

Fetisch Auto. Ich fahre, also bin ich. Ausst.-Kat. hg. v. Museum Tinguely Basel mit Beiträgen von Hartmut Böhme, Ludger Lütkehaus, Manuela Kraft, Roland Wetzel. Heidelberg: Kehrer Verlag 2011; 335 S., zahlreiche Farb- und SW-Abb.; engl. Ausgabe ISBN 978-3-86828-228-3, dt. Ausgabe ISBN 978-3-86828-213-9, € 40,00

Das Auto feiert Geburtstag. Vor 125 Jahren hat Carl Benz am 29. Januar 1886 in Berlin sein „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb“ unter der Patentnummer 37435 angemeldet und damit das „automobile“ Zeitalter eingeläutet. Besonders in Deutschland gedenkt man daher dieser Tage vielerorts jener epochalen Erfindung in wohl inszenierten Jubiläumskampagnen und Ausstellungen. Neben einigen Museen zelebrieren vor allem Vertreter aus Wirtschaft, Industrie und Politik den Jubeltag mit zahlreichen Veranstaltungen und Events und werden nicht müde, das Loblied des Automobils und seiner Erfolgsgeschichte zu singen. Die Elogen beschwören routiniert, aber einseitig, die technischen Mythen rund um das Automobil und koppeln sie bevorzugt mit Schlagwörtern wie Mobilität, Flexibilität, Freiheit und (technischer) Innovation, die allesamt Wohlleben und gesellschaftlichen Fortschritt suggerieren sollen. Eine Werteordnung, in deren Mittelpunkt das Auto vornehmlich als Wirtschaftsfaktor steht, verführt allerdings zu rhetorischen Kurzschlüssen, vor allem, wenn man die Negativfolgen der Automobilisierung ignoriert. *„Die Geschichte hat gezeigt: Wenn eine Gesellschaft automobil wird, dann wird sie auch sozial mobil und wirtschaftlich erfolgreich“*, immerhin eine Äußerung des Daimler-Chefs Dieter Zetsche, zeigt einen eher engen Fortschrittsbegriff sowie ein begrenztes Erkenntnisinteresse an den komplexen gesellschaftlichen Zusammenhängen, in deren Mittelpunkt das Auto als *Leitfossil* unserer Zeit steht.

Ohne Tunnelblick, stattdessen mit weitem kultur- und kunstgeschichtlichem Ansatz und Anspruch nähert sich dagegen die Publikation „Fetisch Auto. Ich fahre, also bin ich“ dem Thema Auto in seinem Jubiläumsjahr.

Es handelt sich dabei um den 335 Seiten starken Katalog, der begleitend zur gleichnamigen Ausstellung (08. Juni – 09. Oktober 2011) vom Museum Tinguely in Basel herausgegeben wurde. Nur er soll im Folgenden Gegenstand der Besprechung sein, die Ausstellung selbst wird allenfalls in Form von gelegentlichen Querverweisen berücksichtigt.

Die knappe Überschrift: „Fetisch Auto“ weckt gewisse Erwartungen. Der Schlüsselbegriff „Fetisch“ ist ein außerordentlich schillernder, vielgestaltiger, dadurch nicht unproblematischer Terminus. Haftet ihm doch im allgemeinen populären Verständnis hartnäckig der Beigeschmack der perversen Objektbeziehung und (sexuellen) Obsession an.

Das Auto seinerseits gilt als der moderne Fetisch par excellence. Die abgöttische Liebe, die viele Autohalter für ihr Fahrzeug hegen, ist geradezu sprichwörtlich. Die Verehrung des Autos als goldenes Kalb der Wirtschaft ist ebenso offenkundig, aber auch trügerisch. Das Automobil unter dem Aspekt des Fetischismus zu betrachten, drängt sich angesichts dieser Sachverhalte geradezu auf, birgt allerdings auch die Klischeefalle.

Roland Wetzel, Direktor des Basler Museum Tinguely, überrascht indessen mit einem Ausstellungs- und Publikationskonzept, dessen Relevanz weit über den tagesaktuellen Anlass wie auch einen eng gefassten Fetischbegriff hinausgeht. Denn Ausstellung und Publikation öffnen neue Denkräume. Dies gelingt durch die Schwerpunktsetzung:

Mag das 125-jährige Geburtstagsjubiläum auch der Anlass sein, das Automobil ins Zentrum der Aufmerksamkeit zu rücken, so benutzt die Basler Ausstellung das technische Artefakt und Kultobjekt Auto, um an ihm, pars pro toto, den Fetischismus als Zentrum der modernen europäischen Kulturen zu charakterisieren.

