1948 zur konstituierenden Sitzung des Parlamentarischen Rats in eben diesen Saal schritten. Auf diesen für die Gäste erhebenden Zusammenhang wies der Präsident der Stiftung Haus der Geschichte Prof. Dr. Hans Walter Hütter am Abend der Ausstellungseröffnung hin und verdeutlichte zusammen mit Prof. Dr. Josef Isensee die Bedeutung des historischen Ortes: Der Parlamentarische Rat beschloss in diesem Raum am 8. Mai 1949 das Grundgesetz, das dort am 23. Mai 1949 unterzeichnet und sogleich verkündet wurde. Die neue Ausstellung stellt mit ausgewählten historischen Objekten und interaktiven Medienstationen den historischen Ort und das Grundgesetz in den Fokus.



Die feierliche Eröffnungsfeier des Parlamentarischen Rats fand am 1. September 1948 im Foyer des Museums Koenig statt, wo lediglich ein ausgestopfter Säbelschnäbler die Zeremonie betrachten konnte – alle anderen ausgestellten Tiere waren verhangen oder beiseite geräumt worden. In Erinnerung an die feierliche Eröffnung wird dieser Säbelschnäbler in der Ausstellung im Foyer des ehemaligen Plenarsaals des Bundesrats gezeigt und widerspricht allen Erzählungen, die später über diese Feier kolportiert wurden.

Ehemalige Aula der Pädagogischen Akademie

Vom Museum Koenig gingen die 65 stimmberechtigten Mitglieder, die zuvor von den Länderparlamenten in den drei westlichen Besatzungszonen gewählt worden waren, zur ehemaligen Aula der Pädagogischen Akademie, die bis zum 23. Mai 1949 als Versammlungsraum des Parlamentarischen Rats diente. „Sie müssen sich die Bestuhlung des Saales um 90 Grad gedreht vorstellen“, erklärte Hütter und fuhr fort: „Etwa dort, wo jetzt die Plätze für Sachsen-Anhalt eingerichtet sind, stand am 23. Mai 1949 der Tisch, auf dem die Urschrift des Grundgesetzes lag, das bei feierlichem Orgelklang von den Mitgliedern des Parlamentarischen

Rats – mit Ausnahme der beiden kommunistischen Abgeordneten –, von den Chefs der Länderregierungen und den Präsidenten der Landtage und Senate unterzeichnet und sogleich verkündet wurde.“ Dieser Ort sei demnach die Geburtsstätte des Grundgesetzes.

Geburtshäuser

Dass neben dem Beethovenhaus nun ein zweites Geburtshaus von höchstem musealen Rang in Bonn eröffnet worden sei, äußerte Staatsrechtler Prof. Dr. Josef Isensee von der Universität Bonn – das „Geburtshaus des ‚Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland‘, wie die geltende deutsche Verfassung mit amtlichem Namen heißt“, so Isensee. Dennoch: „Seinem Anfang wohnte kein Zauber inne“, erläuterte der Staatsrechtler. Schon in der Wahl des Namens „Grundgesetz“ zeigte sich, dass seine Autoren versuchten, es klein zu halten. Es gab keine „Verfassung“, keine „Verfassungsgebende Versammlung“, sondern schlicht einen „Parlamentarischen Rat“. „Dieser sollte denn auch nichts Endgültiges schaffen, sondern lediglich ein Provisorium“, so Isensee. 41 Jahre später erreichte das Grundgesetz seine Sternstunde, als die DDR der Bundesrepublik Deutschland beitrug und die Deutsche Einheit Wirklichkeit wurde.



Sammlungsdirektor Dietmar Preißler (re.) betrachtet mit Josef Isensee Fotografien des Parlamentarischen Rats in der Ausstellung „Unser Grundgesetz“.

BUNDES RAT SITZUNGEN			
Plenarsitzung	1. März	1963	
Ausschüsse			
Montag	18. Febr.		
Ausschuß für Kulturfragen		9.00	Zimmer 318
Dienstag	19. Febr.		
Ausschuß für Wissenschaften und Wissenschaften		9.30	Zimmer 212
Mittwoch	20. Febr.		
Finanzausschuß		9.00	Zimmer 315
Wirtschaftsausschuß		14.00	Zimmer 314
Rechtsausschuß		15.00	Zimmer 213
Donnerstag	21. Febr.		
Finanzausschuß		10.00	Zimmer 315
Ausschuß für Verteidigung		15.00	Zimmer 217

Tafel für die Plenarsitzungen des Bundesrats

Das Grundgesetz „verwandelte sich aus der teilstaatlichen in die gesamtstaatliche, aus der auflösend bedingten in die unbedingte Verfassung des vereinten deutschen Volkes“, veranschaulichte Isensee rhetorisch brillant. Zwischen 1949 und 1990 hatte der Bundesrat als Länderkammer das föderale Prinzip der Bundesrepublik in Bonn zur Geltung gebracht – eine „ehrenhafte, glückliche Geschichte“, wie Isensee urteilte.

„Unsere neue Ausstellung an diesem historischen Ort soll helfen, einen Erinnerungsort an die Entstehung des Grundgesetzes und damit auch an den bundesdeutschen Föderalismus zu schaffen“, führte Stiftungspräsident Hans Walter Hütter aus und fügte hinzu, dass damit das Angebot entlang des Weges der Demokratie in Bonn erweitert würde, wobei er der Staatssekretärin Dr. Ute Rettler als Direktorin des Bundesrats für ihre zielorientierte und unkomplizierte Kooperation dankte. Nun zählt der Saal des Bundesrats neben dem Kanzlerbungalow und dem Kanzleramt zu den authentischen, historischen Orten der ehemaligen Bundeshauptstadt, die über den Besucherdienst der Stiftung gebucht werden können.

Hans Walter Hütter erhält Auszeichnung

Ehrenamtlich

von Ulrike Zander



Kulturministerin Christina Kampmann hat Hans Walter Hütter, dem Präsidenten der Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, am 11. Januar 2017 das Bundesverdienstkreuz 1. Klasse für sein jahrzehntelanges Engagement in der Kultur überreicht.

„Mit Ihrem Einsatz, insbesondere für die Erinnerungskultur, haben Sie sich in hohem Maße um die Gemeinschaft verdient gemacht“, erklärte Ministerin Kampmann. Vor allem habe Hütter die Vielfalt der Museumslandschaft in Nordrhein-Westfalen, Deutschland und Europa weiterentwickelt. Hans Walter Hütter war am Aufbau der Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland beteiligt und wurde 2007 ihr Präsident. Seit 2008 leitet er das internationale Expertengremium, das sich mit dem Aufbau des Hauses der Europäischen Geschichte in Brüssel auseinandersetzt. Zudem engagiert sich der aus Mönchengladbach stammende Verdienstkreuzträger in verschiedenen wissenschaftlichen Beiräten und gehört dem Kuratorium des Geschichtswettbewerbs des Bundespräsidenten an. Bereits 1995 war Hütter für sein langjähriges kommunalpolitisches Engagement in Mönchengladbach mit dem Schöffensiegel ausgezeichnet worden.

Bundesverdienstkreuz

„Das Verdienstkreuz 1. Klasse ist die höchste Anerkennung, die in der Bundesrepublik Deutschland für Verdienste um das Gemeinwohl ausgesprochen wird“, so die Pressestelle des Bundespräsidialamts. Der Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland wurde am 7. September 1951 per Erlass von Bundespräsident Theodor Heuss gestiftet. Von Bundeskanzler Konrad Adenauer und Bundesinnenminister Robert Lehr unterzeichnet, heißt es darin: „In dem Wunsche, verdienten Männern und Frauen des deutschen Volkes und des Auslandes Anerkennung und Dank sichtbar zum Ausdruck zu bringen, stifte ich am 2. Jahrestag der Bundesrepublik Deutschland den Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland. Er wird verliehen für Leistungen, die im Bereich der politischen, der wirtschaftlich-sozialen und der geistigen Arbeit dem Wiederaufbau des Vaterlandes dienen, und soll eine Auszeichnung all derer bedeuten, deren Wirken zum friedlichen Aufstieg der Bundesrepublik Deutschland beiträgt.“

Der Historiker Prof. Dr. Hans Walter Hütter, Lehrbeauftragter und Mitglied im Verwaltungsrat der Universitätsgesellschaft der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn, freut sich über diese Anerkennung: „Diese Auszeichnung ehrt auch meine Familie sowie die Kolleginnen und Kollegen. Mein Engagement im Kultur- und Bildungsbereich folgt meiner tiefen Überzeugung, die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland angemessen, lebendig und vielschichtig zu vermitteln.“

Hans Walter Hütter wird von Ministerin Christina Kampmann mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet und nimmt seine Urkunde entgegen.



