

NUDNIK Forgetting Josef Ganz
Rémy Markowitsch



Maikäfer (From the Photo Archive of Josef Ganz, 1930-1933)

NUDNIK *Forgetting Josef Ganz*
Rémy Markowitsch

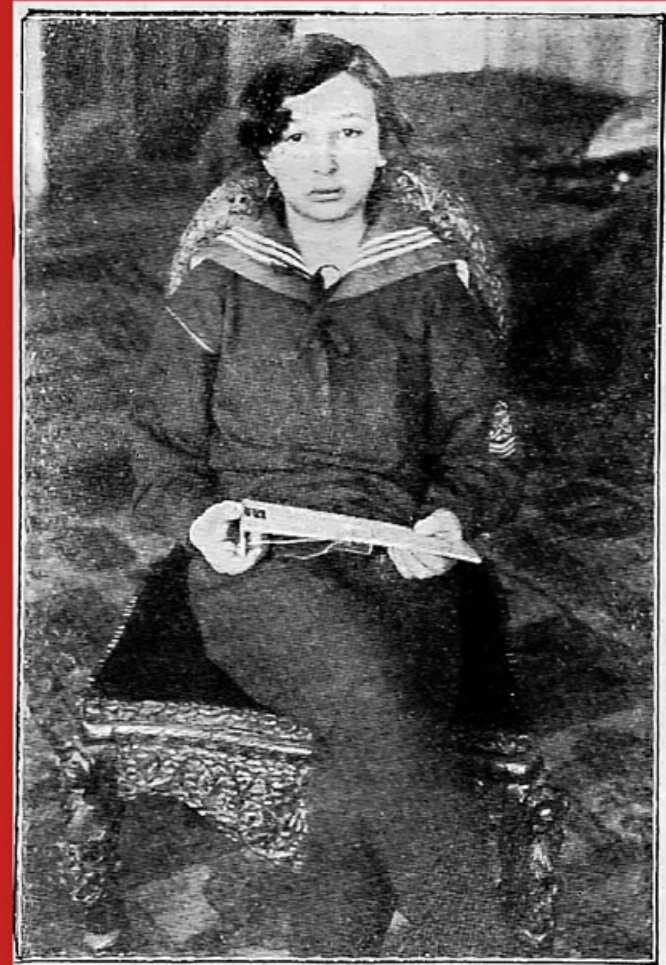
Die raumgreifende Installation *Nudnik. Forgetting Josef Ganz* des Schweizer Künstlers Rémy Markowitsch behandelt in ihrer Zusammenstellung aus skulpturalen und multimedialen Arbeiten und Archivalien die Schicksalsgeschichte des jüdischen Ingenieurs und Journalisten Josef Ganz. Der Künstler präsentierte die Summe seiner Arbeiten in einem Kabinettraum mit zwei angrenzenden Korridoren in der Ausstellung „Wolfsburg Unlimited. Eine Stadt als Weltlabor“, der ersten kuratierten Schau von Ralf Beil im Kunstmuseum Wolfsburg 2016. Diese Auseinandersetzung ist nicht nur eine ästhetische Überführung der fotografischen Negative und schriftlichen Dokumente Ganz' in eine Präsentation als groß gezogene Prints oder als Video, sondern durch den assoziativen Zugang des Künstlers gleichsam die Durchleuchtung und Entblätterung der Geschichte einer bisher kaum beachteten Persönlichkeit der Automobilindustrie des 20. Jahrhunderts.

Die Prozesse des Entblätterns und Durchleuchtens – also die Sichtbarmachung von verborgenen Erzählungen, (materiellen) Zuständen und Beziehungsgeflechten – sind bestimmende Merkmale von Rémy Markowitsch' künstlerischer Arbeitsweise. Inhaltlich seit 1993 von besonderen Geschichten, Biografien und Literaturen angetrieben, offenbart der Künstler durch fotografische Durchleuchtungen die Ergebnisse seiner Recherchen. Ähnlich wie der Begriff aus dem medizinischen Bereich der Radiologie beschreibt, wird das entsprechende Motiv durchdrungen, also durchleuchtet, und mit einem anderen Motiv überblendet – genau in dem Moment, in dem



die fotografischen Bilder von einem opaken in einen luziden Zustand wechseln, überlagern sie einander zugleich. Dabei rückt ebenso das Trägermaterial in den Vordergrund, Rasterpunkte werden hervor gekörnt und die Darstellung bleibt nicht mehr auf eine Abbildung fokussiert, sondern fordert zum simultanen Betrachten auf. Beginnend im Jahr 1993 mit Pflanzenbildern in dem Zyklus *Nach der Natur* untersucht Markowitsch mittels dieser Technik die Verwendung von Fotografien in Büchern und ihre Darstellungsformen. In dem Projekt *Bibliotherapy*, an dem der Künstler von 2001-03 arbeitete, eignete er sich zusammen mit einer Vielzahl vorlesender Teilnehmer die Literaturen *Bouvard et Pécuchet* von Gustave Flaubert, *Robinson Crusoe* von Daniel Defoe und *Der grüne Heinrich* von Gottfried Keller an. Diese Arbeit ›durchleuchtet‹ die Bücher nicht im wortwörtlichen Sinn, sondern analysiert sie und ihre Rezeption durch ihre gesprochene Lektüre als Räume kulturellen Wissens. In dem Ausstellungs- und Buchprojekt *On Travel* von 2004 führt er die Technik des Durchleuchtens mit der Lesung von Textzitaten aus literarischen und wissenschaftlichen Publikationen zusammen und stellt den vielschichtigen Bildzitaten eine auditive Ebene zur Seite. Durch dieses Kompilationsprojekt beleuchtet er den Topos der Tropen, der bei Literaten und Anthropologen anhand des weißen Reisenden, der exotische Landschaften und Menschen erkundet, beschrieben wird.

In extensiver Weise werden diese Durchleuchtungen von Markowitsch in seinen Biografieprojekten betrieben: er durchdringt Literaturen und Dokumente von Autoren wie Gustave Flaubert, der ihn beständig zur Beschäftigung herausfordert, oder auch Künstlerfiguren wie Ernst Ludwig Kirchner. Dabei entblättert er Schichten



Joseph Ganz, ein zwölfjähriger Gymnasiast in Wien, hat eine Schutzvorrichtung für elektrische Straßenbahnwagen erfunden, auf welche ihm vom österreichischen Patentamt ein Patent erteilt wurde. Fachmänner versichern, daß es sich um eine ganz vorzügliche Erfindung handelt. Der junge Techniker hat schon mehrere andere beachtenswerte Erfindungen gemacht und verspricht somit ein berühmter Mann zu werden.



