

Seite: 0  
Ressort: Wirtschaft

Rubrik: Geschichte / Autoindustrie / Feature  
Gattung: Agentur-Meldungen

## (dapd - Feature) Autoindustrie als Motor des Wirtschaftswunders -- Von Thomas Wübker -- (mit Bild)

Osnabrück (dapd-nrd). Das Foto von 1948 zeigt einen Mann in kurzen Hosen, er hält ein Fahrrad und steht vor dem Schaufenster eines Autohandels. Begehrlich wirft er einen Blick auf einen VW Käfer, im Bildhintergrund sind kriegszerstörte Gebäude zu sehen. Dieses Zeitdokument bringe die neue Ausstellung im Osnabrücker Museum der Industriekultur genau "auf den Punkt", sagt Museumsleiter Rolf Spilker. Unter dem Titel "Richtig in Fahrt kommen" spürt die Schau ab Sonntag (13. Mai) der Entwicklung hin zur Massenmotorisierung in Deutschland nach. Ihn habe die Frage interessiert, wie es sein konnte, dass diese gerade zu einer Zeit eingesetzt habe, als Deutschland am Boden lag, sagt Spilker. Anders als andere Ausstellungen zum deutschen Wirtschaftswunder setze das Museum für Industriekultur direkt nach dem Krieg an und nicht erst nach Gründung der Bundesrepublik 1949, fügt der Museumsleiter hinzu.

Das Vorspiel zum Wirtschaftswunder habe mit der Export-Messe 1947 in Hannover begonnen, aus der sich später die Hannover Messe entwickelte. Dort seien Autos gezeigt worden, die vornehmlich für den Export bestimmt gewesen seien, sagt Spilker. "Das war wichtig für viele Firmen, die gesehen haben, dass Deutschland im Ausland wieder wahrgenommen wird." Außerdem sei es "Balsam für die deutsche

Seele" gewesen.

Zwtl.: Jobmotor für die Nachkriegswirtschaft

Die Automobilindustrie sei extrem wichtig für den wirtschaftlichen Aufschwung nach 1945 gewesen, sagt der Historiker Ingo Köhler vom Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Georg-August-Universität in Göttingen. Sie sei ein Jobmotor und ein Leitsektor in der Nachkriegswirtschaft gewesen, der für die Zulieferindustrie Anreize für Investitionen geliefert habe. Das VW-Werk in Wolfsburg habe mit seinen Autos die ersten Produkte hergestellt, die ins Ausland exportiert worden seien, sagt Köhler. "Das war wichtig, um Devisen nach Deutschland zu bekommen." Die Briten hätten diese "Exportorientierung" eingeleitet.

Fotos von zerstörten Produktionsanlagen vermittelten den Ausstellungsbesuchern einen Eindruck von der Lage der Industrie in der Nachkriegszeit, sagt Spilker. Dass die Alliierten noch intakte Maschinen demontierten, habe sich im Nachhinein allerdings als Vorteil für die Bundesrepublik erwiesen. Ab 1948/49 seien die zerstörten Anlagen durch neue ersetzt worden, sagt Köhler. Dadurch sei der Prozess der Zivilproduktion stark vorangetrieben worden.

Zwtl.: Ein Regenschirm von Bosch

Die Massenmotorisierung in Deutschland habe zwar erst in den 60er Jahren eingesetzt. "Die Entwicklung dazu hat

aber in den 50er Jahren begonnen", sagt Spilker. Damals sei auch der Wunsch geboren worden, mit dem Auto in den Urlaub zu fahren. "Uns ist im Laufe der Konzipierung der Ausstellung klar geworden, dass Autohersteller immer mehr mit dem Freizeitaspekt der Autos geworben haben."

In der Schau sind etliche Automobile aus der Nachkriegszeit zu sehen, so der Borgward Hansa 1500, ein Tempo-Hanseat der Firma Vidal und ein Prototyp des letzten Hanomag-Pkw, der bei Karman in Osnabrück gebaut wurde. Das Modell wurde auf der ersten Internationalen Autoausstellung (IAA) 1951 gezeigt. Es sei dann aber "in der Versenkung verschwunden", sagt Spilker.

Die Ausstellung, an der Experten aus ganz Deutschland mitgewirkt hätten, dürfte vermutlich die weltweit einzige zu einem solchen Thema sein, "die mit einem Regenschirm anfängt", sagt der Museumsleiter. Er zeigt auf einen Taschenschirm, der in den ersten Nachkriegsjahren von Bosch produziert wurde, ehe die Firma wieder als renommierter Autozulieferer in Fahrt kam.

Die Ausstellung ist bis 20. September mittwochs bis sonntags von 10.00 bis 18.00 Uhr zu sehen.

dapd/T2012051053469/twr/k2531/bei/mwa

Uhrzeit: 13:08

Wörter: 536