Objekte zur Flüchtlingskrise im Haus der Geschichte

Eine weite Reise

von Judith Koberstein und Annabelle Petschow



Was soll ein kleiner Spielzeugelefant in einem zeitgeschichtlichen Museum? Er ist ein „Geschichtenerzähler“: Ebenso wie sein Besitzer, der heute vier Jahre alte Abdorhman Mamo, hat er eine weite Reise hinter sich. 2015 floh Mamo mit seiner Familie aus Syrien über die Türkei, das Mittelmeer, Griechenland und die Balkan-Route nach Deutschland. Zahlreiche Objekte in den Sammlungen des Hauses der Geschichte erzählen von Menschen, die – oftmals unter Lebensgefahr – ihr Heimatland verlassen mussten. In Verbindung mit audiovisuellen Dokumenten und Zeitzeugeninterviews geben sie dem Begriff „Flüchtlingskrise“ ein Gesicht.

Diesen Spielzeugelefanten trägt Abdorhman Mamo während der Flucht seiner Familie von Syrien über die Balkan-Route nach Deutschland 2015 bei sich. Nun gehört der Elefant zu den Sammlungen des Hauses der Geschichte.

Seit 2014 stellt der Zustrom Hunderttausender Flüchtlinge, die in Deutschland Zuflucht vor Hunger, Krieg und Verfolgung suchen, das Aufnahmeland vor gewaltige Aufgaben. Die Stiftung Haus der Geschichte begleitet diese Entwicklung durch eine gezielte Sammlungsstrategie. Ziel ist es, die unterschiedlichen Wege von Flüchtlingen nach Deutschland, die Situation der Erstaufnahme, die Bemühungen zur Integration wie auch die gesellschaftliche Diskussion zum Thema über aussagekräftige Objekte museal zu dokumentieren.

Auf der Flucht

Schwimmwesten und Kleidungsstücke, die in Griechenland gestrandete Flüchtlinge nach ihrer Ankunft am Strand zurückließen oder ein Schleuserfahrzeug, das die Bundespolizei in Bayern sicherstellte, erinnern an die durchlebten Gefahren. Ebenso die Bilderreihe des Fotografen Stanislav Krupar, der im Frühjahr 2014 als Flüchtling getarnt einen Einreiseversuch von Ägypten über das Meer nach Europa unternahm. Stofftiere oder selbstgefertigte Willkommens- und Hinweisschilder, die mit Begriffen in deutscher und arabischer Sprache über Verständigungsschwierigkeiten hinweghelfen, die Ausstattung der Erstaufnahmeeinrichtungen, die Bemühungen, die Neuankömmlinge mit den deutschen Grundrechten vertraut zu machen und möglichst rasch zu integrieren, zeugen von den Anstrengungen im Aufnahmeland. Die Bandbreite der gesellschaftlichen Reaktionen auf die „Flüchtlingswelle“ schlägt sich in Schildern, Transparenten, Flugblättern oder Fotografien nieder, die vom Engagement gegen Ausgrenzung

Die Zeichnung „Das Recht der Kinder auf Leben“ fertigt der syrische Karikaturist und Illustrator Ali Abdo auf seiner Flucht von Syrien nach Deutschland an.



Familie Mamo während der Flucht 2015 bei einer Rast: Yaidez, Abdorhman, Rojia und Almaz mit Hindrin auf dem Schoß (v.li.n.re.)

Schnell سريع
Bitte durchgehen! مو رجاي
Bitte hinsetzen! وضع رجاي
Bitte einsteigen! تفضل بالدخول
Polizei شرطة
Imam امام

und Rassismus bis hin zu fremdenfeindlichen Aktionen oder Äußerungen reichen. Die Ereignisse in der Silvesternacht 2015/16 in Köln lösten eine weitreichende Debatte um politische Verantwortung und Konsequenzen für die Auseinandersetzung mit Asylbewerbern aus. Ein Fahndungsplakat der Kölner Polizei in deutscher und arabischer Sprache erinnert daran.

Neben der Situation im Aufnahmeland Deutschland liegt das Augenmerk der Stiftung auch auf dem Schicksal der Flüchtlinge selbst: Aus welchen Gründen und unter welchen Umständen haben sie ihr Heimatland verlassen, welchen Gefahren waren sie ausgesetzt, wie haben sie die Stationen der Flucht erlebt, über welche Wege sind sie nach Deutschland eingereist und wie wurden sie aufgenommen? Die Stiftung übernimmt nicht nur Objekte, die mit der Flucht in Zusammenhang stehen, sie bittet die Flüchtlinge auch darum, ihre persönliche Geschichte zu erzählen. Zur Überwindung der sprachlichen Barriere bei der Kommunikation mit den arabisch- bzw. kurdischsprachigen Flüchtlingen wird das Haus der Geschichte bei seinem Vorhaben von einer Dolmetscherin unterstützt.

Heimatlos

Der aus Syrien geflüchtete Karikaturist Ali Abdo gelangte über die Türkei, das Meer, Griechenland und die Balkan-Route nach Deutschland. In zehn seiner Zeichnungen, die die Stiftung übernommen hat, verarbeitete er die Erlebnisse seiner Flucht. Seine persönliche Biografie hielt er auf acht sorgfältig in Arabisch beschriebenen Seiten und in einer Tonaufnahme fest. Darin berichtet er auch darüber, dass das Malen sein einziger Weg sei, das Erlebte zu verarbeiten – und er beschreibt, was es bedeutet, „lebenslang als Flüchtling bezeichnet zu werden. Ohne Heimat.“

Handgeschriebene Tabelle deutsch-arabischer Begriffe der Flüchtlingshilfe München, 2015



Der aus Damaskus stammende Apotheker Issa Alosso suchte zunächst mit seiner Familie im Irak Zuflucht und gelangte später über eine Verpflichtungserklärung nach Deutschland. Dokumente in den Sammlungen zeichnen den Weg der Familie von Damaskus nach Düsseldorf nach. Sie können jedoch nicht über die Gewalt berichten, die der Familienvater im Gefängnis mitansehen musste, sie erzählen nicht von der Verzweiflung, Verwundeten nicht helfen zu können, und sie berichten nicht von dem schwierigen Beginn in Deutschland. Hierüber spricht Alosso, ebenso wie das Ehepaar Mamo, vor laufender Kamera im Rahmen des Zeitzeugenprojekts der Stiftung Haus der Geschichte.

Mouhamad Mamo versuchte, zunächst in der Türkei Fuß zu fassen und seine in Aleppo gebliebene Familie von dort aus zu unterstützen. Als dies nicht gelang, vertraute sich das Ehepaar mit den beiden kleinen Kindern Schleusern an, die sie über das Mittelmeer bringen sollten. Nachdem der erste Fluchtversuch misslang, da das Boot von Soldaten beschossen wurde und sank, musste ein weiterer Versuch unternommen werden. Im Zeitzeugeninterview erzählt das Ehepaar von der Angst der Mutter um ihre kleine, zehn Monate alte Tochter auf dem sinkenden Boot und von der Verzweiflung des Vaters angesichts der Ausweglosigkeit der Situation. Zusammen mit den Objekten – Kleidungsstücke, Einreisedokumente und Fotografien – geben die Erzählungen einen Eindruck von den Schrecken, die diese Familie erlebt haben muss: Während der ganzen Flucht, so erzählen die Eltern, hielt ihr Sohn Abdorhman einen Spielzeugelefanten fest in der Hand, was Fotografien belegen. Vater Mamo schenkte ihn seinem Sohn bei dessen Ankunft in der Türkei. Es ist der einzige persönliche Gegenstand der Familie, der die lange Reise überdauert hat. Erst in der Erstaufnahmeeinrichtung in Hannover gab Abdorhman ihn schließlich im Tausch gegen ein anderes Spielzeug her. So erinnert der kleine Spielzeugelefant mit der Inventarnummer 2016/05/0047 heute im Haus der Geschichte an das Schicksal der Familie.