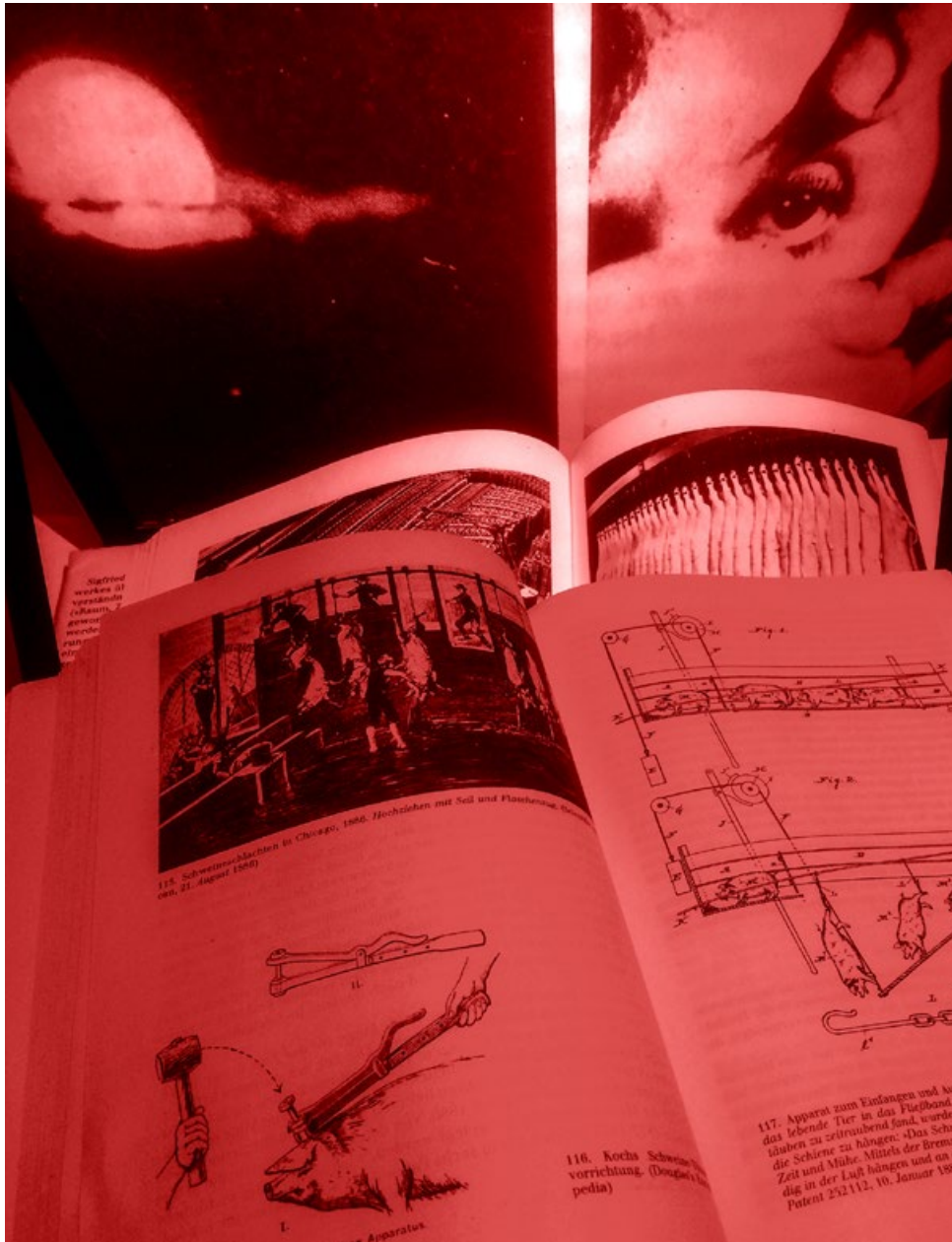
HITLER / KDF WAGEN, 1938



Monkey Talk



Henry Ford erhält Deutschen Adlerorden



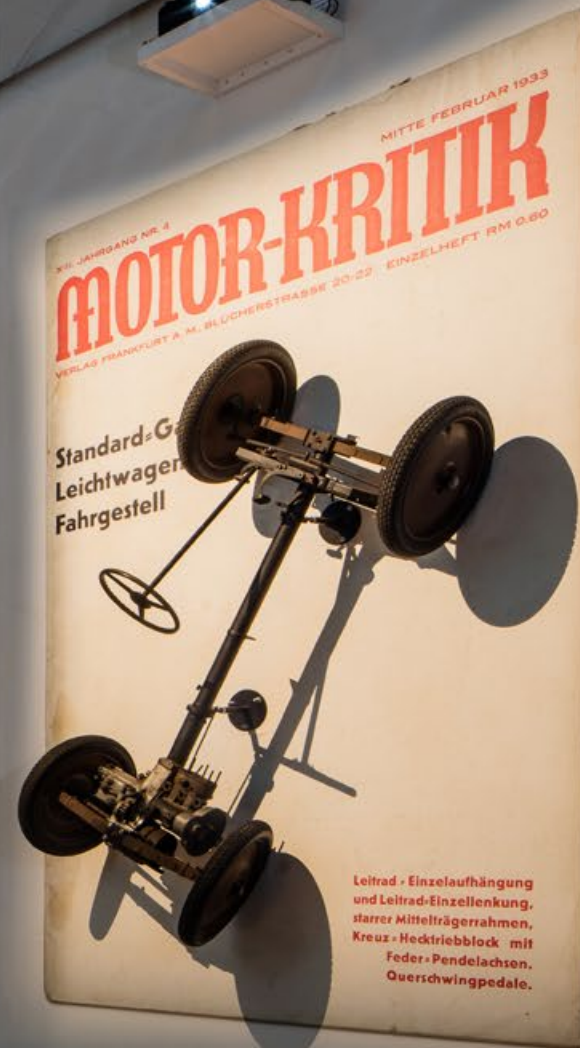
Giedion in Red



Motorkritik 1931 & 1933



NUDNIK Forgetting Josef Ganz, The Inner Beauty >



und Ebenen von geschriebenen Geschichten oder Bilderzählungen, die diese Persönlichkeiten umgeben und macht sie visuell erfahrbar. Die komplexeste und zugleich dichteste Entblätterung dieser Art stellt die Arbeit *Nudnik* über das Leben Josef Ganz dar.

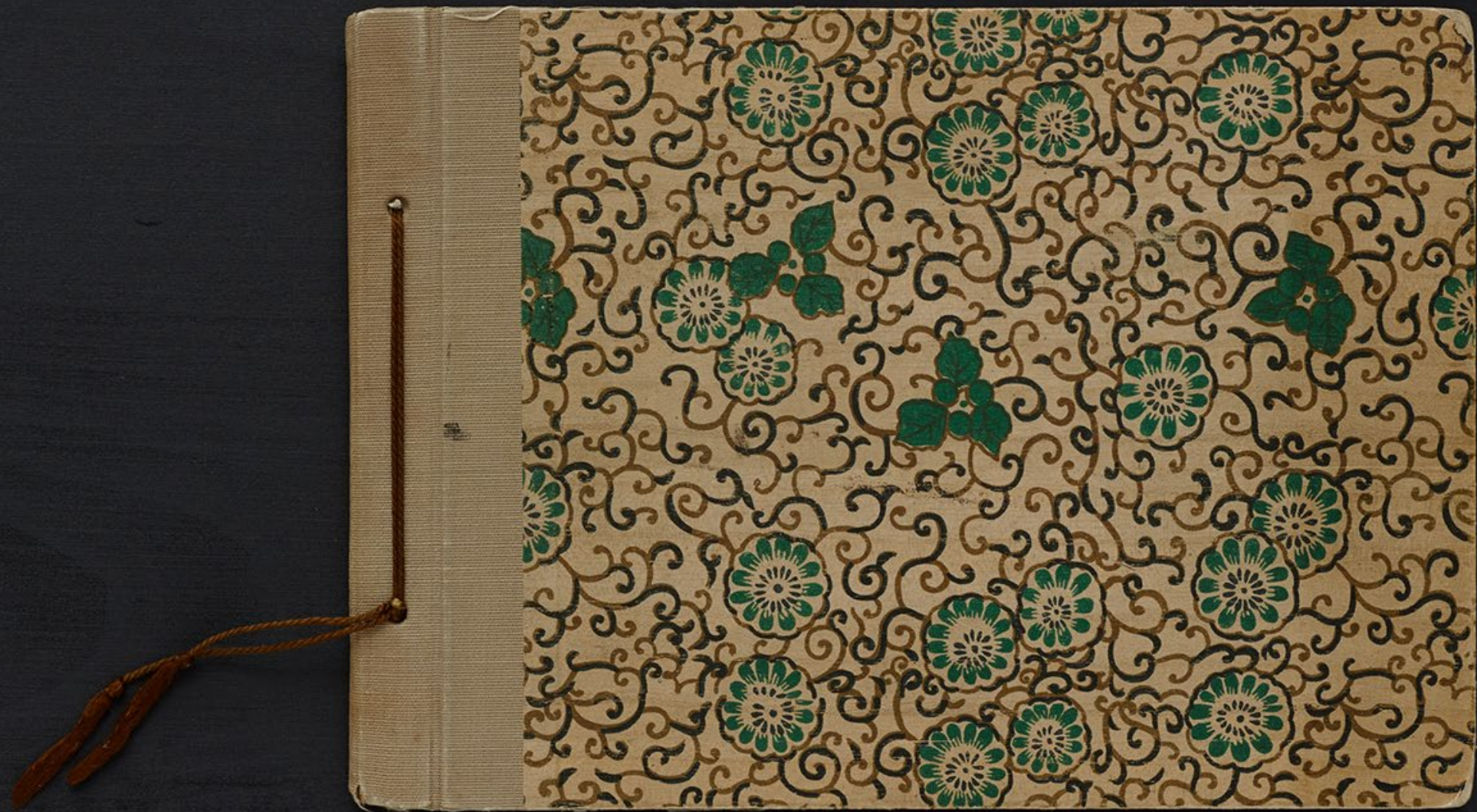
Erstmals seit seinem Tod 1967 erfuhr Josef Ganz im Jahr 2005 durch einen Artikel des niederländischen Ingenieurs und Journalisten Paul Schilperoord erneute Aufmerksamkeit, indem Letzterer Ersteren als den eigentlichen Erfinder des Volkswagens beziehungsweise des Käfers bezeichnete. Mit der Veröffentlichung des Artikels in den Niederlanden meldeten sich verschiedene Familienmitglieder von Josef Ganz bei dem Autor und er gelangte in den Besitz des Originalfotoarchivs. Die Fülle an Informationen und Materialien ermöglichte Schilperoord die Herausgabe der umfangreichen Publikation »The Extraordinary Life of Josef Ganz, the Jewish Engineer Behind Hitler's Volkswagen«, die zuerst 2009 auf Niederländisch und 2012 auf Englisch erschien. Als Markowitsch im Rahmen seiner Recherchen für die von Direktor Ralf Beil am Kunstmuseum Wolfsburg kuratierte Ausstellung »Wolfsburg Unlimited. Eine Stadt als Weltlabor« mit Paul Schilperoord in Kontakt trat, erhielt er die Möglichkeit das umfangreiche Bild- und Textarchiv des jüdischen Ingenieurs zu sichten, das in zahlreichen Negativen und Mikrofilmen seine Arbeit dokumentiert sowie viele Testfahrten zeigt, die er für Daimler und Adler oder die Zeitschrift *Motor-Kritik* unternahm. Dieses Material machte dem Künstler deutlich, was für ein bewegtes Leben Josef Ganz hatte und wie stark er durch sein Schicksal gebeutelt war:

»Dank dem Zugriff auf [das] Text- und Bildarchiv sehe ich wie im

Zeitraffer Josef Ganz in diversen Autos quer durch Europa fahren, rasend auch im Gemüt, durch Berufsverbot und Prozesse gezeichnet, voller illusorischer Hoffnung, in der Schweiz den Schweizer Volkswagen »Silberfisch« erfolgreich vorantreiben zu können, und permanent in Angst vor Nazikillerkommandos und seinem »Erzfeind« Paul Ehrhardt.«¹

Ganz war als jüdischer Ingenieur ungarischer Herkunft vor dem Zweiten Weltkrieg für diverse Automobilhersteller tätig, wie etwa Daimler, BMW und Adler und zeichnete als Chefredakteur für das Fachmagazin *Motor-Kritik* verantwortlich. In Artikeln und durch seine zahlreichen Konstruktionen von rund 30 Kleinwagen konnte er seinen Bemühungen für die Entwicklung eines kostengünstigen Kleinwagens Ausdruck verleihen. 1931 präsentierte Ganz der Automobilwelt den Fahrzeugprototyp »Maikäfer«, der später viele Merkmale des späteren VW Käfers in sich vereinen sollte. In den Folgejahren erhielt er für seine Erfindungen und kritischen Vorstellungen beim Fachpublikum auf Automobilmessen viel Anerkennung und befand sich im regen Austausch mit anderen Kollegen. So ist zu vermuten, dass das Titelbild der *Motorkritik* von November 1931 Ferdinand Porsches Sohn Ferry zeigt², wie er am Steuer des Maikäfers, Ganz' Erfindung, Probe fährt (bei dem Beifahrer handelt es sich womöglich um Adolf Rosenberger, jüdischer Rennfahrer, Freund und Mitarbeiter von Ferdinand Porsche). Mit der Machtergreifung der Nazis wurde seine Karriere jäh beendet. Als Hitler an die Macht kam, war Ganz trotz einer gewissen Berühmtheit seiner Person dazu gezwungen zu fliehen, da sowohl die Gestapo hinter ihm her war als auch Paul Ehrhardt, ein Ingenieur bei Tatra, der die Ideen Ganz' für sich be-

