

JUNKERS DESSAU

FOTOGRAFIE UND WERBEGRAFIK
1892-1933

Herausgegeben von Hans Georg Hiller von Gaertringen

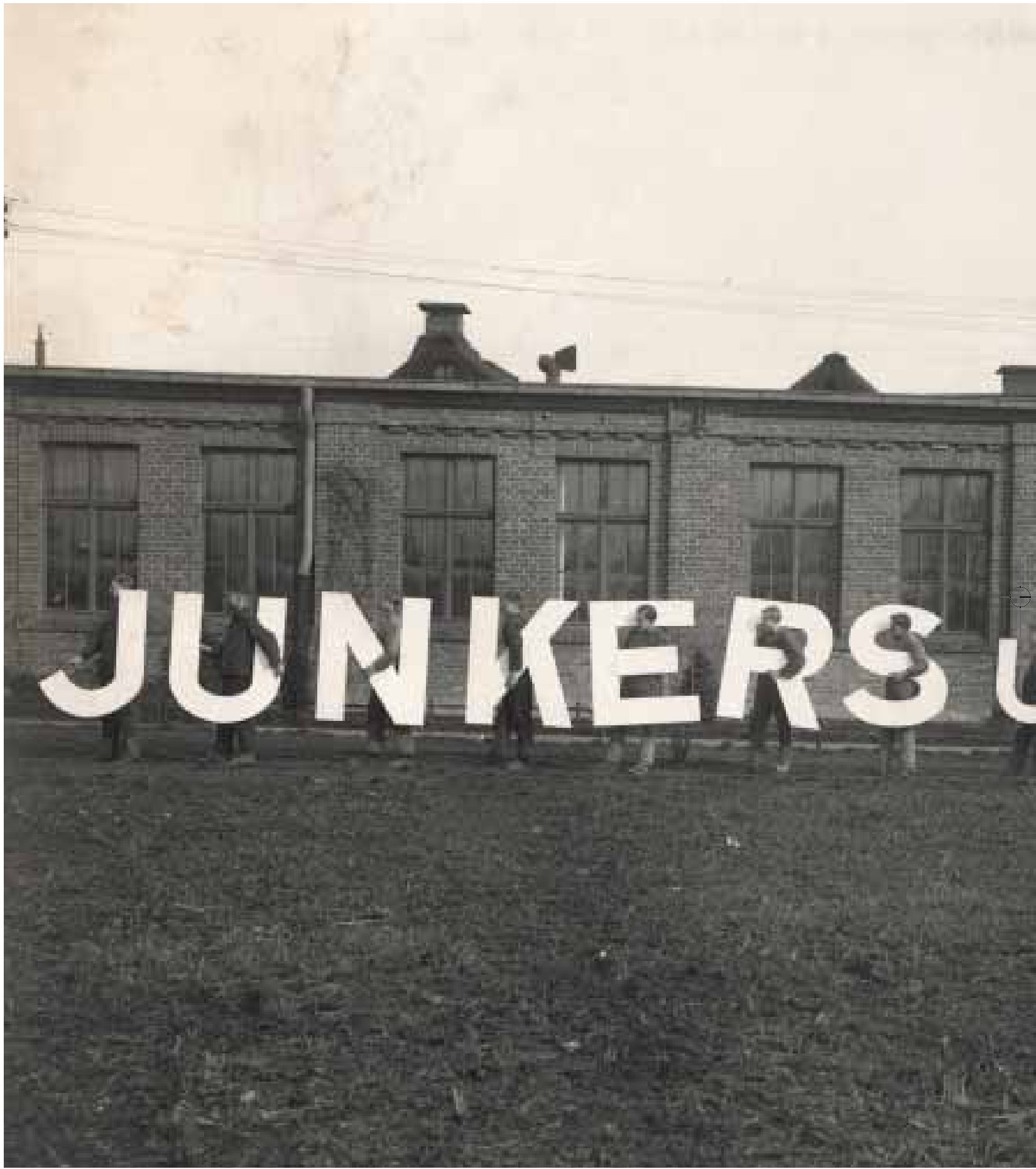
Mit Beiträgen von Ralf Forster, Hans Georg Hiller von Gaertringen,
Sonja Junkers, Stefan Siemer, Franziska Solte, Matthias Struch

STEIDL

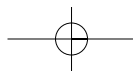
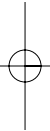
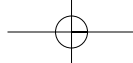


1 Junkers F 13 überfliegt als erstes Flugzeug den Großglockner, 1. November 1922: „Gegen 1 Uhr mittags erfolgte der Start auf Oberwiesenfeld. Unter den Insassen der ersten Maschine, die der Münchner Pilot Baur steuerte, befanden sich zwei mutige Holländerinnen, die Baronin von Dedem zu Driesberg mit Tochter, Kunstmaler Peter Martin Lampel (München) und der österreich. Fliegeroberleutnant Artur von Schwertführer von der Kinotechnischen Abteilung der Deutschen Filmschule, der wertvolle Aufnahmen kurbelte.“

(Münchner Zeitung, 3. November 1922)



Lehrlinge der JCO vor einem Firmengebäude in Dessau, 1923





18 Junkers-Fotowerkstatt in der Frankenburg in Aachen, um 1911

Hans Georg Hiller von Gaertringen

FOTOGRAFIE BEI JUNKERS 1892-1933

Wie kaum ein anderer deutscher Konzern standen die Dessauer Junkers-Werke, bis heute bekannt vor allem für Flugzeugproduktion und Warmwassertechnik, in den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts für technische Innovation und die Zusammenarbeit mit Künstlern und Intellektuellen.¹ Zwar war Dessau nur für kurze Zeit, von 1926 bis spätestens 1932, „Schnittstelle von künstlerischer und technischer Moderne“ – das Bauhaus auf der einen, Junkers auf der anderen Seite. Dennoch könnte man erwarten, dass die avantgardistische Stellung des Konzerns in technischer, betriebsorganisatorischer und werblicher Hinsicht sich auch in der fotografischen Produktion dieser Jahre ausgedrückt hätte. Betrachtet man jedoch die bildliche Überlieferung aus dieser produktiven Hochphase eines innovativen Konzerns, kann man in den Werksfotografien keinen avantgardistischen Blick, kein „Neues Sehen“ entdecken. Die formal überwiegend konventionellen Aufnahmen sind eher als kulturhistorische Zeugnisse und Dokumente der Arbeitswelt im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts von Interesse. Die fotografischen Sensationen finden sich eher in den Randbereichen der Bildproduktion bei Junkers, beispielsweise in Bildern, die von vorneherein für Werbezwecke bestimmt waren² oder die besondere Ereignisse zeigen. Wahrnehmungsgeschichtlich bemerkenswert sind auch die als Nebenverwertung der Luftfahrt produzierten Luftbilder. Schließlich gehört zu den besonderen fotografischen Schätzen im Bildnachlass der Junkers-Werke ein außergewöhnliches Bilderalbum, das Hugo Junkers 1929 von seinen Mitarbeitern zum Geburtstag erhielt.