Der syrische Flüchtling W. Bordany fertigt eine großformatige Wandzeichnung in einer Erstaufnahmeeinrichtung in Niederau an: Sie reflektiert das Motiv des dreijährigen Aylan Kurdi, der bei einem Fluchtversuch im September 2015 im Mittelmeer ertrank. Das Bild des toten Jungen am Strand fand große mediale Beachtung.

Zeitzeugengespräch mit Argyris Sfountouris

Das Massaker von Distomo

von Ulrike Zander

Zum Tag des Gedenkens an die Opfer des Nationalsozialismus am 27. Januar veranstaltete das Haus der Geschichte in Bonn zusammen mit der Friedrich-Ebert-Stiftung Bonn am 24. Januar 2017 ein Zeitzeugengespräch mit Argyris Sfountouris, der als Vierjähriger eines der schlimmsten Massaker, das von nationalsozialistischen Einheiten während des Zweiten Weltkriegs begangen wurde, miterlebt hat: Auf der Suche nach Widerständlern kam die 4. SS-Polizei-Panzer Grenadier-Division am 10. Juni 1944 in das griechische Dorf Distomo und ermordete wahllos 218 Personen, darunter viele alte Menschen, Frauen und Kinder.



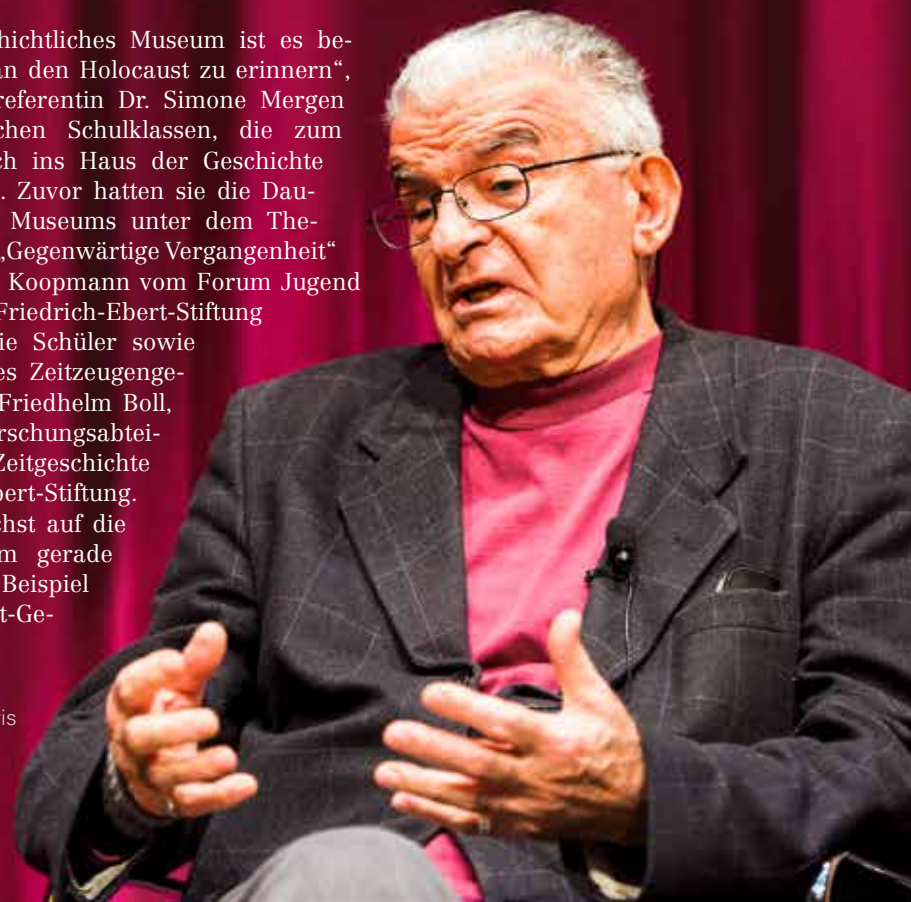
Schüler interessieren sich für die Verarbeitung von schrecklichen Erlebnissen in der Geschichte von Argyris Sfountouris.

Die Grausamkeit dieses Verbrechens kommt in dem Dokumentarfilm „Ein Lied für Argyris“ zum Ausdruck, in dem das Leben von Argyris Sfountouris und seiner Familie thematisiert wird. Der Vierjährige wurde gerettet, weil ein SS-Mann ihn und seine Schwester fortschickte. Doch der größte Teil seiner Familie wurde ermordet – darunter seine Eltern. Später gelangte Argyris mit Hilfe einer humanitären Aktion in ein Schweizer Kinderheim, doch sein Leben wurde von den traumatischen Ereignissen beeinflusst.

Vergangenheit erinnern

„Für ein zeitgeschichtliches Museum ist es besonders wichtig, an den Holocaust zu erinnern“, erklärte Bildungsreferentin Dr. Simone Mergen vor den zahlreichen Schulklassen, die zum Zeitzeugengespräch ins Haus der Geschichte gekommen waren. Zuvor hatten sie die Dauerausstellung des Museums unter dem Themenschwerpunkt „Gegenwärtige Vergangenheit“ besucht. Auch Ina Koopmann vom Forum Jugend und Politik der Friedrich-Ebert-Stiftung Bonn begrüßte die Schüler sowie den Moderator des Zeitzeugengesprächs Prof. Dr. Friedrich Boll, Mitarbeiter der Forschungsabteilung Sozial- und Zeitgeschichte der Friedrich-Ebert-Stiftung. Dieser ging zunächst auf die Frage ein, warum gerade Griechenland als Beispiel für den Holocaust-Ge-

Zeitzeugengespräch mit Argyris Sfountouris über das Massaker von Distomo



denktag ausgesucht worden sei. Anhand seiner Ausführungen zu den Massakern der SS vor allem in Distomo wurde deutlich, dass über den Völkermord an den Juden hinaus die Nationalsozialisten schwere Verbrechen in den von ihnen besetzten Gebieten begingen. Im Anschluss an den Dokumentarfilm „Ein Lied für Argyris“ hatten die Schüler Gelegenheit, Fragen an Argyris Sfountouris zu stellen. Viele fragten nach der Möglichkeit einer Verarbeitung solch schrecklicher Erlebnisse. „Vor allem in jungen Jahren unmittelbar danach war ich absolut unfähig zu verarbeiten“, antwortete Sfountouris. „Verarbeiten ist ein sehr großes Wort. Ich war kaum in der Lage, es auszuhalten.“ Letztlich habe ihm aber nicht nur die gute Ausbildung im Kinderheim in der Schweiz, sondern auch Beethoven weitergeholfen: „Irgendwie hat mir die Musik sehr viel Trost und Lebensfreude gegeben.“ Nach Deutschland habe es ihn lange Zeit nicht gezogen. Doch seine Zusammenarbeit mit einer deutschen Schule in Athen sowie seine Zeitzeugenarbeit mit deutschen Schülern bedeute ihm viel: „Das ist auch für mich sehr wichtig, weil ich finde, dass es die beste Möglichkeit ist, die deutsche Befindlichkeit zu erreichen, wenn man mit der Jugend darüber spricht.“ Auf die Frage, ob er selbst Kinder habe, antwortete der Grieche hingegen: „Ich selber habe keine Kinder. Ich wollte, als ich jung war, nicht daran denken, weil ich sofort Angst bekam, dass ihnen das zustoßen könnte, was mir passiert ist: Plötzlich die Eltern verlieren und alleine dastehen.“

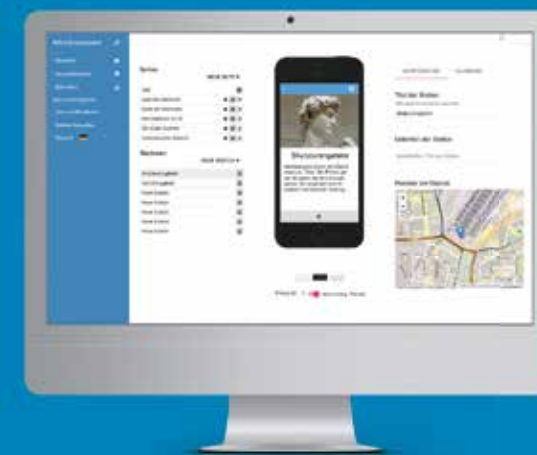


Moderator Friedrich Boll und Ina Koopmann von der Friedrich-Ebert-Stiftung Bonn, Argyris Sfountouris und Veranstaltungs-koordinatorin Katrin Jackenkroll (v.li.n.re.) beim Zeitzeugengespräch im Haus der Geschichte

Anzeige

MIT DEM KULDIG AppCreator IN KURZER ZEIT ZUR EIGENEN APP

PER MAUSKlick – SCHRITT FÜR SCHRITT



App konfigurieren
Module auswählen
Inhalte einfügen

Veröffentlichen



Weitere Informationen und Demo-Zugang unter kuldig.de

Foto Michelangelo: David, Rico Heil, de.wikipedia.org

Apps für Museen und Kultur selbst erstellen.