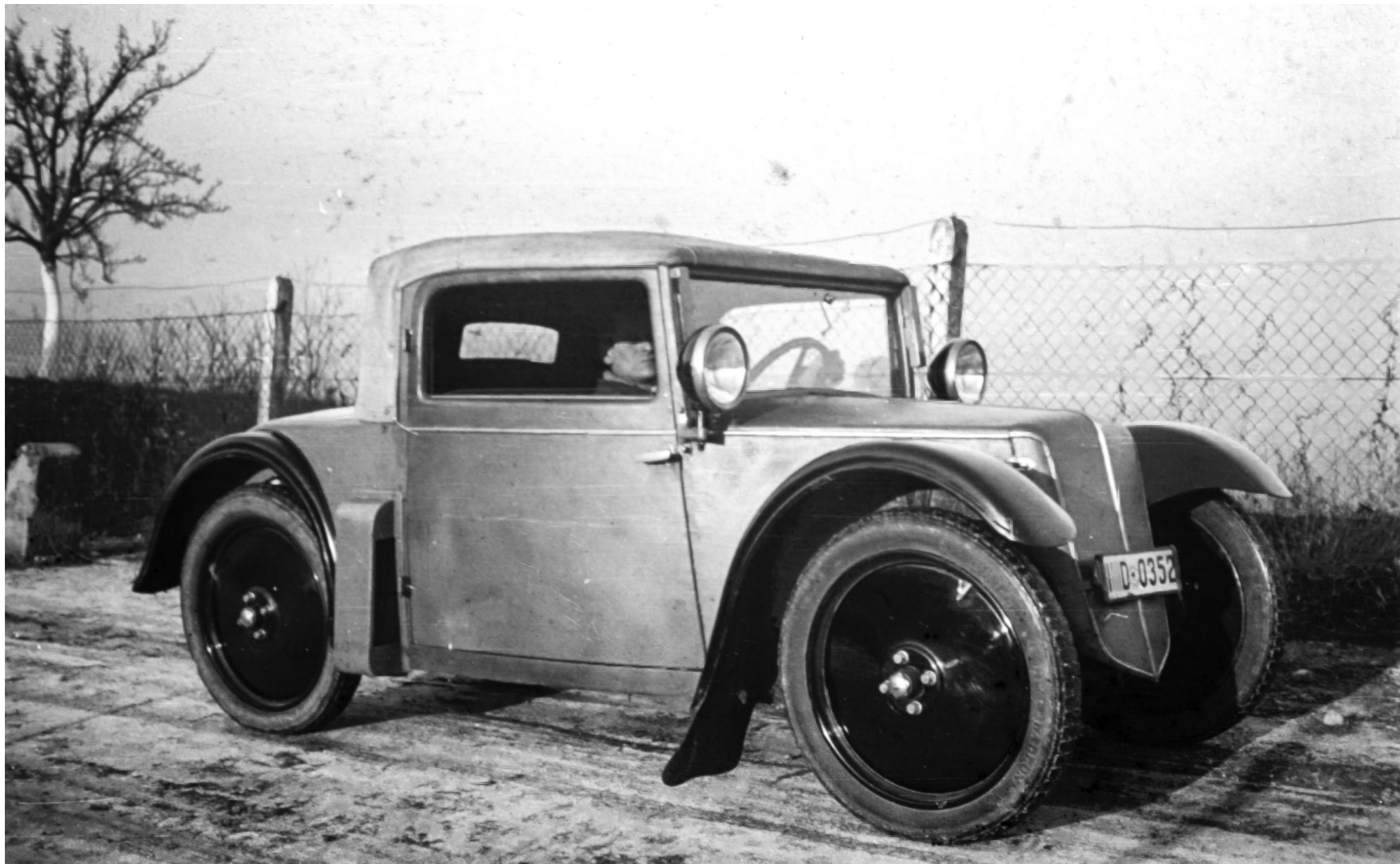












Standard Superior (Prototyp 1932)



Standard Superior (Bahnhofstrasse Zürich, 1935/36)



Swiss Volkswagen (1937- 1945)



Rapid Silberfisch (1937- 1945)

ansprechen wollte. Im Jahr 1934 verfügte Jakob Werlin, Vertrauter und Berater Hitlers in damaligen Kraftfahrzeugfragen, ein totales Schreibverbot für und über Ganz, um zu verhindern, dass dieser mit der Entwicklung des Volkswagens in Verbindung gebracht wurde. Ab diesem Zeitpunkt befand sich Josef Ganz auf der Flucht und fand sein erstes Exil in der Schweiz. »Nach dem Krieg wirft die Schweizer Behörde ihn – mit 24-Stunden-Frist – aus dem Lande. Sein »Motor« hat das Limit erreicht, Herzinfarkte folgen sowohl in Paris wie später, ab 1951 in Australien, und selbst dort wird Josef Ganz weiterhin mit Intrigen aus der Nazizeit konfrontiert«, summiert Markowitsch.³

Mit dieser Geschichte, diesem Wissen, befasst sich der Künstler in der Installation *Nudnik*, Jiddisch für einen so genannten ›Störenfried‹ oder ›Querulant‹, aber auch ›Langweiler‹. Die Ereignisse und Verwicklungen der Person Josef Ganz sind in einem Archiv voller Negative und Mikrofilme als Bilder sowie in zahlreichen Dokumenten verborgen und werden in der Arbeit Schicht für Schicht aufgedeckt beziehungsweise entblättert.

Als eine Art Präambel gehen dieser Auseinandersetzung die drei Arbeiten *Giedion in Red*, *Ford Mustang* und *Moving Forward* voraus. Sie beinhalten von Markowitsch ausgewählte, farblich bearbeitete Prints, die auf Fotografien, Publikationen und einem Spielfilm zurückgehen. Beim Abschreiten der blutrot bemalten Wände offenbart sich dem Betrachter eine assoziativ zusammengestellte Bildauswahl, die auf der einen Wandseite in *Moving Forward* zu Anfang den jungen, begabten ›Wunderknaben‹ Josef Ganz und daneben in offiziellen Presseaufnahmen Adolf Hitler mit

dem KdF-Wagen oder auch Henry Ford zeigt, wie er einen Orden verlieht bekommt. Auf der gegenüberliegenden Wand sind in rötlich eingefärbten Prints Buchseiten mit verschiedenen Illustrationen aus Sigfried Giedions Publikation »Die Herrschaft der Mechanisierung« von 1982 gehängt, die den Blick vermehrt auf die Abbildungen als auf den Text lenken. Giedion betrachtet in seiner Abhandlung nicht nur die Mechanisierung im Handwerk und in der wissenschaftlichen Betriebsführung, sondern vor allem wie diese das Leben der Menschen und ihr Umfeld verändert hat – so zum Beispiel auch die bei Markowitsch dargestellte Fließbandproduktion, die ihren Ursprung in den Schlachthöfen von Cincinnati hatte und ihre Perfektionierung in Chicago erfuhr.

Mit der Zusammenführung dieser Fotografien aus Zeitungsartikeln und Buchpublikationen unter Einbezug offizieller Presse- und Propagandaufnahmen werden Bildwelten miteinander verbunden, die bisher fern voneinander lagen: als Einführung zu dem Werkkomplex *Nudnik* stellt Markowitsch den jungen Josef Ganz gegenüber der Beleuchtung von signifikanten industriellen Auswirkungen des 20. Jahrhunderts. Der Künstler deutet mit dieser Vorgeschichte den Nährboden an, auf dem sich Josef Ganz mit seinen Erfindungen bewegte:

»Dank Henry Fords Idee – inspiriert durch Chicagos Schlachthöfe –, Autos wie Tiere auf dem Förderband zu bewegen und – im Gegensatz zum Zerlegen der Tiere – Autos zusammensetzen, sind Henry Ford, sein glühender Verehrer Adolf Hitler und sein Konstrukteur Ferdinand Porsche die makabren Paten der Massenproduktion für die Autoindustrie. Ford wurde von Hitler auch für seine



antisemitischen Ideen bewundert und 1938, zum 75. Geburtstag von Ford, wurde er von den Nazis mit der damals höchsten Auszeichnung für Ausländer, dem Adlerschild des Deutschen Reiches, für sein 1920 erschienenes Buch *The International Jew: The World's Foremost Problem* ausgezeichnet. Die Erfindung der Autoindustrie ist also mitgeprägt durch ihre antisemitischen Übertäter und verbindet zwangsläufig Massenproduktion mit Massenvernichtung.«⁴

Dieses Konsortium der Autoindustrie offenbart sich in den Assoziationsfeldern, die hier aufgemacht werden und bedeutet dem Betrachter zugleich die politischen Hindernisse, mit denen der jüdische Ingenieur ab 1933 konfrontiert ist – und aufgrund derer er an dem Massenerfolg des Volkswagens nie beteiligt werden sollte.

Die blutrot eingefärbte Filmsequenz *Ford Mustang* spitzt in diesem Korridor die durch Fords *assembly line* ins Rollen gebrachte günstige Massenproduktion zu, wenn der Hauptdarsteller in der amerikanischen TV-Produktion *Ein Haus zum Träumen* davon erzählt, dass er deswegen mit Vornamen Ford heißt, weil er auf dem Rücksitz eines Mustangs gezeugt wurde. Hier schließt sich ein Kreis, denn von der Fleischverarbeitung ging es zur Fließbandproduktion, diese führte zu dem aufkeimenden Fordismus, indem ein großer Teil der Mitarbeiter die Autos nicht nur produzierte, sondern diese ebenfalls konsumierte und darin sogar Nachwuchs zeugte.