ÜBERLIEFERUNG

Es gibt kein offizielles Junkers-Bildarchiv. Die überlieferten Bilder aus dem Konzern sind auf verschiedene Orte verteilt. Der größte Teil befindet sich im Archiv des Deutschen Museums in München und im Besitz der Familie Junkers. Gravierend sind die Lücken, groß ist der Anteil wohl für immer verlorener Bilder. So lässt sich der ursprüngliche Bestand der „Photo-Abteilung“ nicht rekonstruieren. Geblieben sind etwa 6.000 Fotos.³

Zwar vermitteln diese kein vollständiges Bild des Konzerns, aber anhand der Quellen lässt sich doch an Einzelbeispielen zeigen, was das Junkers'sche Bildarchiv in seiner Gesamtheit ausgemacht haben dürfte, dessen Reste, selbst im fragmentarischen Zustand, zu den bedeutenden Zeugnissen deutscher Industriekultur gehören. Noch immer werden die vielen Facetten des Konzerns deutlich – Forschungsanstalt und kommerzielles Unternehmen, Arbeitgeber und Ausbildungsstätte, Hersteller von Massenprodukten und nicht zuletzt gesellschaftliche und kulturelle Einflussgröße.

Die fragmentarische Überlieferung ist durchaus typisch für industrielle Bildarchive: „Industriefotografien werden in der Regel wenig geschätzt, sie sind selbst ihren Besitzern oft wenig wert. [...] Erstens gilt die Industriegeschichte [...] als statusniedrige Geschichte. [...] Zweitens ist die Industrie kein Ort der Kontemplation. Ihr einziges Ziel ist die Produktivität, ihr Denken und Handeln ist instrumentell, auf die Gegenwart oder in die Zukunft gerichtet. Dem konnte sich auch die Fotografie nicht entziehen. Sie wird verlangt, eingesetzt, abgelegt und vergessen. [...] Keine Zeit fürs Schwärmen, kein Geld für Sentimentalitäten.“⁴ Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass nur in Folge der Entmachtung von Hugo Junkers in den Jahren 1933/34 heute überhaupt noch Fotografien aus den Junkerswerken erhalten sind. Als der Konzern zwangs-



Emil Theis, Das Dessauer Bauhausgebäude wird von einer (einmontierten) Junkers F 13 überflogen, um 1928

weise in staatliche Hände übergang, blieb der größte Teil der bis 1933 gemachten Aufnahmen, darunter sämtliche Negative, in der Firmenzentrale in Dessau. In den folgenden zwölf Jahren muss der dortige Bestand noch einmal sehr stark angewachsen sein. Auch in der NS-Zeit wurde in den Junkers-Werken intensiver Gebrauch vom Medium Fotografie gemacht – für Werbung, Mitarbeiterschulung und -indoktrination sowie zur Dokumentation und im Rahmen der Forschung. Davon zeugt heute nur noch die Ausgaben der NS-Werkszeitschrift *Der Propeller*. Als 1945 zuerst die amerikanischen Truppen und kurz später die Rote Armee Dessau besetzten, lösten sie den Konzern auf. Sie nahmen nicht nur zahlreiche Ingenieure und Maschinen mit, sondern auch das Firmenarchiv inklusive der Bilder. Der eigentliche Nukleus des Junkers-Bildbestandes ist seitdem verschwunden. Ob – und wenn ja wo – sich noch Teile in Russland oder den USA befinden, ist nicht feststellbar.

Ein kleiner Teil, und auf diesen stützt sich das Buch, verblieb 1933 im Besitz von Hugo Junkers oder war schon vorher ausgegliedert worden. Dabei handelte es sich vor allem um großformatige Alben mit eingeklebten Fotografien und um einzelne Abzüge, die der Firmengründer mitnehmen konnte. Daneben sind zahlreiche Papierabzüge überliefert. Noch einmal wurde dieser Restbestand im Besitz der Familie Junkers dezimiert, als nach 1945 ein Keller in München, in dem er gelagert war, voll Wasser lief.⁵

Die Überlieferung von Bildarchiven sind in großem Maß vom Zufall abhängig und ebenso zufällig konstruiert sich das aus ihnen gespeiste kollektive Bildgedächtnis. So tauchten 2008 immerhin 38 großformatige Alben der Junkers-Warmwasserabteilung ICO wieder auf, vor allem mit Bildern aus den zwanziger Jahren. Die Alben haben sich nur deshalb erhalten, weil ICO bereits 1932 an die Robert Bosch AG verkauft wurde. Die Fotos der Abteilung gelangten so ins Archiv des VEB Gasgerätewerk Dessau, aus dessen Konkursmasse sie Bernd Junkers, Enkel von Hugo Junkers, erwerben konnte.⁶

Der Zustand des Erhaltenen ist insgesamt schlecht. Es gilt auch hier, was Urs Stahel 1994 zu fotografischen Firmenarchiven festhielt: „Der niedrige Status der Industriegeschichte spiegelt sich im Zustand der Fotografien und der Archive.“⁷ Erst in jüngster Zeit konnte der schleichende Verfallsprozess gestoppt werden. Bernd Junkers hat die überlieferten Bilder in Kooperation mit dem Deutschen Museum ordnen und konservieren lassen und sie schließlich in großzügiger Weise dem Archiv des Museums überlassen. Damit ist zumindest der Restbestand für die Zukunft bewahrt worden.