Zeitgeschichtliches Forum Leipzig übernimmt Konvolut „Sushi in Suhl“

Über den eigenen Tellerrand hinaus

von Anne Martin



Kimono und Schuhe einer Geisha, japanische Speiseschiffchen, Koch- und Essstäbchen, Sake-Becher und -Flaschen, Tee- und Reisschalen, bunt bemalte Schüsseln und Tablett, ein Band aus der Reihe *Die Sitten der Völker*, Fotoalben und Gästebücher, ein japanischer Wandteppich und andere fernöstlich anmutende Einrichtungsgegenstände – nichts von dem im Dezember 2016 vom Zeitgeschichtlichen Forum Leipzig übernommenen Konvolut erinnert an das „normale Leben“ in der DDR.

Die mehr als 80 Objekte aus dem Nachlass eines weit über Ostdeutschland hinaus bekannten Gastronomen, von denen einige bereits in der Ausstellung des Hauses der Geschichte „Is(s) was?! Essen und Trinken in Deutschland“ zu sehen waren, sind vielmehr Zeugnisse eines ungewöhnlichen Werdegangs im SED-Staat. Sie erzählen von der Entschlossenheit eines Außenseiters, allen politisch bedingten Einschränkungen und Widerständen zu trotzen, um seine Vorstellungen von Weltläufigkeit, Genuss und Lebensfreude Wirklichkeit werden zu lassen.

Tollkühn

Im thüringischen Suhl entstand 1966 das bis 1981 einzige japanische Restaurant in der DDR. Betrieben wurde es mit großem persönlichen Einsatz und Ideenreichtum von Rolf Anschütz, der als Sohn eines Gastwirts zunächst Ausbildungen zum Kellner und Koch absolviert hatte, bevor er nach einem Studium an der Fachschule für Gaststätten- und Hotelwesen in Leipzig eine in Anbetracht der Verhältnisse in der DDR geradezu tollkühne Geschäftsidee entwickelte: Fasziniert von der japanischen Kochkunst machte er einen Bereich der von ihm geführten HO-Gaststätte „Waffenschmied“ zu einem Refugium fernöstlicher Gastlichkeit, mit typischem Interieur und Geschirr, rituellem Bad und als Geishas auftretenden Bedienungen. Dies geschah zunächst gegen den Willen der SED, für die das kapitalistische Japan zu den „Klassenfeinden“ gehörte. Beeindruckt von dem Erfolg des Projekts änderten die Verantwortlichen jedoch im Laufe der Zeit ihre Haltung. Um für die von ihm kreierten opulenten Sieben-Gänge-Menüs exotische Zutaten im Ausland ordern und mit „Westgeld“ bezahlen zu können, erhielt Anschütz vom Staat Devisen, später bezog er Waren auch direkt aus Japan. 1979 durfte er sogar in das Land seiner Träume reisen.

Rolf Anschütz (2. v.l.u.) begrüßt als Leiter der Gaststätte „Waffenschmied“ in Suhl zwei japanische Geishas, eine Teezeremonienmeisterin und einen Koch aus Japan, die vorübergehend in seinem japanischen Restaurant beschäftigt werden, Suhl 1984.



Japanisches Tischgedeck aus dem Konvolut „Sushi in Suhl“, das vom Zeitgeschichtlichen Forum Leipzig übernommen wurde

Filmreif

Als absolute Ausnahmeerscheinung in der eintönigen kulinarischen Landschaft der DDR kam das japanische Restaurant im „Waffenschmied“ trotz hoher Preise bei seinen Gästen so gut an, dass viele bereit waren, jahrelang auf einen Tisch zu warten. Nach der Wiedervereinigung verlor das Lokal jedoch seine Exklusivität und Anziehungskraft und musste 1993 schließen. Anschütz und seine Frau Sabine hatten es zu diesem Zeitpunkt bereits verlassen, um in Oberhof aus einem ehemaligen FDGB-Ferienheim das Japanhotel „Sakura“ entstehen zu lassen. Für den dortigen Hotelbetrieb musste 2002 Insolvenz angemeldet werden, das Restaurant im „Sakura“ führte das Ehepaar Anschütz bis Ende 2003. Im April 2008 starb Rolf Anschütz im Alter von 75 Jahren. Vier Jahre später bot sein Leben die Vorlage für den Spielfilm „Sushi in Suhl“.

Kimono einer Geisha aus dem „Waffenschmied“





Das Teilstück eines Ährenkranzes gehört zu dem DDR-Staatswappen, das bis zum Frühjahr 1990 im Plenarsaal der Volkskammer in Ost-Berlin hing.

Neue Eindrücke im Museum in der Kulturbrauerei

Alltag in der DDR

von Dorothea Kraus

Vielfältige Szenen alltäglichen Lebens: Menschen gehen einkaufen oder zur Arbeit, sitzen im Wohnzimmer oder am Meer, besuchen die Schule oder das Kino. Doch über die scheinbar privaten Erinnerungsbilder schiebt sich allgegenwärtig das Staatswappen. Es erinnert eindrücklich: In der DDR waren die vielgestaltigen individuellen Erfahrungen untrennbar verbunden mit einem politischen System, das dem Alltag durch ideologische Vorgaben, Kontrolle und Zwang enge Grenzen setzte.



Seit Ende 2016 empfängt dieser Großeindruck die Besucher der überarbeiteten Dauerausstellung „Alltag in der DDR“ im Museum in der Kulturbrauerei in Berlin. Dabei geht die Neugestaltung auf eine umfangreiche Auswertung zurück, die im Jahr 2015 stattfand. Beobachtungen und Befragungen bestätigten seinerzeit das anhaltend hohe Interesse der Besucher an den Themen der Ausstellung – über 90 Prozent bewerteten den Gesamteindruck positiv. Zugleich ergaben sich konkrete Hinweise auf Optimierungsbedarf in einzelnen Ausstellungsbereichen.

Zwischen den Mächten

Grundlegend neu gestaltet wurde der Beginn der Ausstellung: Neben der Eingangsinstitution veranschaulicht eine Wandkarte die geografischen Gegebenheiten in Europa während des Kalten Krieges. Kurzerklärungen zu ereignisgeschichtlichen Eckpunkten ordnen die Alltagserfahrungen der Ostdeutschen in allgemeinhistorische Entwicklungen ein. Hinzu kommt: Neue Sitzgelegenheiten tragen zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität im Raum bei.

Im oberen Stockwerk laden neue Angebote zum aktiven Erkunden ein. Wie sieht etwa ein Wirtschaftsplan in der DDR aus und wie findet sich die Planung im Betrieb

wieder? Diesen Fragen können die Besucher am Schreibtisch eigenständig nachgehen **1**. Sie entdecken Fotos aus der betrieblichen Produktion, hören Walter Ulbricht am Telefon und blättern im Betriebskollektivvertrag.

Zwischen den Menschen

Im „Altbau-Wohnzimmer“ mit seinem Sofa und den Bücherregalen ist hinter einer Klappe ein eingeschmuggeltes Mikrofon aus dem Westen zu finden **2**. Der oppositionelle Liedermacher Stephan Krawczyk nutzte es, um in einem Raum der Samariterkirche in Ost-Berlin heimlich seine erste Schallplatte „wieder stehen“ aufzunehmen.