Am Ende des Gangs führen auf die Wand kaschierte Zeitschriften-Cover mit Abbildungen und Grafiken von verschiedenen Fahrzeugtypen den Betrachter in das Innere der Installation. Die zweiteilige Assemblage *The Inner Beauty* erstreckt sich zwischen

verschiedenen Motor-Kritik-Covern auf einer Längswand, auf der das »Standard Superior Chassis« auf einem Wallpaper der Zeitschrift wie ein real gewordener Trompe-l'œil-Effekt wirkt – das Fahrgestell des Maikäfers, das 1933 durch den Hersteller Ludwigsburger Standard-Fahrzeugfabrik als »Standard Superior« produziert wurde, zierte in dem selben Jahr den Titel der Fachzeitschrift, die sein Erfinder redaktionell verantwortete. Das schnörkellose Design bringt nicht nur eine Ästhetik der technischen Konstruktion zum Vorschein, sondern stellt zudem Ganz' Interesse an einer kritischen Auseinandersetzung mit der Entwicklung von Automobilen heraus. Das seine kritischen Äußerungen zu teils auch für Verärgerung in der Industrie- und Automobilwelt sorgten, war indes nicht seine Absicht. »Es ging ihm darum, dass man endlich anfing, mit den neuesten verfügbaren Techniken zu arbeiten, anstatt weiterhin altmodische Autos zu bauen«, befindet Paul Schilperoord. *The Inner Beauty* steht sowohl für Ganz' Errungenschaften in den 1930er-Jahren und stellt zugleich den inneren Antrieb seiner Leistungen heraus. Das Chassis ragt in den großen Kabinettraum, der an den drei Innenwänden mit den Fotoarbeiten *Psychomotor*, der Videoarbeit *From The Archive of Josef Ganz* und den zwei Durchleuchtungen *Mannheim 1933 – Moabit 1933* sowie *KDF 1938 – Silberfisch 1948* einen Teil des fotografischen Nachlasses von Josef Ganz zeigt. Die kompositorisch überlagerten und verfremdeten Motive sind das Produkt der Auseinandersetzung des Künstlers mit dem Fotomaterial, das er in der US-Ausgabe von Schilperoords Buch »The Extraordinary Life of Josef Ganz« entdeckte. Dabei durchleuchtete er wortwörtlich die Buchseiten, die in diesem Prozess ein auf den Kontext fein gesetztes Bildlayout offenbaren. In der Geschichte, die Schilperoord von Ganz erzählt, stellt er die Verbindungen des Ingenieurs mit ver-



KdF 1938 - Silberfisch 1948



Mannheim 1933 - Moabit 1933

schiedenen Personen aus Politik und Autoindustrie nicht nur durch seine journalistische Arbeit heraus, sondern ebenfalls durch die fein aufeinander abgestimmten Abbildungen. Das Fotomaterial, worauf er sich in der Publikation bezieht wurde Jahrzehnte lang in Negativen und auf Mikrofilmen bei unterschiedlichen Familienmitgliedern eingelagert und von ihrem treuhänderischen Verwalter Paul Schilperoord zusammengetragen und archiviert wurde. Markowitsch hat sich in der Bearbeitung dieser Aufnahmen mit der eigentümlichen Bilderwelt des jüdischen Erfinders befasst, der neben Testfahrten in den Bergen für Autohersteller und Events wie Automobilmes- sen und -vorführungen auch dessen Protagonisten und wegweisende Akteure festhielt. Ein besonderes Augenmerk legte Ganz auf die ›Innereien‹ der Fahrzeuge: zahlreiche Fotoserien fokussieren in engen Ausschnitten verschiedenste Motortypen und das, was sich unter der Motorhaube verbirgt.

Letztere hat der Künstler in den Psychomotoren zu amorph-tech- noid anmutenden ›Wesen‹ belebt, indem er sie, wie in einem Ror- schachtest ähnlich, gespiegelt hat. Die 25 Barytprints sind in einer 5 x 5-Hängung quadratisch angeordnet und steigern in ihrer Betonung von abstrakten und teils auch organisch-ornamentalen Formen das ästhetische Potenzial dieser Motoren.

In dem Video *From the Photo Archive of Josef Ganz* hat Marko- witsch verschiedene bildliche und auditive Quellen verarbeitet. Es wird das scheinbare Durchblättern eines Fotoalbums gefilmt, das abwechselnd in unterschiedlich großen Passepartouts gerahmte Fotografien abbildet. In unregelmäßigen Abständen wird dieses Display von in den gesamten Bildausschnitt groß gezogene Auf-

nahmen überblendet, in denen Ganz in Fahrzeugen sitzend oder stehend neben ihnen posiert. Wie in kleinen Diashows laufen durch die Passepartoutausschnitte auf den Seiten des Albums die Diapositive durch und steigern sich in ihrer Schnelligkeit mit der Dauer der Videoarbeit. Der Gedanke Markowitschs, dass bei der Sichtung des Bildmaterials vor seinem inneren Auge Josef Ganz im Zeitraffer in diversen Autos quer durch Europa fuhr – »rasend im Gemüt« – erhält durch das stetige Überblenden der Fotografien nicht nur eine sichtbare, sondern auch eine hörbare Entsprechung. Mit den Tonaufnahmen des originalen Maikäfer-Zweitaktmotors wird der stakkatohafte und immer schneller werdende Bilderablauf noch intensiviert – obgleich hier kein bewegtes Bild verwendet wird, nimmt der Betrachter in dem starren Rahmen des Fotoalbums rasante Testfahrten und kraftvolle, dröhnende Motoren wahr. Die Auswahl Markowitschs zeigt zudem, dass Ganz nicht nur als kundiger Ingenieur diese Automobile begutachtete und teste, sondern als engagierter Fotograf ebenfalls wusste ihre Ästhetik in den Aufnahmen zu dokumentieren. In seinem breiten fotografischen Oeuvre, das über 5000 Negative umfasst, hält er als Chronist seiner Zeit die Entwicklungen und Veränderungen des Automobils sowie die Prota- gonisten der Automobilszene fest.

Die zwei Durchleuchtungen *Mannheim 1933 – Moabit 1933* und *KDF 1938 – Silberfisch 1948*, die *The International Jew* von 2007 rahmen, offenbaren die Beziehungen und Machtkonstellationen der Protagonisten des Volkswagen-Mythos zueinander. Praktisch von der Person in der Mitte ausgehend, spinnt sich ein undurchschau- bares Netz aus Politik, Industrie, Antisemitismus und Krieg: In der Durchleuchtung *The International Jew* überlagert ein Porträt des



Autoproduzenten Henry Ford die Luftaufnahme eines Ölfeldes mit Bohrtürmen der von John D. Rockefeller gegründeten Standard Oil Company. Die bereits eingangs in *Moving Forward* in Assoziationsfeldern angedeutete, tiefergehende Verbindung zwischen Ford und den Nationalsozialisten wird hier deutlich offengelegt. So wie Ford in seiner Überlagerung die amerikanische Industrie dominiert, so überlagern Adolf Hitler und Ferdinand Porsche zusammen mit Jakob Werlin in der Betrachtung eines Modells des KdF-Wagens samt der 1938 produzierten Fahrzeugversion im unteren Bildteil eine Aufnahme, die Josef Ganz bei einer Alpenfahrt mit dem »Silberfisch« zeigt. Im Jahr 1938 um den Erfolg als einer der Volkswagen-Entwickler gebracht, versucht er 1948 den »Silberfisch«, eine schweizerische Volkswagenversion, zu etablieren, bevor er 1951 vor Rechtsprozesen und Problemen mit der Schweizer Behörden nach Australien auswandert. Die Fotoschichten in *Mannheim 1933 – Moabit 1933* kompilieren zwei Aufnahmen zu einer dichten Durchleuchtung. Eine der Fotografien zeigt den Blick in die Gänge des Gefängnisses in Moabit, die Josef Ganz beim Verlassen der Anstalt heimlich aufnahm.

Die andere Fotografie, die kontrastreicher und sogleich stärker durchscheint, zeigt Franz Freiherr von Ringhoffer, Geschäftsführer des ab 1935 in die Ringhoffer-Tatra AG umbenannten, tschechischen Automobilhersteller, im rechten Bildteil mit seinem Konstrukteur Hans Ledwinka in der Bildmitte sowie dem Hintergrund aus einer jubelnden Menschenmenge und Symbolen der Nationalsozialisten bei einer Feier 1933 in Mannheim zur Enthüllung eines Denkmals zu Ehren von Carl Benz – beide Männer blicken den Betrachter oder Fotografen direkt an, sie strahlen eine Zuversicht und Präsenz aus. Markowitsch führt hier im Komplott um die Entwicklung des Volks-

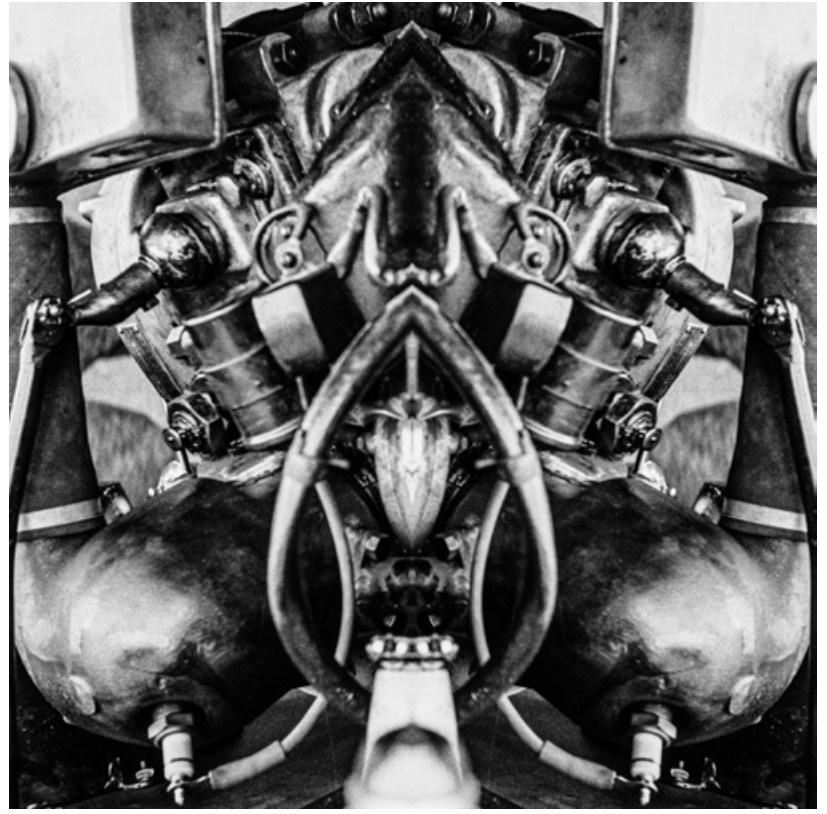
wagen-Prototypen, den Ferdinand Porsche 1935 als »V1« benennt, weitere Akteure dieser Verstrickungen um den Patentestreit ein. Trägt der V1 doch damals als Prototyp wesentliche Designmerkmale, die bereits bei dem tschechischen Autohersteller Tatra 1933 durch Hans Ledwinka in dem Auto »Tatra V570« verarbeitet wurden. Zeitgleich machte es sich Paul Ehrhardt, ebenfalls Konstrukteur bei Tatra, zur Aufgabe Josef Ganz' Ideen zur Konstruktion eines kostengünstigeren und effizienteren Volkswagen für seinen Arbeitgeber zu patentieren, wie Paul Schilperoord erklärt:

»Damals arbeitete Ehrhardt ebenfalls für die Motor-Kritik. Das war zu der Zeit, als Ganz seine ersten Prototypen baute. Er bekam also mit, was Ganz machte und dachte sich, dieses hochinteressante Autodesign könnte eine große Zukunft haben. Deshalb versuchte er, das Design für den Automobilhersteller Tatra schützen zu lassen. Ein absolut schmutziges Spiel, bei dem Ehrhardt die Machtergreifung des Nazis in die Hände spielte.«

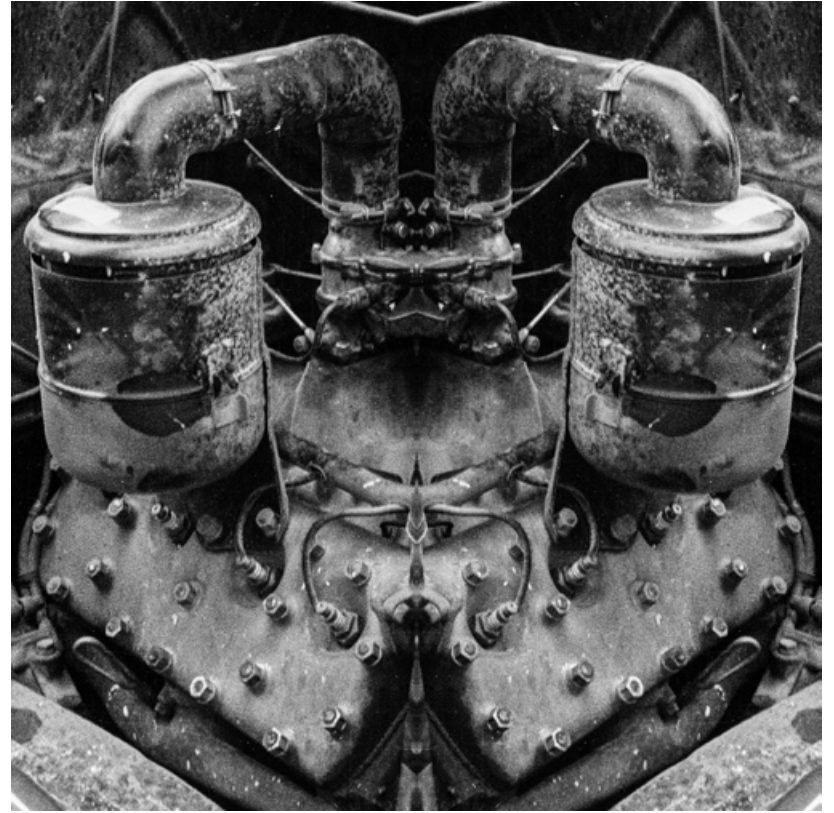
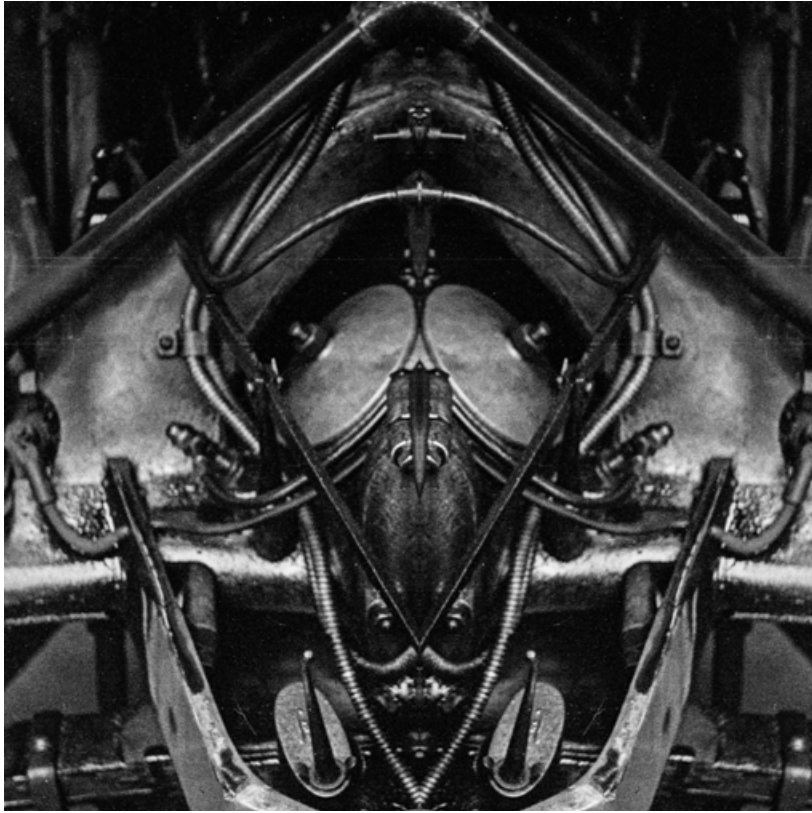
Durch Markowitschs Technik der Durchleuchtung werden einzelne Schichten einer verwickelten Geschichte sichtbar gemacht, ohne die anderen Schichten darunter komplett offen zu legen – obwohl eine dabei zugleich fast zu verblassen droht. Josef Ganz Versuch im Exil seine Idee erfolgreich zu vertreiben scheitert vor dem Hintergrund der Machtergreifung und Patentbeanspruchung der Nationalsozialisten und anderer Nebenbuhler.

Diese drei komplexen fotografischen Bestandteile der Installation fassen die Skulptur *Entwurf für ein Josef Ganz Denkmal (1:2,15 / Deutsche Legeans)* in der Raummitte ein. Auf einem schwarzen,





Psychomotor



Psychomotor

strukturierten Sockel, der nach oben wie ein Obelisk immer dünner wird, ist eine goldfarbige Kugel mit einer darauf stehenden weißen Gans gesetzt. Zu einer Seite der Kugel hebt sich als Relief die Form eines Bundesverdienstkreuzes hervor. Der ausgestopften Gans ist zu ihrem besiegelten Schicksal zusätzlich der Hals umgedreht worden.

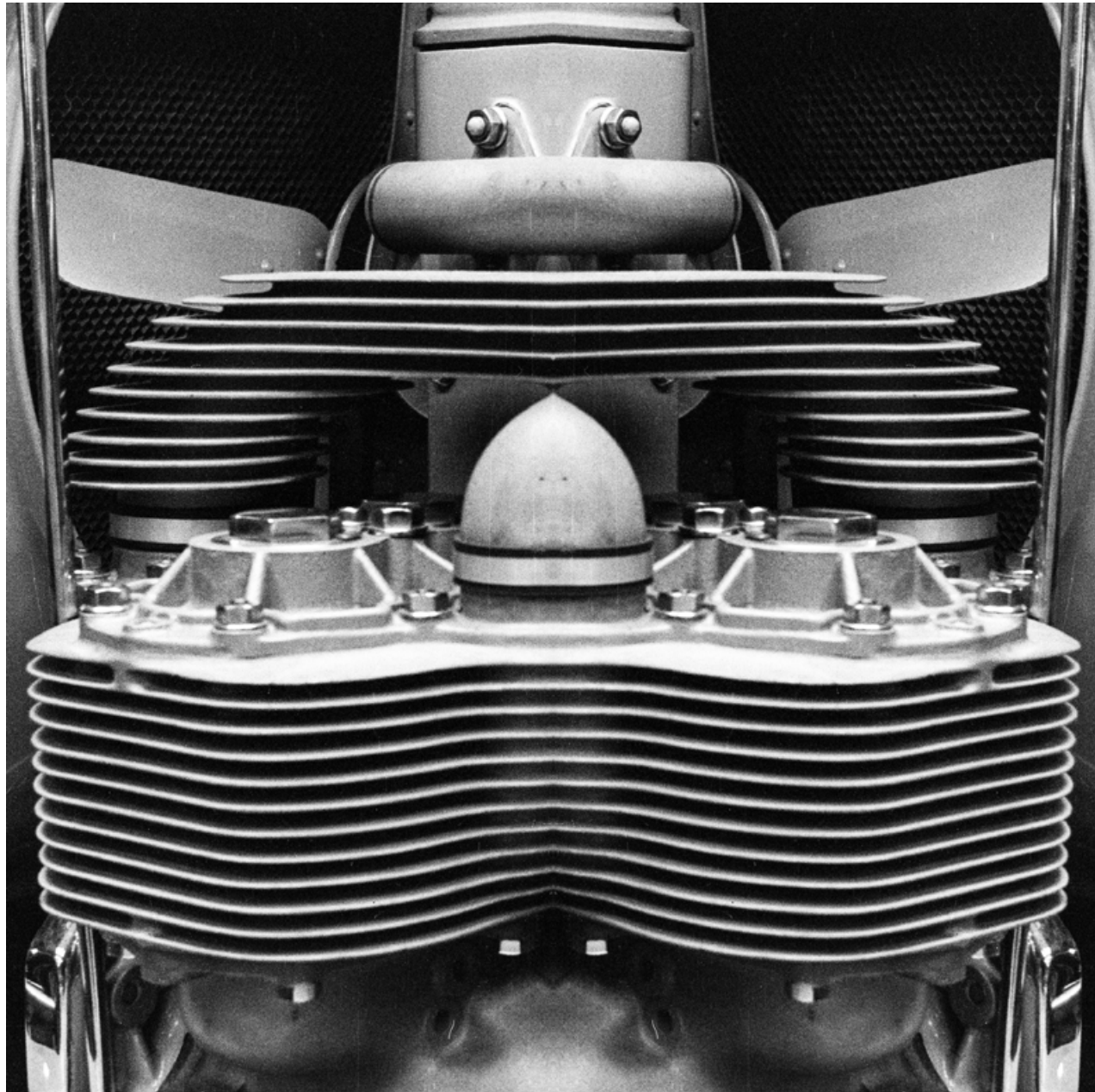
Die Arbeit nimmt als ›Denkmal‹ die Form des Grabmals Heinrich Nordhoffs auf, das der Künstler für seine Recherchen auf dem Westfriedhof in Wolfsburg besichtigt hat.