Dass der Fetischismus als Deutungsmuster der europäischen Gesellschaften zu bewerten ist und damit aus seiner Schmutzdecke befreit wird, hat unlängst der Kulturwissenschaftler Hartmut Böhme in seiner eindrucksvollen luziden Studie über Fetischismus und Kultur (2006) dargelegt. Für den Basler Katalog steuert er den Beitrag „Fetisch/ Auto“ bei und gibt dem Unternehmen „Fetisch Auto“ die erforderliche Dosis an wissenschaftlicher Tiefenschärfe. Es spricht für die Basler Herausgeber und den Anspruch ihres Projektes, dass sie mit Hartmut Böhme einen Gelehrten erster Güte ausgewählt haben.

Die Titel von Katalog und Böhmes Aufsatz (S. 53–61) sind nahezu deckungsgleich. Das ist kein Zufall: Böhmes Beitrag enthält gewissermaßen die gedankliche Matrix des Unterfangens „Fetisch Auto“. Die Allianz der beiden Begriffe liefert den erkenntnistheoretischen Bezugsrahmen, innerhalb dessen die Annäherung an das gesellschaftliche Phänomen Auto stattfindet.

Unter den Stichworten *Kultobjekt*, *Geschwindigkeit*, *Déesse*, *Autopoesis*, *Kathexis*, *Funktion/Form*, *Luxus* und *Religion* verhandelt Böhme seine These, wonach das Auto „vielleicht die einzig magisch-mythische Mitte der Gesellschaft“ (S. 54) darstellt. Böhme liefert in seinem dichten Beitrag nicht nur eine prägnante Analyse des Fetischs Auto, sondern auch – gleichsam als Crash-Kurs – eine konzise Einführung in seine „andere Theorie der Moderne“. Diese besagt, dass wider Erwarten auch unsere aufgeklärten Gesellschaften neuzeitlicher Prägung aller Rationalität zum Trotze von vor-modernen Fetisch-, Idol- und Kultformen durchsetzt sind.

Die Fetischismusforschung ihrerseits weist viele Berührungspunkte mit Objektgeschichte und Sachkulturforschung auf. Der Schlüssel zum Verständnis der modernen fetischistischen Mechanismen ist nämlich das Ding und sein semantischer Mehrwert.

Eine Kernaussage Böhmes lautet in diesem Zusammenhang: „Es gibt keine Dinge, die nur und allein Gebrauchsdinge wären.“ (S. 57) Darin kommt die Fähigkeit der Dinge zur Sprache, über ihren rein funktionalen Wert hinaus, mit Bedeutung aufgeladen zu werden. Für das Auto präzisiert er: „Ein Auto ist niemals nur ein Auto, sondern stets auch das Medium von Ästhetik, Prestige, Emotionen, Leidenschaften, von sozialen Distinktionen und statuserzeugenden Ausstrahlungen, es ist Schmuck, Ich-Ausstattung, Requisit, Accessoire, Schutzraum, Waffe, Geliebte, Gefährte, kurz: eine semantisch höchst variable soziokulturelle Figuration.“ (S. 57)

Bereits der kurze Auszug verrät etwas von der Komplexität der Dingwelt und ihren fetischistischen Zusammenhängen. Das Beispiel des Autos als Ware, die mas-

senhaftes Begehren weckt, nutzt Böhme weiterhin, um die Verquickung von Kapitalismus, Konsumkultur und (Pseudo-)Religiosität im Fetischismus zu beleuchten. Solche Vergötzung des Autos findet im Basler Ausstellungsarrangement eine sinn- und augenfällige Entsprechung: Dort ist die Arbeit von Damian Ortega, *Cosmic Thing*, 2002, ein zerlegter Käfer, im Zentrum des Ausstellungsparcours angebracht und wie ein Kultobjekt inszeniert.

In insgesamt acht Aufsätzen befassen sich neben Böhme sieben weitere Autoren mit dem „Machwerk“ Auto und dessen spezieller Magie. Da die Verfasser in verschiedenen Disziplinen und Berufssparten beheimatet sind, erfolgt die Annäherung an das Objekt Auto auf einer erfreulich breiten Basis.

Neben Literatur-, Kultur-, Kunst-, Kommunikations- und Filmwissenschaftlern sind auch ein Psychoanalytiker und ein Autojournalist vertreten. Alle Aufsätze überzeugen durch die solide Art ihrer Herangehensweise. Fast jeder Beitrag verfügt über einen Anhang mit Anmerkungen, die zu einer vertiefenden Beschäftigung anregen.

Der Katalog behandelt 10 historische und thematische Gebiete, die als Schlagwörter weitmaschig das fragliche Terrain abstecken und die Funktion offener Kapitel haben. Er folgt in seiner Gliederung damit der Konzeption der Ausstellung und übernimmt die Oberbegriffe ihrer Auslegeordnung. Die jeweiligen Textbeiträge stehen in loser inhaltlicher Beziehung zu diesen Termini.

„Fetisch Auto“ startet mit drei einschlägig bekannten kunsthistorischen Positionen, die eine je eigene Affinität zum Thema Automobil aufweisen: Futurismus, US POP, Euro Pop und Nouveau Réalisme.