An der Datsche kann es sich nun – wer will – bequem machen: Auf historischen Gartenstühlen lässt sich ausgiebig im Familienfotoalbum stöbern und eine Pause beim Museumsrundgang einlegen **3**. Der Blick durch die Fenster ermöglicht einen genauen Blick auf Objekte der „Marke Eigenbau“.

Ein weiteres Angebot rundet diese inhaltlichen und gestalterischen Erneuerungen ab: Im gesamten Museum werden ab Frühjahr 2017 ergänzende Maßnahmen die Wegeführung erleichtern und die Besucher zu weiteren Neuentdeckungen einladen.



1 Karl Clauss Dietel

berlin Formgestalter Karl Clauss Dietel stellte im dritten Gestaltesgespräch am 24. November 2016 im Museum in der Kulturbrauerei seine vielfältigen Arbeiten vor und gab damit Einblick in ein halbes Jahrhundert Designgeschichte. Dietel gehörte zu den bedeutendsten Formgestaltern der DDR. Bereits 1961 legte er mit seiner Diplomarbeit an der Kunsthochschule Berlin-Weißensee den Grundstein für einen seiner bekanntesten Entwürfe: den Wartburg 353. Mit der Simson Mokick-Reihe, die er zusammen mit Lutz Rudolph entwickelte, der HELIRADIO-Serie und der Schreibmaschine „Erika“ prägte er die Produktkultur in der DDR. Dies zeigt auch die Wechselausstellung „Alles nach Plan? Formgestaltung in der DDR“, die zahlreiche Arbeiten des Gestalters präsentiert. Im Gespräch wurde deutlich, wie vielfältig das Arbeitsfeld der Formgestaltung war: ob als freiberuflicher Formgestalter, Dozent an der Hochschule für industrielle Formgestaltung Burg Giebichenstein oder Direktor der Fachschule für angewandte Kunst in Schneeberg. Von der Funktion als Vizepräsident des Verbandes Bildender Künstler, die er seit 1974 innehatte, trat er aus Protest gegen Repressalien 1981 zurück. Die Veranstaltungsgäste nutzten die Gelegenheit zum vertiefenden Gespräch mit Dietel. *Christiane Bürger*

2 Wissenschaftskino „Sand“

leipzig Zum Ende des 21. Jahrhunderts werden Strände der Vergangenheit angehören. So zumindest fällt die düstere Prognose einiger Umwelt-NGOs und Wissenschaftler aus. In der Reihe Wissenschaftskino präsentierte die Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur Leipzig am 24. Januar 2017 den Dokumentarfilm „Sand – die neue Umweltzeitbombe“ in Kooperation mit dem Zeitgeschichtlichen Forum Leipzig. Anschließend stellten sich Prof. Dr. Klaus Holschemacher, Direktor des Instituts für Betonbau an der HTWK Leipzig, Tilo



Sahlbach, geschäftsführender Direktor des Instituts für Wasserbau und Siedlungswasserwirtschaft an der HTWK Leipzig und Hermann Keßler, Leiter des Fachgebiets „Ressourcenschonung, Stoffkreisläufe, Mineral- und Metallindustrie“ am Umweltbundesamt Dessau-Roßlau unter der Leitung von Rebecca Schweier (HTWK) den zahlreichen Fragen und Beiträgen des Publikums. *Eike Hemmerling*

3 Was uns DDR-Geschichte heute sagt

leipzig In der Reihe „Streitfragen Ost-West“ stand am 13. Dezember 2016 die Aufarbeitung der SED-Diktatur sowie die Aufgaben politischer Bildungsarbeit im Mittelpunkt einer Kooperationsveranstaltung zwischen dem Deutschlandradio, der *Leipziger Volkszeitung* und dem Zeitgeschichtlichen Forum Leipzig. Im vollbesetzten Saal diskutierten zum Thema „Erinnern, erklären, aufarbeiten – Was uns DDR-Geschichte heute sagt“ Prof. Dr. Everhard Holtmann (Forschungsdirektor am Zentrum für Sozialforschung Halle e. V. an der Universität Halle-Wittenberg), Dr. Ilko-Sascha Kowalczyk (Wissenschaftlicher Mitarbeiter und Projektleiter beim Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen DDR, Berlin), Thomas Krüger (Präsident der Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn) und Sabine Rennefanz (Buchautorin und Journalistin, *Berliner Zeitung*) unter der Leitung von Claudia van Laak (Deutschlandradio) aktuelle Fragen wie: Wie steht es um die Aufarbeitung der SED-Diktatur insgesamt? Welche Art von Auseinandersetzung mit diesem Teil deutscher Geschichte ist gesellschaftlich notwendig? Welche Aufgabe übernimmt die politische Bildung zu einem Zeitpunkt, wo immer mehr Menschen in Deutschland die SED-Diktatur nicht mehr erlebt haben? Letztlich: Wer oder was prägt das DDR-Bild der Jahrgänge 1989 plus? Die vollständige Sendung ist unter www.deutschlandradio.de abrufbar. *Eike Hemmerling*



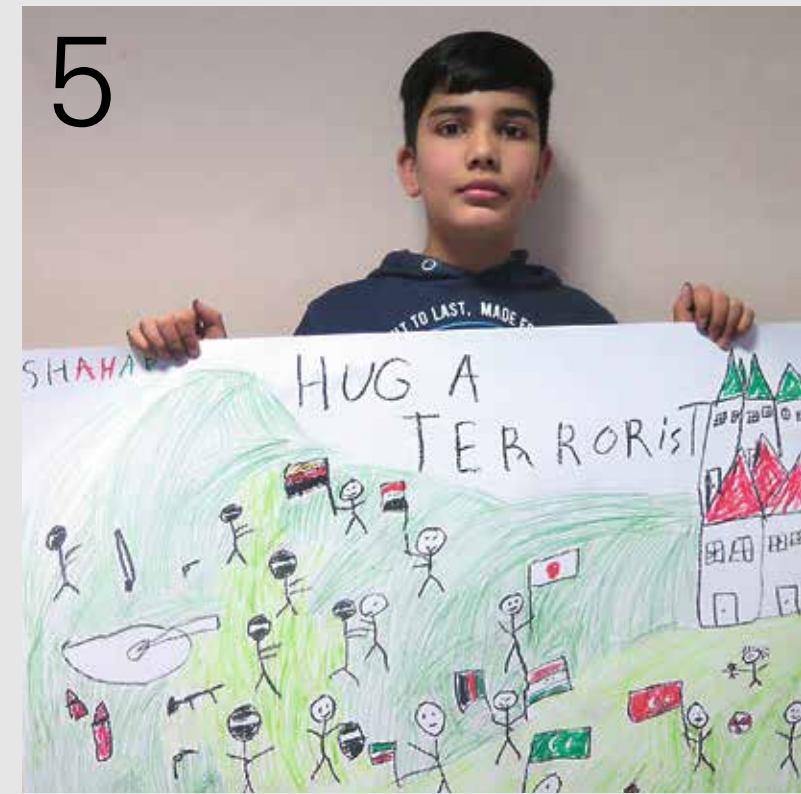
4 Son of Saul

bonn Zur Finissage der Ausstellung „Inszeniert. Deutsche Geschichte im Spielfilm“ am 12. Januar 2017 lud das Haus der Geschichte in Bonn zur Vorführung des mehrfach ausgezeichneten Films „Son of Saul“ mit Prof. Dr. Magnus Brechtken vom Institut für Zeitgeschichte München-Berlin und Dr. Christian Peters, dem wissenschaftlichen Projektleiter der Ausstellung, ein.

Das oscarprämierte Erstlingswerk des jungen ungarischen Regisseurs László Nemes thematisiert die Geschichte des jüdischen Häftlings Saul Ausländer, der im Herbst 1944 als Teil eines Sonderkommandos im Vernichtungslager Auschwitz-Birkenau inhaftiert ist. Saul muss bei der Massenvernichtung jüdischer Deportierter mitarbeiten. Als er in einem Jungen, der kurz darauf stirbt, seinen Sohn zu erkennen glaubt, stiehlt er die Leiche, um das Kind nach jüdischem Ritus beerdigen zu können – ohne Rücksicht auf eigene Verluste oder die der anderen. So scheitert auch ein versuchter Aufstand an Sauls Fixierung auf die Bestattung.