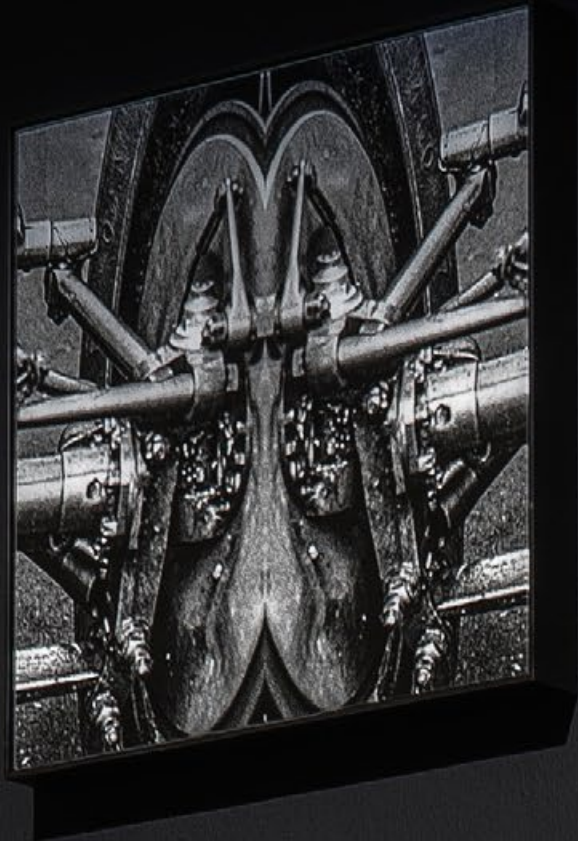
Das steinerne Grabmal besteht aus einer großen Weltkugel auf einem ähnlichen Sockel, die von einem Kreuz gekrönt wird; auf einer Grabplatte davor steht ›RIP‹. Das es sich bei den Dimensionen eher um ein Denkmal, als um ein Grabmal handelt, findet Markowitsch bezeichnend. Es ist VW-Generaldirektor Heinrich Nordhoff der »Joe« Ganz in den Sechziger Jahren brieflich um Mithilfe bei den Patentstreitigkeiten mit Tatra bittet, die VW jedoch 1961 verliert und 3 Millionen Deutsche Mark Schadensersatz an Tatra zahlen muss aufgrund von Patentverletzungen bei der Gestaltung und Konstruktion des VW Käfers. Obwohl sich Nordhoff bemühte, Josef Ganz im Exil zu unterstützen und ihm öffentlich einen bedeutenden Anteil an der Erfolgsgeschichte des Volkswagen zuspricht, geriet Ganz als Erfinder des ersten Volkswagens in Vergessenheit. Ganz, der sein restliches Leben bis zu seinem Tod 1967 in und außerhalb von Spitalen in Australien verbringt, erfährt bis zuletzt nicht, dass ihn die Deutsche Botschaft in Australien aufgrund seiner Leistungen um die Deutsche Automobilindustrie mit dem Bundesverdienstkreuz ehren will. Die australischen Behörden lehnen die Ehrung aus gesetzlichen Gründen jedoch ab.

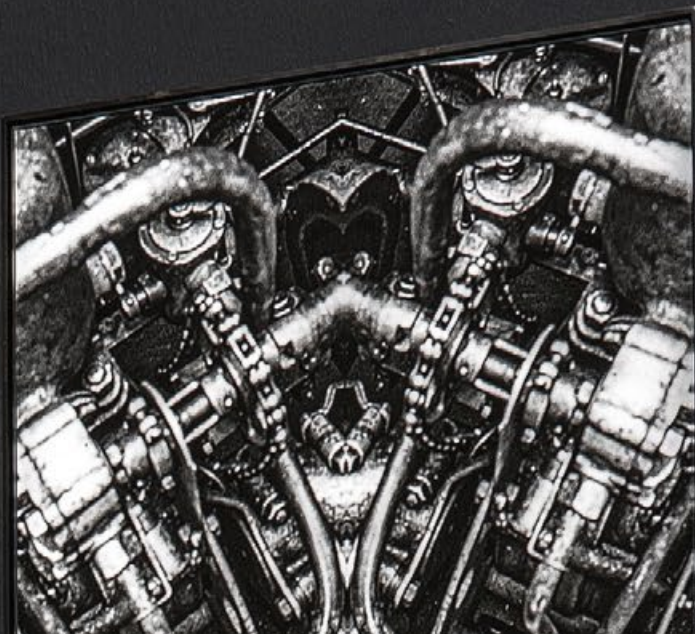
Die Skulptur unternimmt den Versuch einer Denkmalsetzung und stellt ihren Helden mit verdrehtem Hals auf eine goldene Kugel, die in ihrer Spiegelung an der metallenen Oberfläche die Fotografien, das Chassis und die Zeitschriftencovers wiedergibt, die seine Leistungen als kritischer Journalist und ideenreichen Konstrukteur darstellen. Trotz der äußeren Form des Denkmals und der honorierenden Attribute wie etwa ein Bundesverdienstkreuz, das an Stelle von Australien auf der Kugel positioniert ist, bleibt der Verweis auf seine abstruse, gebeutelte Lebensgeschichte durch die ausgestopfte Gans gegeben: in regelmäßigen Intervallen beginnt die Gans sich mit der Kugel zu der Spieluhrmelodie von »Fuchs du hast die Gans gestohlen« einmal um ihre Achse zu drehen.

Es scheint fast als hätte der Autor des folgenden Briefes diese Melodie vergnügt vor sich hin gesummt während er in dem Schriftstück einen makabren Witz auf Ganz hin entwickelt:

Von einer ›Gans‹ liest der Betrachter in dem Brief von Herrn Prof. Georg Schlesinger, ein deutscher Professor des Maschinenbaus an Herrn Dr. Fuchs, Anwalt von Josef Ganz in dem folgenden Korridor. In dem Brief benutzt Schlesinger, ebenfalls wie Josef Ganz jüdischer Herkunft und Flüchtling die Ähnlichkeit zum Vogel, um eine ironisch-bösartige Pointe auf Ganz hin zu entwickeln, um wohl letztlich damit das »Klima« der Zeit zu spiegeln, dass den jüdischen Ingenieur maßgeblich prägte und immer mehr zum »Nudnik« mutieren ließ. Vor allem deutet er mit dem tierischen Vergleich an, dass sich Ganz selbst durch seine scharfzüngige Kritik gegenüber zahlreichen Automobilindustriellen und ihren Produkten eine Zukunft in Deutschland verderben würde: »Gänse schnattern in der Regel, aber wenn es ein Revolvergeschnatter wird, dann wird man versuchen,







dem Vogel den Hals abzdrehen.« (Schlesigner an Fuchs, Brüssel, 15.04.1936)

Das Dokument hängt mit weiteren, gerahmten Briefen aus Josef Ganz Exilzeit zusammen, die von 1934 in der Schweiz bis in die fünfziger Jahre in Australien, in schriftlicher Form dokumentieren, was die Fotografien, Grafiken und die Skulptur sichtbar machen. Jeder einzelne Brief bezeugt Ganz' Lebensgeschichte, die sich auch im Exil nicht gut für ihn entwickelte. Angefangen mit dem Briefwechsel zwischen ihm und der Schweizer Behörde bis hin zu seinem gesundheitlichen Zustand nach seinem Herzinfarkt und der Ansprache an seine Familie. An seine Nichte Maja schreibt er: »Wenn dieser Brief zufällig erhalten bleibt, bis dahin, wirst du dir erzählen lassen müssen, wer ihn geschrieben hat. Ein Grossonkel, Ingenieur wie Dein Papa, den es aber bis ans andere Ende der Welt verschlagen hat, weil er ins Rad der technischen Geschichte eingriff und das damals viel böses Blut gemacht hat.« Josef Ganz (St. Kilda/Melbourne, 11.09.1963)