FOTOGRAFEN

Eine professionell betriebene Werksfotografie⁸ setzte bei Junkers erst 1911 ein, als der Fotograf Hans Müller eingestellt wurde. Wohl aus dem selben Jahr stammt auch die Aufnahme eines Fotolabors in den Firmenräumen auf der Frankenburg in Aachen (Abb. ##). Aus der immerhin etwa zwanzigjährigen Firmengeschichte vor Müllers Engagement sind nur wenige Fotografien überliefert. Möglicherweise sollte mit der neuen Stelle der vermehrten Bedeutung der Werbung und der zunehmenden Vergrößerung des Konzerns Rechnung getragen werden. Die Aufgaben des Fotografen, dessen Herkunft und Ausbildung unbekannt sind, waren vielfältig: Er dokumentierte die Entstehung neuer Produkte, die Einrichtung von Werkshallen und besondere Ereignisse. Für die weitere Verwendung seiner Fotos in der Werbeabteilung war er wohl nicht mitverantwortlich.

In Müllers Bildern lassen sich keine besonderen fotografischen Ambitionen erkennen. Er setzte die jeweiligen Erzeugnisse und ihre Herstellung konventionell dokumentarisch ins Bild. Eine besondere Inszenierung von Arbeitern und ihrer Tätigkeit oder die effektvolle Vorführung von Produkten waren scheinbar nicht sein Ziel. In den Werksfotos wird vielmehr eine Art „Sicherheitsabstand“ zu den Arbeitern deutlich, wodurch viele von ihnen unbelebt und distanziert wirken. Sehr oft sind die Arbeiter in Rückenansicht zu sehen. Blicken sie doch einmal in die Kamera, dann meist in den Fällen, in denen sie zur Verdeutlichung der Größe neben eine Maschine gestellt wurden.

Mit dem isolierenden, abstrahierenden und ästhetisierenden Bild der Industrie, wie es freie Fotografen des „Neuen Sehens“ wie Hans Finsler, Albert Renger-Patzsch oder Sasha Stone entwarfen, hatten fest angestellte Werksfotografen wie Müller wenig gemeinsam. Wie es von ihm verlangt wurde, ging er unpathetisch seiner Arbeit nach und war für künstlerische Ansätze nicht zuständig. Stahel charakterisiert das Credo des typischen Werksfotografen wie folgt: „Möglichst alles scharf, alles in den richtigen Proportionen, möglichst ausgeglichene Tonwerte über das ganze Bild hinweg. Kein Expressionismus, keine aufgeladenen Hell-Dunkel-Kontraste.“⁹ Ein interessanter Blickwinkel



Emil Theis, Arbeiter bei der Montage der Turnhalle der Grundschule Dessau-Ziebigk in Junkers-Stahllamellenbauweise, 1928



wurde nicht erwartet, schon gar keine „künstlerische“ Annäherung an die Motive der Industrie. Eher das Gegenteil war der Fall, denn die „de to besser“¹⁰ Andere Anforderungen galten nur in der Werbung, in der die „de to besser“¹⁰ auf die graphische Verarbeitung des fotografischen Materials setzte. Müller war davon überzeugt, dass die Präsentation von Industriefotografie im fotografiegeschichtlichen Kontext immer vor dem Problem der Kontextualisierung steht. „Gute“ Bilder sind nicht identisch mit „guten“ Bildern für den Konzern, wie Hugo Müller nicht als Meister der Fotografie gesehen zu haben. Als ein offizielles Porträt von Hugo Müller wurde nicht der Angestellte herangezogen, sondern ein etablierter, renommierter Fotograf Hugo Erfurth auf.

Müller's Fotos gehörten zu einem Bestand vereinzelte Aufnahmen anderer, oft anonymer Fotografen. Dabei stechen zwei Aufnahmen des Dessauer Pressefotografen Emil Theis heraus. Anders als Hugo Müller, musste Theis, daran interessiert sein, ungewöhnliche Bilder zu liefern. Bei dem einen handelt es sich um eine Montage, die Flugzeug und Bauhaus als Symbole der erstaunlicherweise zum Sammelpunkt von technischer und künstlerischer Avantgarde gewordenen Provinzstadt Dessau in einem Bild vereint: das Bauhausgebäude wird von einer Junkers F 13 überflogen (Abb. ###). Das andere ist eine Momentaufnahme, die eine der technischen Innovationen von Junkers zeigt: Arbeiter montieren eine Stahllamellenhalle, die den Einstieg der Junkerswerke in den Bereich der Architektur markieren sollte (Abb. ###).

MOTIVE UND FUNKTIONEN

Die überlieferten Fotos und Grafiken lassen sich nach zwei Kriterien einteilen: zum einen nach ihrer Zugehörigkeit zu den einzelnen Unterfirmen des Konzerns, zum anderen nach ihrer Funktion, hier vorwiegend Dokumentation und Werbung – „Propaganda“ nach damaligem Sprachgebrauch.

In den zwanziger Jahren waren die wichtigsten Teile des Junkers-Konzerns die Junkers-Motorenbau GmbH, die Firma Junkers & Co (ICO), in der die Gasbadeöfen produziert wurden, die Junkers-Flugzeugwerk AG sowie die Junkers-Luftbild-Zentrale.

Da sich die Junkerswerke vor allem als *forschendes* Unternehmen verstanden, wurde natürlich auch die Fotografie in den Dienst von Erfindungen und Eigenentwicklungen gestellt. Im Bereich des Flugzeugbaus zeigt sich dies beispielsweise an den immer wieder fotografierten Belastungstests der Flügel. War es zunächst noch üblich, mit Säcken beschwerte Flügel zu zeigen, verfiel man schon bald auf den Gedanken, sehr viel fotogener die Mitarbeiter auf die Flügel klettern zu lassen. Vermutlich waren dies reine Inszenierungen für die Kamera, die entsprechend auch in der Werbung zum Einsatz kamen.

Neben der Unterstützung der Forschungsabteilungen gehörte die Darstellung der eigentlichen Fabrikation und der fertig gestellten Produkte zu den Aufgaben des Werksfotografen. Bei der Herstellung wurden oft sämtliche Stadien vom Einzelteil bis zum fertigen Erzeugnis ins Bild gesetzt. Zuweilen wurden aus solchen Fotos Mappen zusammengestellt, in denen etwa das Innenleben eines Motors mit übereinander klappbaren Tafeln demonstriert werden konnte.