Die Intensität dieser selbstzerstörerischen Besessenheit der Figur gönne dem Zuschauer keinerlei Erholungspause, so Peters im Anschluss. Sie wird durch die ungewöhnliche Kameraführung verstärkt: Im Film sieht der Zuschauer in jeder Einstellung der Titelfigur über die Schulter oder direkt ins Gesicht. Somit ist das Grauen nur über Saul Ausländer zu erleben – Gaskammer, Feueröfen und Leichen werden nur am Rande des Blickfelds verschwommen wahrgenommen. Dafür spielt die Tonspur eine bedeutende Rolle, die das „unendliche Staccato des ‚Schnell, schnell, schnell‘ im Vernichtungslager, das man aus Zeitzeugenberichten kennt, transportiert – bis zum Unerträglichen“, so Brechtken. Der Historiker lobte die neue Perspektive, die der Film durch seine narrative Struktur und Kameraführung bietet: Identifikation ermögliche das Mitempfinden der „Komplexität der Ausweglosigkeit“.

Veronica Vargas Gonzalez



5 Zeichnungen der Flüchtlingskinder

berlin Etwa ein Drittel aller nach Deutschland einreisender Flüchtlinge sind Kinder. Sie fliehen vor Krieg und Gewalt in ihren Heimatländern und erhoffen sich in Deutschland ein sicheres, neues Zuhause. Die Erfahrungen, die Flüchtlingskinder in Kriegsgebieten und auf ihren beschwerlichen Fluchtwegen machen, hinterlassen tiefe Spuren und sind kaum in Worte zu fassen. Einen Einblick in ihre Erfahrungswelten bieten annähernd hundert Zeichnungen und gestaltete Objekte, die Flüchtlingskinder aus Afghanistan, dem Irak und Syrien zwischen September 2015 und Juni 2016 angefertigt haben. Zusammen mit dem Berliner Künstler und Kurator Dieter Mammel haben sie ihre Erinnerungen und Gefühle zu den Themen „Heimat“, „Flucht“ und „Ankunft“ künstlerisch umgesetzt. In einem Video erläutern die Kinder ihre Bildmotive. Seit Februar 2017 gehört dieses Konvolut zu den Sammlungen der Stiftung Haus der Geschichte. Aufgrund ihrer aktuellen Relevanz wird ein Teil der Zeichnungen bald der Öffentlichkeit präsentiert: Ausgewählte Blätter und Geschichten werden vom 7. April bis 6. August 2017 im Rahmen der aktualisierten und ergänzten Wechselausstellung „Immer bunter. Einwanderungsland Deutschland“ im Landesmuseum Hannover zu sehen sein. *Christiane Bürger*

Vor 60 Jahren: Wehrpflicht in der Bundeswehr

„Wer frei sein will, muss sich verteidigen wollen“

von Ulrike Zander



Mit der Kapitulation der deutschen Wehrmacht am 8. Mai 1945 endete die staatliche Souveränität und damit auch die Wehrhoheit Deutschlands. Alle militärischen Dienststellen und Verbände wurden aufgelöst. Die Alliierten wollten ein entmilitarisiertes Deutschland schaffen und legten diese Vereinbarung während der Potsdamer Konferenz im August 1945 fest. Doch im Zuge des Konfliktes zwischen den Westmächten unter Führung der Vereinigten Staaten von Amerika und dem Ostblock unter Führung der Sowjetunion wurde der Aufbau von Streitkräften in der Bundesrepublik Deutschland und in der DDR vorbereitet. Nach einer intensiv geführten Wiederbewaffnungsdiskussion wurde die Bundeswehr ab dem 12. November 1955 aufgestellt und die allgemeine Wehrpflicht eingeführt: Die ersten 10.000 Wehrpflichtigen rückten am 1. April 1957 in die Bundeswehrkasernen ein. Neun Monate zuvor hatte der Deutsche Bundestag das stark umstrittene Wehrpflichtgesetz verabschiedet. Von nun an galt wieder die Wehrpflicht für alle Männer zwischen 18 und 45 Jahren – ausgenommen wurden die West-Berliner wegen des besonderen Status der Stadt.

„Wer die freiheitliche demokratische Verfassung unseres Volkes will, muss sie notfalls verteidigen wollen“, so die Bundesregierung in ihrer Denkschrift „Warum brauchen wir die Wehrpflicht?“ vom April 1956. Dass nur zwölf Jahre nach der Kapitulation Deutschlands wieder Rekruten ab 18 Jahren eingezogen wurden, beunruhigte die Mehrheit der Bundesdeutschen, die gegen eine Wiederaufrüstung war. Der damalige Bundesminister für Verteidigung Franz Josef Strauß (1956–1962) äußerte für die Bedenken Verständnis, betonte jedoch, dass gerade bei den verbündeten Völkern der Bundesrepublik schon seit Jahren dieses Opfer des Militärdienstes gebracht würde. Bereits ein Jahr zuvor hatten die ersten 1.000 Freiwilligen ihren Dienst in der Bundeswehr angetreten – ebenso in der DDR, wo unter Anleitung der Sowjetunion der Aufbau nationaler Streitkräfte verfolgt wurde und 1956 zur Gründung der Nationalen Volksarmee (NVA) führte.

Gemeinsame Verteidigung

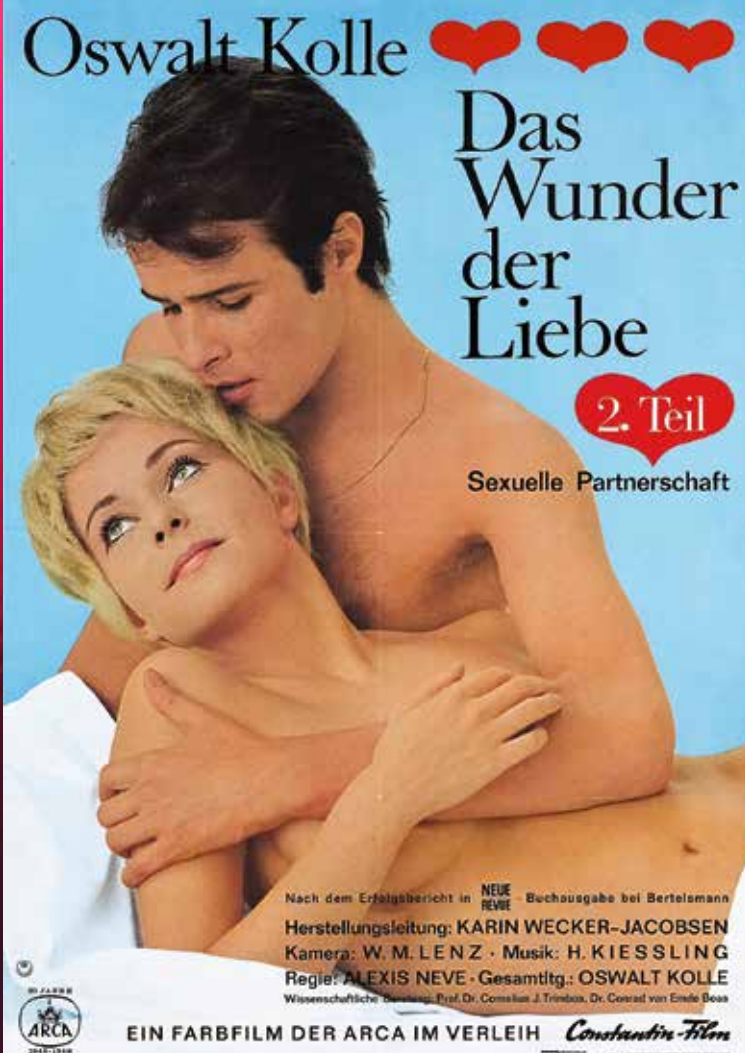
Die Gründung der Bundeswehr und der Nationalen Volksarmee folgten den Prinzipien des Kalten Krieges: „Mit Ausnahme der beiden Großmächte, der Vereinigten Staaten von Amerika und der Sowjetunion, kann sich heute jedoch kein einzelner Staat allein aus eigener Kraft verteidigen. Dies gilt besonders für die Bundesrepublik. Dieser Lage entsprach der Beschluss des Bundestages, die Bundesrepublik in die NATO einzugliedern“, so die Bundesregierung 1956 und setzte auf das Verteidigungsbündnis zur Erhaltung des Friedens. Die Bundesrepublik veranschlagte in Friedenszeiten den Bedarf einer Bundeswehr mit 500.000 Mann, einen zunächst 12-monatigen Grundwehrdienst und betonte das politische Ziel der NATO, für Frieden und die Beseitigung der Teilung Deutschlands zu sorgen.