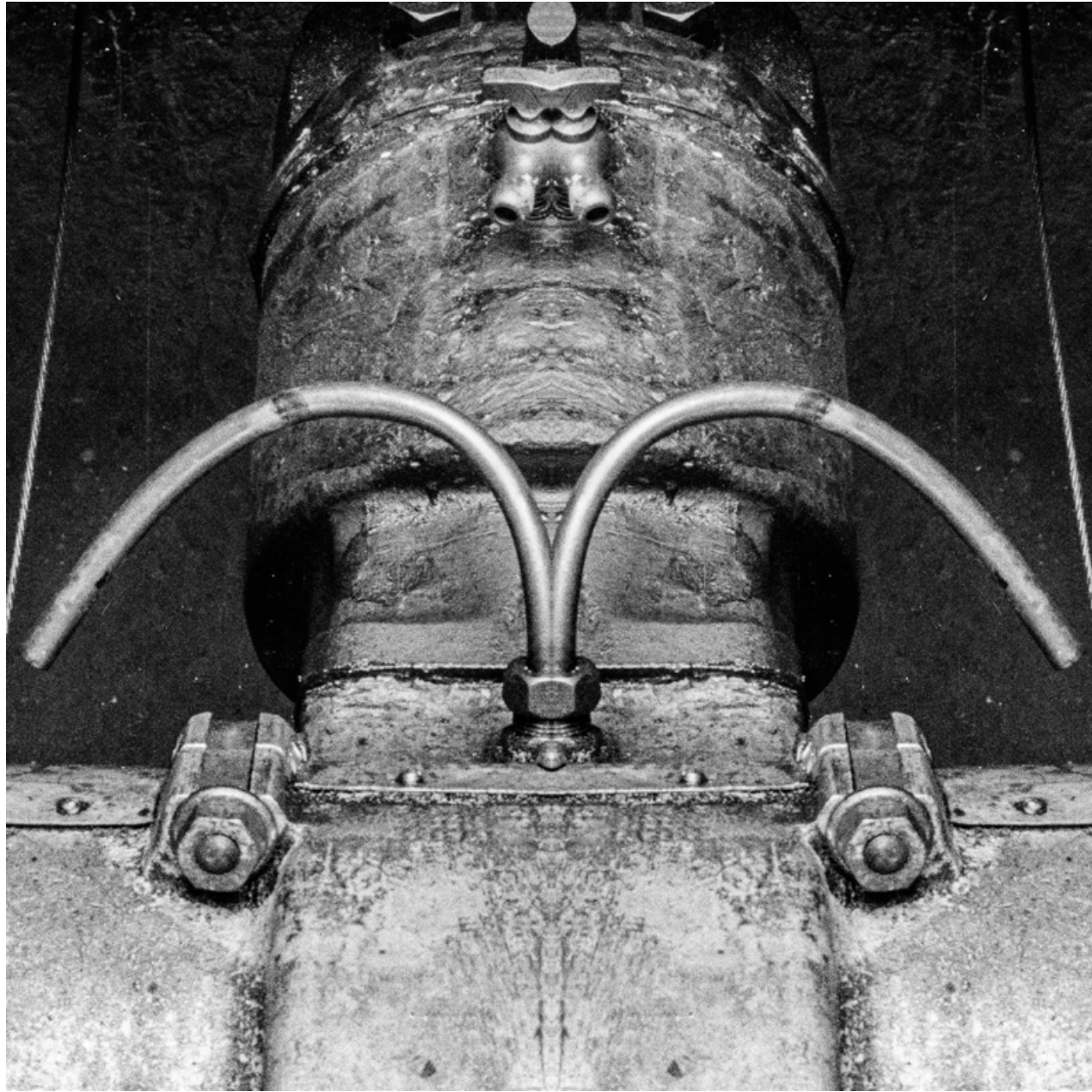
In den Briefen zwischen Ganz und Heinrich Nordhoff, von denen Markowitsch zwischen 1961 bis 1964 die markantesten aus dem Unternehmensarchiv von Volkswagen ausgewählt hat, ist nicht nur die stete Verschlechterung seiner physischen und psychischen Verfassung manifestiert. Auch stellt es von Seiten Nordhoffs einen letzten Versuch dar, eine Art der Einbeziehung von Ganz in die Gründungsgeschichte des VW-Käfers zu erzielen und eine Wiedergutmachung anzubieten.

Diese in Briefen belegten Stationen und Erlebnisse seiner Biografie sind vor eine in langen Bahnen verlaufende Tapete gehängt, die in

einem scheinbar flirrenden Muster immer wieder die Form einer Käfer-Zeichnung wiederholt. Die Arbeit *Bugs and Holes* ist nicht nur dynamischer Hintergrund für die Briefdokumente, sondern gibt auch mit großen Wanddurchbrüchen den Blick auf die permanent installierte Arbeit *20 Jahre Einsamkeit* von Anselm Kiefer frei. Diese cut-outs nehmen in ihren Umriss wiederum die Form des Maikäfer-Signets auf, das am Ende des Korridors in einem Videoloop mit der Fotografie von zwei Kindern im Maikäfer-Auto sitzend überblendet wird. Darin singt eine Mädchenstimme das alte Kinder- und Volkslied »Maikäfer flieg!«, das trotz der unbekümmerten, lieblichen Melodie eines Schlafliedes mit seinen makabren Strophen die komplexe Komposition der Installation verdichtet. *Maikäfer, du sollst fliegen* – ein Appell, der aus der alten Kinderlaune herührt, Maikäfer einzufangen und sie wieder los fliegen zu lassen. In der Videodurchleuchtung *Maikäfer Flieg* wird mit Blick auf diese geschichtete Geschichte, die Rémy Markowitsch mit der Sammlung aus Fotografien, Archivalien, Zeitschriften und Publikationen zusammenführt, überlagert, zuspitzt und gleichsam entblättert, deutlich, dass dem Erfinder des gleichnamigen Automobils der Moment der Freilassung zeitlebens nicht gegönnt war. Mit ihrer Melodie, die so eindringlich im kulturellen, deutschen Gedächtnis verankert ist, bildet diese Arbeit den Schlusspunkt einer Verdichtung, einer Schichtung von Geschichte die gegen das erneute Vergessen der Person Josef Ganz ankämpft.

Text: Franziska Wilmsen

Franziska Wilmsen: Geboren 1987 in Hamm (Westf). Von 2014 bis 2016



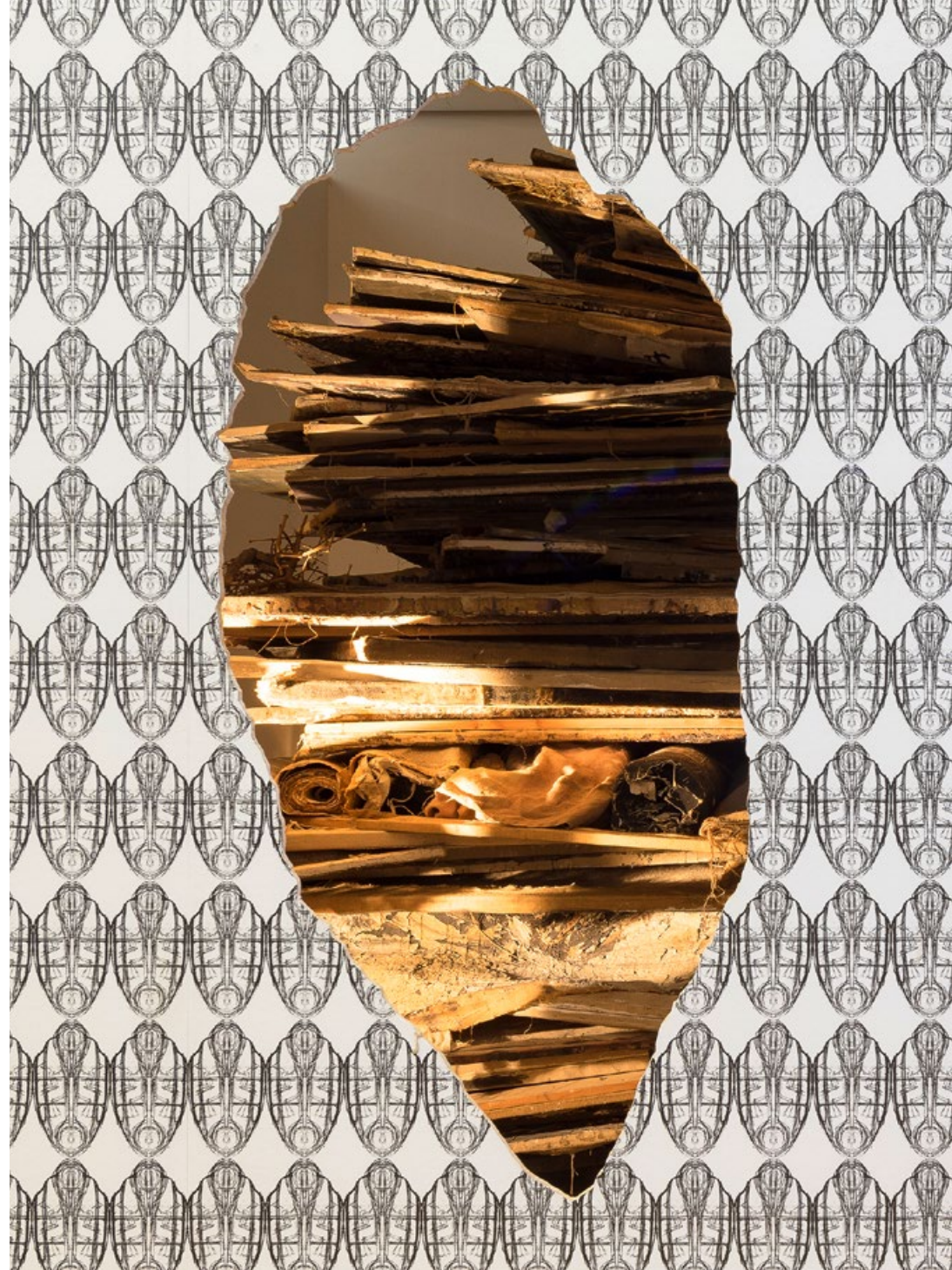
wissenschaftliche Volontärin am Kunstmuseum Wolfsburg, insbesonderverantwortlich für die Ausstellungsprojekte *Dark Mirror. Lateinamerikanische Kunst seit 1968* (2015), *Wolfsburg Unlimited. Eine Stadt als Weltlabor* (2016) sowie *This was Tomorrow. Pop Art in Great Britain* (2016/17). Nominiert für das Kuratorenstipendium 2017 auf Schloss Ringenberg im Rahmen des Euregio-Projekts plugin. Ab Oktober 2017 Promotion im Rahmen eines PhD-Stipendiums an der Loughborough University, England.

¹Rémy Markowitsch in: »Journalist, Ingenieur, Unruhestifter. Interview mit Paul Schilperoord und Ralf Beil«, in: *Wolfsburg Unlimited. Eine Stadt als Weltlabor*, hrsg. von Ralf Beil, Ausst.-Kat. Kunstmuseum Wolfsburg 2016, Berlin 2016, S. 300.

²*Ebenda*, S.299 f.