Besonders zahlreich sind die Fotografien aus der Flugzeugproduktion. Fast 15 Jahre bevor man sich bei Junkers im Ersten Weltkrieg konkret mit dem Bau von Flugzeugen befasste, war die neue Erfindung auch zum Motiv der Fotografie geworden.¹¹ Schon die Gebrüder Wright fotografierten seit dem Jahr 1900 jeden Prototyp und dokumentierten ihre Testflüge. Erste ambitionierte Aufnahmen professioneller Fotografen, die die sensationelle Erfindung in wohlkomponierten, piktorialistischen Bildern mit Sonnenuntergang zeigten, erschienen bereits früh in Foto-Fachblättern, so etwa 1910 W. Kimbells *Hammond's First Flight, at Dawn* im *Australasian Photo-Review*¹² und 1911 *The Aeroplane* von Alfred Stieglitz in *Camera Work*.¹³

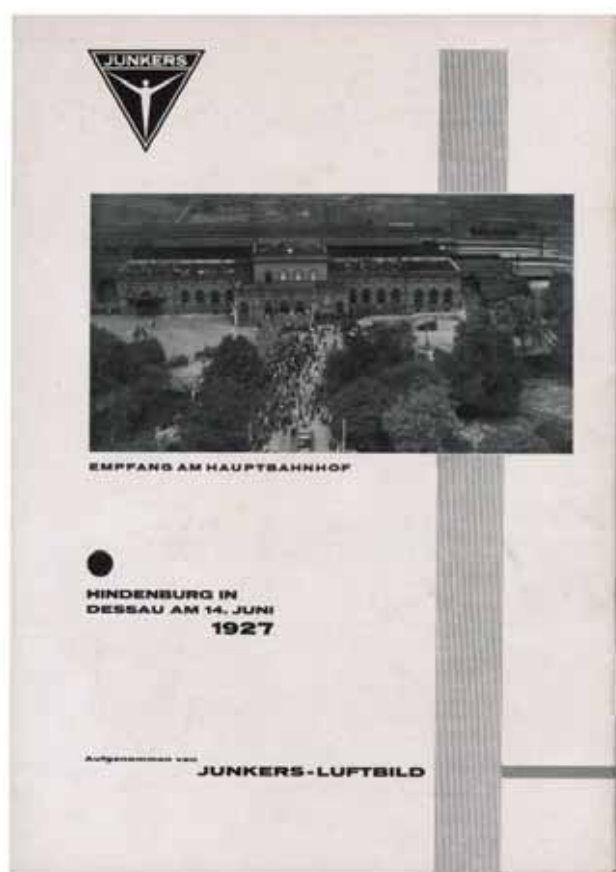
Im Junkers-Bildbestand legt allein ein Foto des Berliners Adolf Baeumker von der abenteuerlichen Frühphase der Fliegerei Zeugnis ab (Abb. ###). Wenngleich die Aufnahme eines Segelfliegers in Darmstadt wohl erst 1923 entstand, kann sie noch als Dokument der Experimentierphase gelten, denn der erste europäische Segelflug überhaupt hatte erst 1916 in der Rhön stattgefunden.

Als in den Junkers-Werken begonnen wurde, die eigenen Flugzeuge zu fotografieren, war die verwegene Frühphase schon Geschichte. Die Aufnahmen sind somit eher nüchterne Dokumentationen einer zwar immer noch neuen, aber bereits mehr oder weniger beherrschbaren Technik. Im Vordergrund stehen Aufnahmen von der Flugzeugmontage oder fertigen Maschinen, die in der Werkshalle oder auf dem Flugplatz stehen. Als Idealansicht galt der Blick von schräg vorne oder hinten. Zuweilen lässt sich die Freude erahnen, das Flugzeug als Chiffre der Modernität neben älteren Fortbewegungsmitteln aufzunehmen - Kutschen, Kamelen, Booten etc. Verpflichtend war es ferner, bei der Landung an fernem Ort ein Foto der Maschine mit Einheimischen zu machen und so einen Beleg des Erreichten zu liefern. So wurde das Erfolgsmodell F 13 in den zwanziger Jahren natürlich stets dann fotografiert, wenn ferne Flugplätze wie beispielsweise Bangkok oder Maracaibo (Venezuela) erreicht worden waren. Selten hingegen sind Fotos, die Junkers-Maschinen bei ihrer eigentlichen Leistung, dem Flug, ins Bild setzen. Zwar hatte man nicht mit den Problemen des frühen Films zu kämpfen, wo das Flugzeug stets zu schnell war und die Kamera nicht folgen konnte, aber mit der Fotokamera kam man vom Boden aus kaum nah genug an das Flugzeug heran und hatte zudem mit dem Gegenlicht umzugehen, so dass meist kaum mehr als eine kleine dunkle Silhouette am riesenhaften Himmel das Ergebnis war. Gerade deshalb spiegeln die Aufnahmen vom Boden jedoch den Pioniergeist und Gedanken vom Aufbruch des Flugzeugs in neue, unerschlossene Weiten, in denen die Maschinen klein und schutzlos erscheinen. Erst mit der zunehmenden Etablierung des Flugzeugs im Luftraum seit etwa Mitte der zwanziger Jahre betrieb man dann auch bei Junkers regelmäßig den ungleich größeren Aufwand, Piloten oder mitfliegende Fotografen von einem parallel fliegenden Flugzeug aus Bilder machen zu lassen. Nun war die Kamera in die Lage versetzt, die Maschine von oben aufzunehmen, nicht mehr klein und verloren, sondern so, dass sie den durch den Bildausschnitt klar umgrenzten Luftraum scheinbar beherrscht: groß das Flugzeug, klein die Welt am Boden. In den Jahren um 1933 etablierte sich schließlich das Motiv der Flugzeugflotte, zunächst als noch friedliches Symbol eines propagierten neuen Massenfortbewegungsmittels, wenige Jahre später dann als Symbol militärischer Übermacht.

Die Warmwassersparte ICO, über Jahrzehnte wirtschaftliches Rückgrat des Konzerns, ist die zweite intensiv fotografisch dokumentierte Abteilung der Junkerswerke. Zahlreich sind die Bildserien, die die Montage von Badeöfen und Durchlauferhitzern festhielten, von den einzelnen Bauteilen bis zum fertigen Produkt. Abseits der von vorneherein für Reklame-Aufnahmen vorgesehenen Bilder, die oft auch von Werbeleiter Peter Drömmer gemacht wurden, sind diese Bilder wenig bemerkenswert. Es bestand nur selten die Notwendigkeit, die eigenen Produkte ästhetisierend ins Bild zu setzen. Dass man theoretisch dazu in der Lage war, solche Bilder zu liefern, zeigen zwei Aufnahmen von Duschköpfen, die 1930 für einen Artikel der Werkbund-Zeitschrift „Die Form“ angefertigt wurden.