Angetreten!

Nach heftigen Diskussionen hatte der Deutsche Bundestag am 7. Juli 1956 das Wehrpflichtgesetz verabschiedet. Die SPD ging davon aus, dass eine Wehrpflichtarmee die innerdeutsche Teilung vertiefen und die Chancen einer Wiedervereinigung verringern würde. Am 21. Juli 1956 trat das Wehrpflichtgesetz in Kraft, am 1. April 1957 zogen die ersten Wehrpflichtigen des Geburtsjahrgangs 1937 in die Kasernen ein. Der Aufbau der Bundeswehr vollzog sich im Rahmen der Nordatlantischen Verteidigungsorganisation (NATO). Die Bundesrepublik Deutschland war seit 1955 als gleichberechtigter Partner in das Verteidigungsbündnis des Westens eingetreten. Die Anfang November 1956 von der Bundesregierung in Gang gesetzte Aufstellung von zunächst sieben Divisionen bestand aus ehemaligen Beamten des Bundesgrenzschutz und Freiwilligen, von denen ein Teil in alliierten Dienstgruppen gedient hatte. Ab 1957 kamen die ersten Wehrpflichtigen dazu. Durch das Grundgesetz wurde die Bundeswehr in der freiheitlichen Staats- und Gesellschaftsordnung der Bundesrepublik verankert. Eine zeitgemäße, menschenwürdige Ausbildung zum Mitdenken und zur Mitverantwortung wurde gefordert. Der „Staatsbürger in Uniform“ soll gewährleisten, dass der Soldat Bestandteil der demokratischen Gesellschaft ist. Das Konzept der „Inneren Führung“ sichert die Werte der Demokratie in den Streitkräften.

2011 setzte der Deutsche Bundestag auf Vorschlag von Verteidigungsminister Karl-Theodor zu Guttenberg die Wehrpflicht in Deutschland auf Grundlage der damaligen internationalen Sicherheitslage aus.

Die ersten Wehrpflichtigen rücken
Anfang April 1957 in die Kasernen ein.



Sexuelle Aufklärung von Oswalt Kolle
im Film „Das Wunder der Liebe – 2. Teil“,
Plakat von 1968



Im „Internationalen Jahr der Frau“ 1975
kämpfen verschiedene Initiativen für die
Gleichberechtigung von Mann und Frau.



Plakat von Bündnis 90/Die Grünen,
das bei der Kommunalwahl im
August 2009 in Nordrhein-Westfalen
nach öffentlichen Diskussionen wieder
zurückgezogen wurde.

imbesonderen

Auch der Umgang mit Lust und Sexualität war von Politik und Kirche geprägt. In Westdeutschland sollte Sex in erster Linie der Fortpflanzung dienen und ausschließlich in der Ehe stattfinden. Die DDR setzte hierbei auf eigene Normen und Regeln: Zwar galt voreheliche Sexualität als natürlich, doch eine Beziehung sollte in die Ehe münden. Zu mehr Offenheit führte die „Aufklärungswelle“ Ende der 1960er Jahre in beiden deutschen Teilstaaten, als Zeitschriften und Filme unverblümt die drängenden Fragen der Heranwachsenden beantworteten.

Sexuelle Freizügigkeit ‚versus‘ sexuelle Ausgrenzung?

Sexualität fand hinter verschlossenen Türen statt, bis die 1960er Jahre eine Welle der Hemmungslosigkeit auslösten. Journalist und Filmemacher Oswalt Kolle sowie die Erotik-Unternehmerin Beate Uhse wurden zu Wegweisern dieser „Sexwelle“: Peepshows, Pornokinos und Nachtclubs vermarktet Erotik nun in aller Öffentlichkeit. Prostitution und Pornografie – in der DDR verboten – erfreuten sich auch hier großer Nachfrage. Erotische Filme wurden behelfsweise selbst gedreht oder kamen als Schmuggelware aus dem Westen.

Heute ist nackte Haut auf der Straße oder in den Medien selten noch Sensation oder Provokation. Was die Gesellschaft heutzutage jedoch immer noch spaltet, sind Themen wie die Gleichberechtigung Homosexueller. Der Streit um die „Regenbogenfamilie“ führt die Aktualität des Themas deutlich vor Augen.

Neue Leih-Ausstellung der Stiftung Haus der Geschichte

Schamlos? Sexualmoral im Wandel

von Antje Oswald

Anfang der 1950er Jahre sorgte nackte Haut in Film und Fernsehen noch für Empörung, heute erreichen die Darstellungen sadomasochistischer Praktiken in der Roman-Trilogie *Shades of Grey* Millionenauflagen. Die Leih-Ausstellung des Hauses der Geschichte „Schamlos? Sexualmoral im Wandel“ geht diesem Phänomen nach. Sie beleuchtet die tiefgreifenden Veränderungen von Sexualmoral und Geschlechterbeziehungen in Deutschland seit 1945. Dabei berücksichtigt die Ausstellung die unterschiedlichen Lebensbedingungen und -erfahrungen im geteilten Deutschland.

Als erfolgreiche Wechselausstellung sowohl im Zeitgeschichtlichen Forum Leipzig als auch im Haus der Geschichte in Bonn stieß „Schamlos? Sexualmoral im Wandel“ beim Publikum auf enorme Resonanz. Die nun in einer Leihversion verfügbare Ausstellung beleuchtet die Kontroverse um Sexualität und Geschlechterbeziehungen zwischen Liberalisierung, Werteverfall und Pluralisierung. Gegliedert in sechs Themenbereiche umfasst die Leih-Ausstellung politische Plakate, Zeitschriften zum Thema Aufklärung, Fotografien der 68er-Bewegung sowie einzelne dreidimensionale Objekte: von der lila Latzhose der Frauenbewegung bis hin zu zensierten LP-Covers von Roxy Music.

Vom Wandel der Geschlechterrollen bis zur „sexuellen Befreiung“

Während das SED-Regime in der DDR die werktätige Mutter als Ideal propagierte, herrschte in der Bundesrepublik die klassische Rollenverteilung zwischen dem Mann als Ernährer und der Frau als Hüterin des Familienlebens vor.

Schamlos? Sexualmoral im Wandel

ab März 2017 als Leih-Ausstellung
in kompakten Transportkisten verfügbar.

Weitere Infos unter:

> www.hdg.de/stiftung/leih-ausstellung/schamlos-sexualmoral-im-wandel/



1 Verborgene Schätze

Eine Besonderheit 2017 im Haus der Geschichte: Besuchergruppen können „Objekte im Dunkeln“ entdecken. Im Museumsdepot warten ab dem 14. März 2017 unter anderem Musikboxen, Blechschilder, Flipper und Haushaltsgeräte auf Interessierte. Über die ausgestellten Objekte in der Dauerausstellung hinaus bieten die Sammlungsdepots der Stiftung Haus der Geschichte einen spannenden Blick auf die Geschichte Deutschlands nach 1945.

2 App zur Auto-Ausstellung

Auto-Fetischist, Auto-Hasser oder Auto-Nutzer: Welcher Autotyp sind Sie? Mit der neuen App lässt sich das in der Ausstellung „Geliebt. Gebraucht. Gehasst. Die Deutschen und ihre Autos“ anhand ausgewählter Objekte spielerisch herausfinden. Die Ausstellung zeigt, wie das Auto für Freiheit, Dynamik, Macht und Individualität stehen kann. Die App bietet mit neuesten Technologien wie Beacons und Bilderkennung einen unkonventionellen Zugang zur Ausstellung.