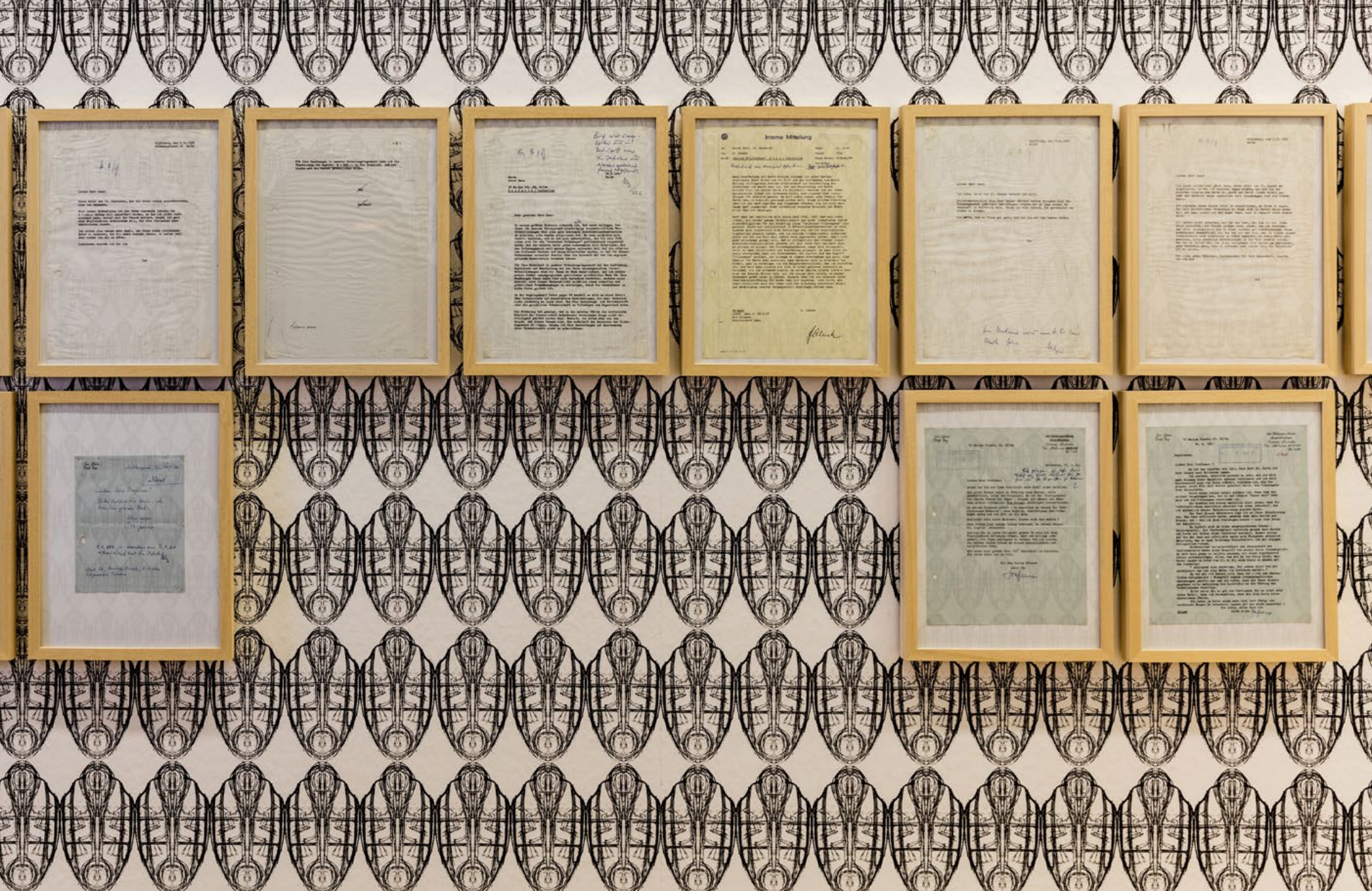
³*Ebenda*, S.300 f.

⁴*Ebenda*, S.302 f.









Handwritten notes and printed text on a document, possibly a letter or report, with some illegible handwriting.

Handwritten notes and printed text on a document, possibly a letter or report, with some illegible handwriting.

Handwritten notes and printed text on a document, possibly a letter or report, with some illegible handwriting.

Handwritten notes and printed text on a document, possibly a letter or report, with some illegible handwriting.

Handwritten notes and printed text on a document, possibly a letter or report, with some illegible handwriting.

Handwritten notes and printed text on a document, possibly a letter or report, with some illegible handwriting.

Handwritten notes and printed text on a document, possibly a letter or report, with some illegible handwriting.

Handwritten notes and printed text on a document, possibly a letter or report, with some illegible handwriting.

Handwritten notes and printed text on a document, possibly a letter or report, with some illegible handwriting.



417





Maikäfer (1931)



Swiss Volkswagen



Rapid Silberfisch (1937/45) >

NUDNIK Forgetting Josef Ganz

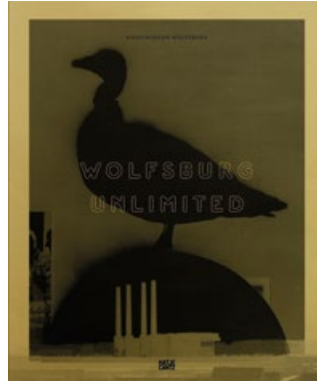
Rémy Markowitsch

KUNSTMUSEUM WOLFSBURG

24.04.2016 – 11.09.2016

Insitu-Installation für „Wolfsburg Unlimited. Eine Stadt als Weltlabor“ im Kunstmuseum Wolfsburg, kuratiert von Dr. Ralf Beil.

Wolfsburg Unlimited Eine Stadt als Weltlabor
Hrsg. Ralf Beil, Gestaltung von KOMA AMOK Deutsch, 2016
350 Seiten, 236 Abb., gebunden, ISBN 978-3-7757-4129-3
Hatje Cantz Verlag



Abbildungen:

Moving Forward, 2016,
Colorprints, gerahmt

Josef Ganz, veröffentlicht 1910 in „Stadt Gottes“, Wien.

Hitler - KDF-Wagen, 1938

Quelle: At the foundation ceremony, Hitler inspects the prototype of the KdF Wagen design, designed by Dr. Porsche (in zivil). 26 May 1938 (Mary Evans Picture Library)

Monkey Talk

Quelle: The International Jew, The World's Formost Problem, HENRY FORD, SR., 1921
Appearing originally in the periodical publishes by the Ford Motor Co. „The Dearborn Independent“.

Henry Ford erhält Deutschen Adlerorden

Henry Ford erhält in Detroit am 30.7.1938 den Deutschen Adlerorden, durch den deutschen Konsul in Cleveland, Karl Kapp. Ford wurde 1938 durch die Nazis zum 75. sten mit der damalig höchsten Auszeichnung für Ausländer, dem Adlerschild des Deutschen Reiches, auch Verdienstorden vom Deutschen Adler, ab 1943 „Deutscher Adlerorden“ genannt, auch für seine 1920 erschienene vierteilige Publikation „The International Jew: The World's Foremost Problem“ ausgezeichnet.

Ford Mustang, 2016, Video Loop

Giedion in Red, 2016

Colorprint, Quelle: Sigfried Giedion, Die Herrschaft der Mechanisierung, 1982, Europäische

Verlagsanstalt (Original erschienen in Englisch unter dem Titel Mechanization Takes Command, Oxford: University Press, Inc.1948)

The Inner Beauty, 2016, zweiteilige Assemblage mit Chassis Standard Superior, 1933, Privatsammlung A. A. Schilperoord, Den Haag, auf Motor-Kritik 1933, Wallpaper

Psychomotor, 2016, 25-teilig, Barytpapier, Museumsglas, PVC, Holz, Eisen lackiert

Entwurf für ein Josef Ganz Denkmal (I: 2,15/Deutsche Legegans), 2016
Tierpräparat, Metall, Farbe, Audiotechnik, Mechanik, Holz

KdF 1938 - Silberfisch 1948, 2016
Colorprint, Aluminium, Museumsglas

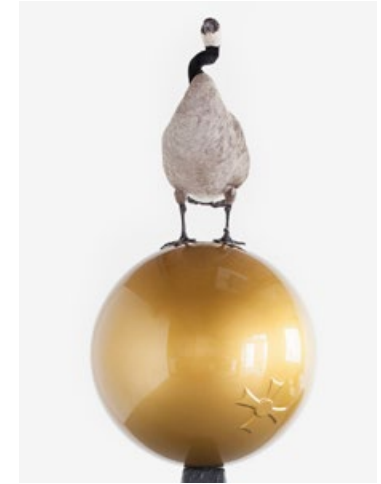
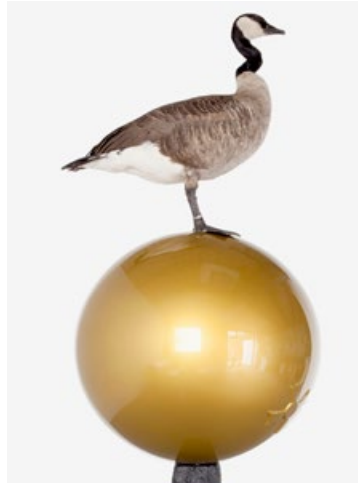
Mannheim 1933 - Moabit 1933, 2016
Colorprint, Aluminium, Museumsglas
From the Photo Archive of Josef Ganz, 2016
Videoloop, 26:43

Bugs and Holes, 2016,
Wandtapete und Cut outs mit Blick auf die Anselm Kiefer-Installation *20 Jahre Einsamkeit* (1971–1991), Mixed Media, Kunstmuseum Wolfsburg)

Josef Ganz (1898–1967) – Heinrich Nordhoff (1899–1968),
Briefkorrespondenz zwischen Josef Ganz und Heinrich Nordhoff, Dokumente aus 3 Mappen zwischen 1961 und 1964, Volkswagen Aktiengesellschaft, Historische Kommunikation

Maikäfer flieg, 2016
Video Loop, Stimme: Lucie Schönefeld





Fotos:

Marek Kruszewski und Jörg von Bruchhausen
Josef Ganz (sw. Fotografien aus dem Archiv)

Quellen:

Paul Schilperoord
The Extraordinary Life of Josef Ganz:
The Jewish Engineer Behind Hitler's Volkswagen,
New York: RVP Publishers 2011.

Josef Ganz Archiv, Paul Schilperoord, Den Haag;
<http://josefganz.org/>

Dieter Dressel, Bad Homburg (Maikäfer & Signet).
Central Garage Automuseum