Nur wenige Fotografien scheinen von vorneherein dazu aufgenommen worden zu sein, eine Firmengeschichte in Bildern zu schreiben. Zumeist wurden sie nachträglich ausgewählt und in Alben eingeklebt, gemeinsam mit Dokumenten und erklärenden Texten. So entstanden zahlreiche großformatige Einzelbeiträge zur Firmengeschichte und zu den technischen Innovationen. Die Alben geben Auskunft darüber, welche Bilder innerhalb der Firma als wichtig erachtet wurden.

Daneben stehen einzelne systematische Dokumentationen. Vor allem wurden in periodischen Abstän-



Empfang des Reichspräsidenten Hindenburg am Dessauer Bahnhof, 14. Juni 1927 (Anzeige für Junkers Luftbild)

den die Firmenräume festgehalten, zunächst auf der Aachener Frankenburg (bereits inklusive Fotowerkstatt). Die umfangreichste Serie dieser Art stammt aus den zwanziger Jahren. In Dessau entstand ein Porträt der Firma in der Hierarchie der Räume, vom Direktorzimmer über die einzelnen Werkshallen und das Reklamebüro bis hin zum Fahrradschuppen.

Wie in vielen anderen Firmen ist auch bei Junkers das Außergewöhnliche fotografisch besser dokumentiert worden als der Alltag. Auch eine betont „sachliche“ Werksfotografie kann sich dem Reiz des besonderen Ereignisses nicht entziehen. Industriefotografie vermittelt kein vollständiges Bild der Arbeitswelt. „Eine Photographie der Kruppwerke oder der AEG ergibt beinahe nichts über diese Institute“, schrieb Bertolt Brecht im Jahr 1931.¹⁴

In bestimmten, außergewöhnlichen Momenten hatte der Werksfotograf sogar in der Rolle des Bildreporters zu agieren. Entsprechende Anlässe für Ereignisfotografie bei Junkers waren Erstflüge neuer Flugzeuge, das Erreichen „runder“ Produktionsziffern, aber auch soziale Ereignisse wie Betriebsausflüge in den Wörlitzer Park oder Besuche des Werks durch Politprominenz. Auch besonders negative Ereignisse wurden festgehalten, etwa der Absturz

eines Prototyps des Jagdeinsitzer J 2 im September 1916. Eine ganze Fotoserie dokumentiert diesen dramatischen Rückschlag (Abb. ###, ###). Der Testpilot Max Schade war bei einem Langsamflugversuch ins Trudeln geraten und in einen Garten in Dessau gestürzt. Das Flugzeug wurde in Stücke gerissen, der Pilot kam ums Leben.

VOM HORIZONTALEN ZUM VERTIKALEN BLICK - JUNKERS-LUFTBILD

Die ab 1921/22 aufgebaute Luftbild-Abteilung mit Zweigstellen in Berlin-Tempelhof, Leipzig-Mockau, Dessau und Essen war der Unternehmensbereich der Junkers-Werke, in dem Fotografie unmittelbar kommerziell verwertet wurde.

In Konkurrenz zu zahlreichen anderen Firmen versuchte man, die eigenen Flugzeuge für zivile Fotokampagnen zu nutzen, nachdem die ursprüngliche Rolle von Flugzeug und Kamera, „Auge der Armee“¹⁵ zu sein, sich vorerst erledigt hatte. Der wichtigste Einsatzbereich war schon bald die Anfertigung von Luftbildern für die Kartographie. Noch Mitte der 20er Jahre waren neun Zehntel der Erdoberfläche nicht oder nur ungenügend vermessen.¹⁶ Ein frühes Projekt dieser Art unter Beteiligung von Junkers war die flächendeckende Foto-Kampagne entlang des Río Magdalena in Kolumbien mit einer F 13 im Jahr 1922. Die Kartierung des Gebiets sollte es ermöglichen, Konzessionen zum Abbau von Bodenschätzen zu vergeben.

Einige Jahre später wurde eine Junkers W 33 zum Luftbildflugzeug umgebaut, so dass nun durch ein Loch im Rumpfboden Senkrechtaufnahmen gemacht werden konnten. Zahlreiche deutsche Großstädte bestellten bei Junkers Luftbilder, um das Kartenmaterial verbessern und städtebauliche Projekte besser planen zu können. Daneben wurden aus den Flugzeugen zu Werbezwecken sowohl Fotos anderer Junkers-Maschinen im Flug als auch Luftbilder exotischer Orte gemacht. Diese sollten werbewirksam den Aktionsradius der Junkers-Maschinen und deren „Beherrschung“ des gesamten Luftraums der Erde unter Beweis stellen.

Schließlich gab es in kleinem Umfang Versuche, Luftfotografie und Bildreportage miteinander zu verschmelzen. Als 1927 Reichspräsident Hindenburg Dessau besuchte, wurde dies aus einer durchaus neuen Perspektive dargestellt (Abb. ###). Von oben war die Person des Politikers selbst zwar unsichtbar, aber seine Eigenschaft, Ereignis und Anziehungspunkt zu sein, ließ sich umso eindrucksvoller festhalten. Ähnliches gilt auch für Luftaufnahmen, die beim Ersten Deutschen Flugtag im September 1926 vom Flughafen Tempelhof gemacht wurden (Abb. ###). Sie beziehen ihren besonderen Reiz aus der Gegenüberstellung von reiner Asphaltfläche, auf der die Flugzeuge als Objekte der Massenbegeisterung ornamental angeordnet sind, und dem chaotischen Gewusel der Zuschauermassen, die zugleich von Absperrbändern in eine begrenzte Fläche gezwungen werden.