3 Rückblende 2016

Den ersten Preis der „Rückblende 2016“ in der Kategorie „Fotografie“ gewann Krisztian Bocsi für seine besondere Perspektive auf die britische Premierministerin Theresa May, die am 18. November 2016 Bundeskanzlerin Angela Merkel in Berlin besucht. Ungewöhnliche Ansichten aus der Politik des vergangenen Jahres sowie nachdenklich stimmende Karikaturen prägen die Rückblende, den deutschen Preis für politische Fotografie und Karikatur. Als gemeinsamer Wettbewerb für politische Fotografie und Karikatur ist sie einzigartig in Deutschland. Vom 26. April bis zum 5. Juni 2017 ist die Ausstellung „Rückblende 2016“ im Haus der Geschichte in Bonn zu sehen.



Autotyp

von Ulrich Op de Hipt

Es gibt wohl kaum einen Lebensbereich, in dem so plakativ, hemmungslos und unreflektiert Typisierungen vorgenommen werden wie in der Autowelt. Wolfgang Sperzel greift in seinen Cartoons diese Klischees auf und setzt Fahrer verschiedener Automarken ins Bild. Die Darstellung des BMW-Fahrers zeigt erstaunliche Übereinstimmungen mit einer Imagestudie des Autoproduzenten. Demnach gelten BMW-Fahrer als „verwegen“ und „aufstrebend“, aber auch als „rasant“ und „ruppig“.

Wolfgang Sperzel, 1956 in Gernsheim geboren, arbeitete nach einem Grafik-Studium in der Werbung und als Comic-Autor für verschiedene Stadt- und Comicmagazine. Seit 1994 erscheinen seine Cartoons in der *Auto Bild*. Das Haus der Geschichte hat kürzlich ein kleines Konvolut von Sperzel „CARtoons“ in seine Sammlungen übernommen.

> www.hdg.de unter: Sammlungen

impressum

Herausgeber
Schleiner + Partner Kommunikation GmbH
Schwaighofstraße 18
79100 Freiburg
Telefon: 07 61 / 7 04 77 0
Fax: 07 61 / 7 04 77 77
Internet: www.schleiner.de
E-Mail: kontakt@schleiner.de

im Auftrag der
Stiftung Haus der Geschichte
der Bundesrepublik Deutschland
Museumsmeile
Willy-Brandt-Allee 14
53113 Bonn
Internet: www.hdg.de

Redaktion
Dr. Ulrike Zander
Michael Schleiner (S+P, V.i.S.d.P.)

Autoren
Nicht gekennzeichnete Beiträge:
Stiftung Haus der Geschichte
der Bundesrepublik Deutschland

Abbildungen

Abdo, Ali, Wolfratshausen: S. 26 • Arte
France: S. 36 o.r. • Bocsi, Krisztian,
Berlin: S. 42 u.r. • W. Bordany/Stiftung
Haus der Geschichte der Bundesrepublik
Deutschland, Objekt- und Reprofotografie/
Axel Thünker, Bonn: S. 29 • Bundesarchiv,
Plak 006-029-028/o. Ang.: S. 40 r.
• Bundesarchiv, Bild 183-1984-1003-010/
Helmut Schaar: S. 32 • BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN - Fraktion und Stadtverband
Kaarst: S. 41 • Engst, Sascha, Bonn:
S. 10 o. • Grotefendt, Claudia, Bielefeld:
S. 5 o.r. (Design) • Herlich, Rafael,
Frankfurt/Main: S. 5 u.r. • iStockphoto/
sborisov/AustralianCamera: Titel (Hinter-
grund) • Jazzfest Bonn: S. 44 • Keystone
Pictures USA/Alamy Stock Photo: S. 21
• Klonek, Stephan, Fotodesign, Berlin:
S. 4 u.r., 34/35 • Krupar, Stanislav,
Pardubice (Tschechien): S. 4 o.r. • Küsters,
Christoph: S. 25 u. • Magunia, Martin,
Bonn: S. 22-24, 42 l. • Mahler, Ute,
Berlin: S. 5 o.l. • Mamo, Mouhamad
(Privat): S. 28 o. • Mercedes-Benz Classic:
S. 6/7 • ©MFKJKS NRW/Henning
Severin: S. 3 • nelcartoons: S. 11 o.
• picture alliance: S. 12/13, 18 l. • Presse-
und Informationsamt der Bundes-

regierung, B 145 Bild-00013417/Julia
Fassbender: S. 25 o. • Presse- und
Informationsamt der Bundesregierung,
B 145 Bild-00070660/Gerhard Heisler:
S. 8/9 o. • PUNCTUM/Alexander
Schmidt, Leipzig: S. 36 u.r. • PUNCTUM/
Bertram Kober, Leipzig: S. 5. o.M., 18/19,
33 • Schleiner + Partner Kommunikation,
Freiburg: Titel (Design), S. 5 u.l. und
M. • © sonypictures: S. 37 l. • Stiftung
Haus der Geschichte der Bundesrepublik
Deutschland/Christian Gieseke: S. 42 o.r.
• Stiftung Haus der Geschichte der
Geschichte der Bundesrepublik Deutsch-
land/Stephan Klonek, Berlin: S. 5 o.r.
(Foto) • Stiftung Haus der Geschichte der
Bundesrepublik Deutschland/Judith
Oberländer, Berlin: S. 36 l. • Stiftung Haus
der Geschichte der Bundesrepublik
Deutschland, Objekt- und Reprofotografie/
Axel Thünker u. Susan Schaarschmidt,
Bonn: S. 2/3, 8 u.l., 9 u.r., 17 u., 27,
28 u., 37 r., 40 o.l. • Stiftung Haus der
Geschichte der Bundesrepublik Deutsch-
land/Wolfgang Sperzel: S. 43 • Thalheim,
Klaus/Stiftung Haus der Geschichte der
Bundesrepublik Deutschland, Objekt- und
Reprofotografie/Axel Thünker, Bonn:
S. 9 o.r. • ullstein bild: S. 4 l., 14/15, 38/39

• Volkswagen Aktiengesellschaft: S. 8 o.l.,
16 • Volvo Car Germany GmbH, Köln: S. 17
• Wagner-Helmke, Erna, Düsseldorf:
S. 22-24 (Hintergrund) • Werner-Hennerici,
Hannelore (Privat): S. 20 • Wikipedia/
Abehn: S. 11 u. • Zumbusch, Jennifer,
Bonn: S. 10 u., 30, 31 o.

Vertrieb
Stiftung Haus der Geschichte
der Bundesrepublik Deutschland

Nachdruck und auszugsweise Verwendung,
auch für elektronische Zwecke, ist nur mit
ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung
der Herausgeber gestattet. Für unverlangt
eingesandte Manuskripte und Originale
übernehmen die Herausgeber keine Haftung.
Die nächste Ausgabe erscheint
am 8. Juni 2017.
Auflage 10.000
ISSN 1610-3556

Internet
www.museumsmagazin.com

JAZZFEST.
JAZZ FESTIVAL.
FESTIVAL DE JAZZ.
BONN.

12.-27.
Mai
2017

Schirmherr:

Oberbürgermeister

Ashok Sridharan

www.jazzfest-bonn.de

Kartenvorverkauf:

an allen VK-Stellen und

www.bonnticket.de



Jasmin Tabatabai



Rebekka Bakken



Brad Mehldau

z
z
fest
b
onn

Jasmin Tabatabai und David Klein Quartett
Jazzkantine

WDR Big Band, Bob Mintzer und Mike Mainieri

China Moses

Niels Klein – Tubes & Wires

Rebekka Bakken

John Patitucci Electric Guitar Quartet

Viktoria Tolstoy Quartet

Christopher Dell Trio DRA

Heiner Schmitz – Organic Underground

Kurt Rosenwinkel – Bandit 65

Hildegard Lernt Fliegen

Julia Kadel

Bossarenova Trio

Brad Mehldau Trio

Olivia Trummer & Jean-Lou Treboux

Roger Hanschel & Aurnyn Quartett

Neil Cowley Trio

Rita Marcotulli & Luciano Biondini

Laura Totenhagen Quartett

Omer Klein Trio

Ellen Andrea Wang Trio

Marius Neset Quartet

ja
z