DAS KOLLEKTIVE ANTLITZ EINES KONZERNS

1929 war das letzte glückliche Jahr des Konzerns unter Hugo Junkers. Wohl ohne den bevorstehenden Niedergang zu ahnen, machten sich einige seiner Mitarbeiter an eine besondere Bestandsaufnahme, die zugleich ein Geschenk der Mitarbeiter an den Firmengründer zum 70. Geburtstag war – ein Kollektivporträt des Konzerns in den Gesichtern seiner Mitarbeiter. Fotografisch gesehen gehört das dabei entstandene Album zu den eindrucksvollsten Teilen des überlieferten Junkers-Bildbestands.¹⁷ Im imposanten Format von 59 x 42 cm ist es als Ringbuchordner angelegt und enthält 50 kartonierete Seiten mit 319 Porträtfotos. Die Unterseite des gewichtigen Ringbuchs wird von einer schweren Metallplatte gebildet. Die Fotos stammen wohl überwiegend von Hans Müller.¹⁸ Um eine monotone Reihung von Köpfen zu vermeiden, die eher an eine Aufstellung des Personalbüros erinnern hätte können, wurden die Porträtaufnahmen mit weiteren Fotos unterlegt. Diese zeigen Erzeugnisse und Produktionsstätten der Junkers-Werke oder Ereignisse, die im Zusammenhang mit der Geschichte der Firma standen. Das Ergebnis ist vielschichtig und bringt Selbstbewusstsein und Selbstverständnis der Junkers-Mitarbeiter zum Ausdruck.

Zunächst stellt der Ordner offenbar einen bildlichen Gratulationscours der verdienten Mitarbeiter dar, die in der Reihenfolge ihres Dienstbeginns dem Chef gegenübertreten und den Glückwunsch durch ihre persönliche Unterschrift noch bekräftigen. Die Anordnung der Bildnisse, je sechs bis zehn pro Tafel, wurde nach Eintrittsdatum in die Firma vorgenommen – die treuesten Mitarbeiter kamen zuerst. So beginnt die Reihe mit dem Oberingenieur Emil Wergien, der am 1. Februar 1891 in die damals noch kleine „Versuchsstation für Gasmotoren von Oechelhaeuser und Junkers“ eingetreten war. Daneben war die Aufnahme in das Album an die Dauer der Betriebszugehörigkeit geknüpft. Das letzte Bild zeigt daher nicht den Neuling von 1929, sondern den Betriebsleiter im Kaloriferwerk Alfred Bienengraber, der am 6. Januar 1919 seinen Dienst angetreten hatte. Wer nicht mindestens zehn Jahre dabei war, wurde demnach weggelassen. Der Band ist auch keine Mitarbeiterchronik, wichtige frühe Weggefährten von Junkers fehlen. Voraussetzung war, dass man bis in die Gegenwart dem Konzern angehörte.

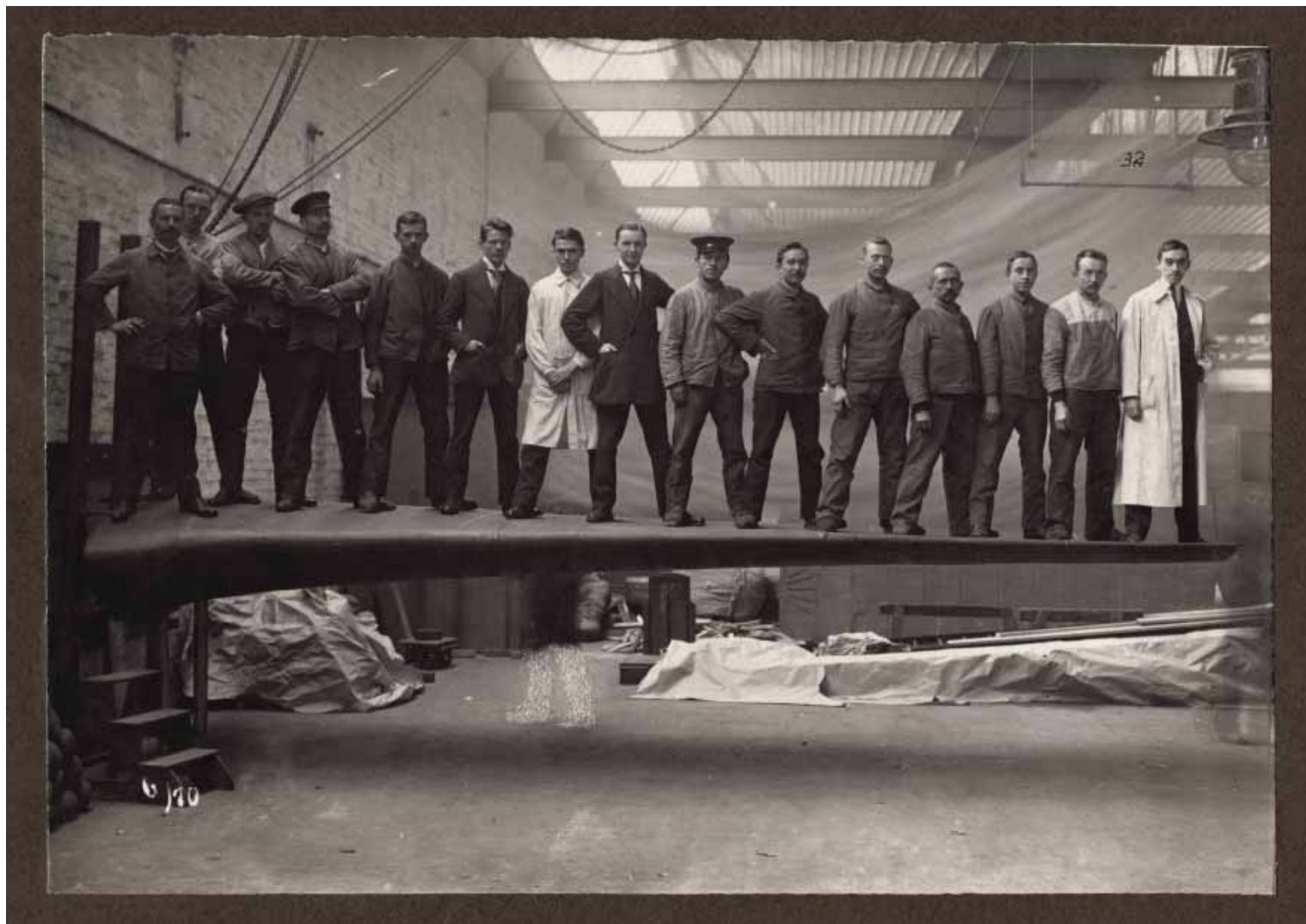
Die Reihung nach dem Eintrittsdatum erzeugt in dem Kollektivporträt einen besonderen Reiz, denn nun steht der Maschinenschlosser – zumindest formal gleich – neben dem promovierten Ingenieur, die Sekre-

tärin neben dem Betriebsleiter, der Fotograf neben dem Stanzer. In den Bildern selbst erlaubt nur die Kleidung Rückschlüsse auf die jeweilige Tätigkeit. Das Album zeigt, dass die Vorliebe der Zeit für archivalisch vorgehende, typisierende Sammelwerke, wie sie etwa, wenn auch wesentlich ambitionierter, August Sander mit den *Menschen des 20. Jahrhunderts* schuf, selbst in der Firmenphotographie der Zeit erschien. Gerade durch die Anordnung abseits der Hierarchien ergibt sich ein neues Bild. Als 1872/73 bei Krupp Einzelporträts der Beschäftigten entstanden, wurden diese zwar ebenfalls nach der Länge ihrer Betriebszugehörigkeit angeordnet, doch leitende Mitarbeiter und Angestellte wurden von den einfachen Arbeitern getrennt: „Arbeiteralben einerseits - Beamtenalben andererseits.“¹⁹ Doch trotz aller Gleichheit bei der Repräsentation fallen auch bei Junkers bestimmte Ungleichheiten ins Auge. Unter den über 300 Porträtierten findet man lediglich 18 Frauen, alle in untergeordneten Positionen (Sekretärinnen, Kontoristinnen, Bibliothekarin etc.). Die Junkerswerke waren ein technisches Unternehmen, also auch ein Männerunternehmen. Auch die Selbstdarstellung der Porträtierten unterscheidet sich und es scheint, als ob die Mitarbeiter höherer Stellung weniger Scheu vor der Kamera hatten. Sie waren es vielleicht eher gewöhnt, fotografiert zu werden als einfache Arbeiter, die oft unsicher in die Kamera sehen oder scheu zur Seite blicken. Nicht zu klären ist, wie groß der Anteil Müllers an dieser Inszenierung war. Hatte er sich den „Persönlichkeitsstil“ von den Kunstfotografen der Zeit abgeschaut und wollte jeden als unverwechselbares Original zeigen? Insgesamt ist die Reihe dennoch formal konventionell. Bewusste Abweichungen von der Norm oder stärkere Stilisierung, wie sie etwa Lucia Moholys wenige Jahre zuvor entstandene Porträts von Bauhaus-Angehörigen oder stärker noch Helmar Lerskis Bildnisserie *Köpfe des Alltags* (publiziert 1931) zeigen, findet sich hier nicht. Auch die in anderen Porträtserien der Zeit übliche Anonymisierung der Dargestellten, die eher Typ als Individuum sein sollten, kam angesichts des Zwecks nicht in Frage.

Schließlich erinnert der Prachtband an ein Gruppenporträt, wie sie bei kleineren Firmen üblich sind. Die Aufteilung in Einzelporträts trug nicht nur der Tatsache Rechnung, dass ein gemeinsames Gruppenfoto der dargestellten Personen aufgrund der Größe des Konzerns organisatorisch nicht möglich war, sondern wertete auch den Einzelnen auf. Auch wenn es mit „dem Wachstum der Fabrik schwieriger wurde, die Belegschaft als Familie zu sehen“,²⁰ hat das Album doch etwas vom Versuch, dem Firmenchef seine Mitarbeiter im Stil eines Familienalbums zu präsentieren.

Der Konzern sollte offenbar vor dem Auge seines Gründers und Chefs in der Vielheit der Individuen erstehen, die erst den unternehmerischen Erfolg garantierten. Über die Gratulation hinaus musste der Band Junkers durchaus auch an seine wirtschaftliche und soziale Verantwortung erinnern, und auch daran, dass der Konzern nicht allein auf seinen Erfindungen beruhte, sondern symbolisch auf einer Metallplatte und vielmehr noch auf jedem Einzelnen seiner treuen Mitarbeiter.

- 1 Hierzu ausführlich: Detlef Siegfried: Der Fliegerblick. Intellektuelle, Radikalismus und Flugzeugproduktion bei Junkers 1914 bis 1934. Bonn 2001.
- 2 Zur Fotografie im Kontext der Werbung s. den Beitrag von Ralf Forster.
- 3 Im Vergleich dazu umfassen beispielsweise das Kruppsche Fotoarchiv, beginnend mit Aufnahmen von 1861, etwa 140.000 Aufnahmen, das AEG-Photoarchiv für den mit Junkers vergleichbaren Zeitraum von 1898 bis 1929 etwa 25.000 Negative. Klaus Tenfelde (Hg.): Bilder von Krupp. Fotografie und Geschichte im Industriezeitalter. München 1994, S. 7; Kerstin Lange: Die Bilder der AEG. Material, Sprache und Entstehung. In: Lieselotte Kugler (Hg.): Die AEG im Bild. Berlin 2000, S. 9-22, hier S. 18.
- 4 Urs Stahel: Industriefotografie - Inszenierte Sachlichkeit. In: Giorgio Wolfensberger/Urs Stahel: Industriebild. Der Wirtschaftsraum Ostschweiz in Fotografien von 1870 bis heute. Zürich 1994, S. 290f.
- 5 So Sonja Junkers im Gespräch mit dem Autor.
- 6 Zur Geschichte der ICO: 100 Jahre Dessauer Gasgeräte. Dessau 1992. Die Alben befinden sich im Privatchiv Bernd Junkers.
- 7 Stahel 1994 (wie Anm. 4), S. 291.
- 8 Zur Geschichte der Industriefotografie in Deutschland: Tenfelde 1994 (wie Anm. 3); Wolfensberger/Stahel 1994 (wie Anm. 4); Kugler 2000 (wie Anm. 3); Andreas Zeising: Dramatik und Distanz - Positionen der Industriefotografie im 20. Jahrhundert. In: Sabine Beneke/Hans Ottomeyer: Die zweite Schöpfung (Ausst.-Kat. Deutsches Historisches Museum Berlin). Berlin 2002, S. 114-119.
- 9 Wolfensberger/Stahel 1994 (wie Anm. 4), S. 282.
- 10 Vgl. beispielsweise den Bild- und Textband *Das Industriebild* von 1929, der einen „Durchschnitt durch das Gegenwartsschaffen auf dem Gebiete der ‚Industriekunst‘ [...] geben“ sollte. Der Band enthält ausschließlich Gemälde. Agnes Waldstein: Das Industriebild. Vom Werden einer neuen Kunst. Berlin 1929.
- 11 Zur frühen Fliegerei in der Fotografie: History of Photography, Hefte 1 u. 3, 2004.
- 12 Francis Ebury: The Pictorial Treatment of a Flying Machine. In: History of Photography 3 (2004), S. 283-298.
- 13 Andrew Szegedy-Maszak: Alfred Stieglitz: The Aeroplane. In: History of Photography 1 (2004), S. 41f.
- 14 Bertolt Brecht: Der Dreigroschenprozeß. Ein soziologisches Experiment. In: Ders.: Gesammelte Werke in acht Bänden, B. 8: Schriften 2, Frankfurt a. M. 1967, S. 161.
- 15 So der Weltkriegsmajor Hans Arndt rückblickend über die Rolle der Fliegertruppe in: Deutsche Luftfahrt. Berlin 1925, S. 34, hier zit. nach Friedrich 2001, S. 82.
- 16 F. W. Schulze zur Marbke: Die Junkers-Werke in Dessau. Sonderabdruck aus dem Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1928. Berlin 1928, S. 438-493, hier S. 491f.
- 17 DM, FA-Juprop 1071. Die erste Seite des Bandes ist nicht überliefert. Vermutlich handelte es sich um ein Titelblatt. Sämtliche Kartons waren mit einer Prägung des Junkers-Firmenlogos versehen.
- 18 Müller selbst erscheint auf der 19. Tafel, weil er erst seit 1911 bei Junkers arbeitete.
- 19 Alf Lütke: Gesichter der Belegschaft. Porträts der Arbeit. In: Tenfelde 1994 (wie Anm. 3), S. 67-87, hier S. 72-75. Zugleich träumte Krupp lange davon, jeden neuen Mitarbeiter aufnehmen zu lassen. Dabei wäre das Motiv ein gänzlich anderes gewesen, nämlich möglichst weitgehende Kontrolle. Zudem glaubte er daran, dass der Zwang, sich fotografieren zu lassen, „Lumpengesindel“ davon abschrecken könne, sich überhaupt zu bewerben. Ebd.
- 20 Wolfensberger/Stahel 1994 (wie Anm. 4), S. 62.



26 Fünfzehn Arbeiter und Ingenieure auf einem Flugzeugflügel, Oktober 1915



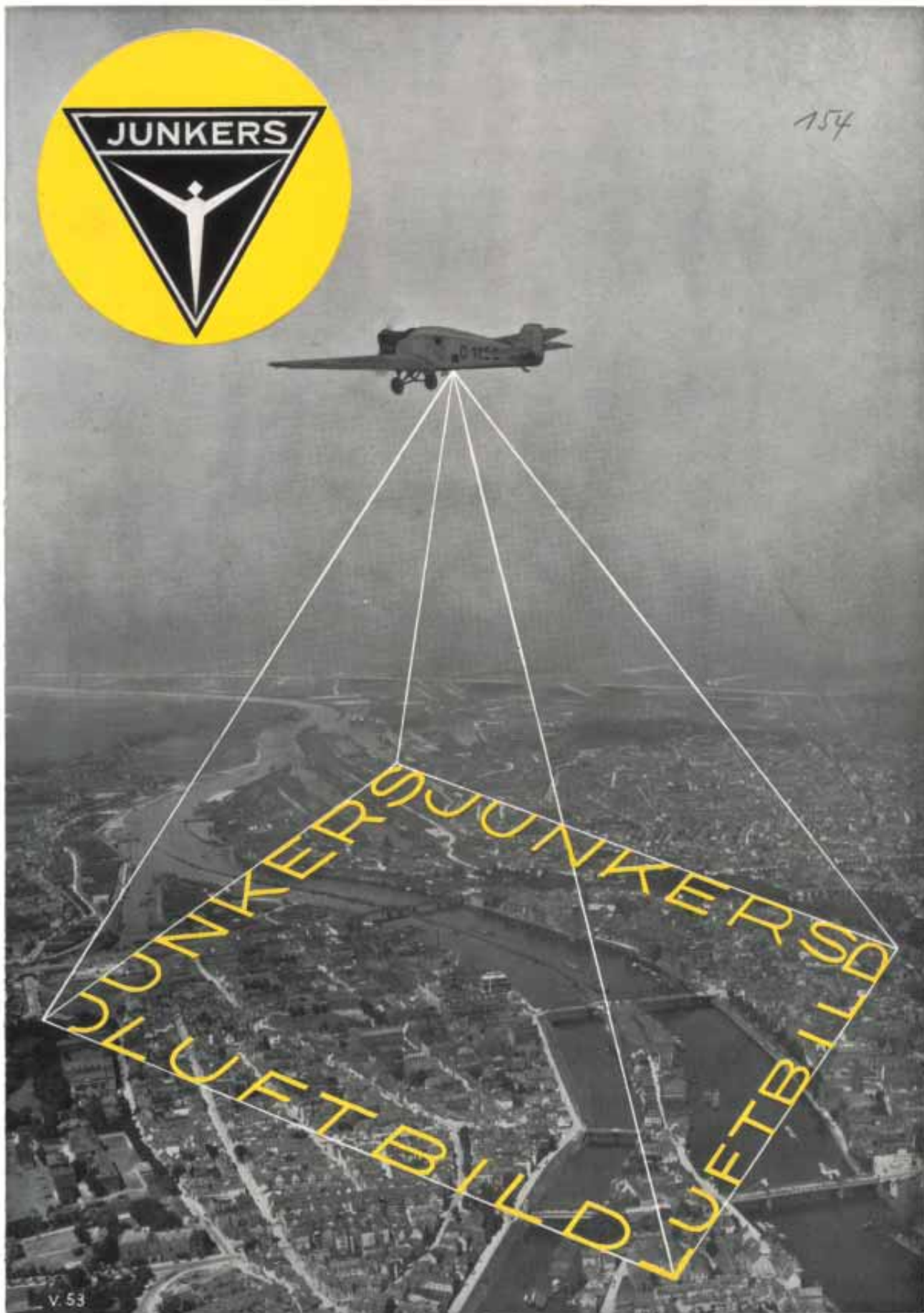
31 Bei einem Testflug über Dessau abgestürzte Junkers J 2, 26. September 1916



32 Fliegermannschaft des Höhenrekords mit ihrer F 13 nach erfolgreichem Flug, 13. September 1919



47 Titelseite der Junkers-Nachrichten 4/5 (1930)



50 Anzeige für Junkers Luftbild mit Aufnahme einer W 33 über einer Stadt, um 1929