Den Auftakt bildet der Futurismus, mit seiner kompromisslosen Fortschrittsbegeisterung und enthusiastischen Technikgläubigkeit, ein nahe liegender, passender Ausgangspunkt angesichts der fetischisierenden Auto-Verehrung.

Pop Art und Nouveau Réalisme rekurrieren dagegen auf die vielfältigen Aspekte des Objektes Auto und seiner Rolle in der Alltagskultur. Während die Pop Art vereinfachend gesagt eine plakative Verherrlichung der Alltagsgegenstände betreibt und sie zu Ikonen der Warenwelt stilisiert, reagieren die Nouveaux Réaliste mit Skepsis auf die Konsumkultur, was vielfach in destruktive Kunstformen und ikonoklastische Aktionen mündet.

Ein zweiter thematischer Cluster bündelt die Begriffe religiöser Fetisch, sexueller Fetisch und Warenfetisch, während sich Verkehr, Geschwindigkeit, Unfall zu einem dritten Themenkomplex zusammenschließen. Rückzug und Flucht bilden ein letztes Begriffspaar. Jedes dieser Kapitel ist reich bebildert mit einer Auswahl repräsentativer Werke, die die jeweiligen Positionen illustrierend untermauern.

Schon ein flüchtiger Blick auf das Inhaltsverzeichnis vermittelt dem Leser die Ahnung, dass ihn in dieser Publikation keine unreflektierten Huldigungen oder reine Affirmation zum Phänomen Auto erwarten. Die Häufung kritischer und negativ konnotierter Begriffe lässt ihn aufhorchen, denn sie drückt skeptische Distanz aus. *Wahn*, *Menetekel*, *Unfall*, *Psychiatrie*, *Identitätsprothese* sind solche Worte, die in der glanzvollen Sphäre des Autokosmos an Verdrängtes, Tabuisiertes und Defizitäres rühren und nicht mit den Formulierungen der Jubelrhetorik vereinbar sind.

Ludger Lütkehans etwa rechnet in seinem Beitrag mit dem „Wahn des Automobilisten“, so der Titel, in Form eines Pamphletes ab (S. 135–142), während sich Matthias Bickenbach unter der Überschrift „Vom Unfall: Menetekel der Automobilität“ (S. 153–159) der Katastrophe, die dem Auto immer schon eingeschrieben ist, zuwendet. Ersterer zieht in hoch polemischem Stil gegen den Autofahrer zu Felde und attestiert ihm anhand zahlreicher Fallbeispiele eine schwere psychopathologische Neurose. Für seine „Feldforschung“ bedient sich Lütkehans in kurzweiliger Weise einschlägiger Einsichten aus der Dingpsychologie und hantiert souverän mit zahlreichen entlarvenden Formulierungen, in denen er sprachlich zugespitzt die psychotischen Auffälligkeiten und das destruktive Potenzial der Automobilisten charakterisiert und Therapiebedarf konstatiert. Die „Ich-Prothese“, „das Auto als Waffe“ (S. 140), „Angstlust“, der „automobile Fundamentalismus“ (S. 137) sind nur einige wenige Beispiele. Das Credo der automobilistischen Existenz (S. 139) „Ich fahre, also bin ich“ (über)steigert er zum „Ich rase, also bin ich noch wirklicher“ (S. 139). Lütkehans spießt den ganz normalen Wahnsinn auf den Straßen auf. Dafür schreckt er auch vor bitterbösen Vergleichen nicht zurück, wenn er etwa Parallelen zwischen dem Autofahrer und dem Expansionsdrang eines Volkes ohne Raum (S. 141) zieht. Das Prinzip Polemik reizt der Autor in seinem ansonsten unterhaltsamen Beitrag stellenweise fast zu sehr aus, was den Lesegenuss aber kaum schmälert.

Matthias Bickenbach bringt im bereits erwähnten Beitrag die Sprache auf die „Risiken und Nebenwirkungen“ des Autofahrens und deren bereitwilliger kollektiver Verdrängung bzw. obszöner Zurschaustellung. Dem notorisch zu positiv bewerteten Fetisch Auto stellt er dessen immanente „Gewalttätigkeit“ gegenüber und formuliert dazu die These, dass der Unfall kein Zufall, sondern vielmehr als „integraler Bestandteil des Autos“ (S. 154) zu bewerten sei. Er folgert: „Das Auto ist ein Fetisch, sein Unfall ist es nicht. Was aber ist das Gegenteil des Fetischs? Es ist das Tabu.“ In dieser klugen Gegenüberstellung klingt an, was die Religionswissenschaft bei der Charakterisierung des Heiligen in der Entgegensetzung von Faszinosum und Tremendum kennt. Das „Schaudern“ vor dem Auto wird in unserer Zivilisation jedoch massiv unterdrückt zugunsten der einseitigen Feier der Mobilität. In diesem Kontext widmet sich Bickenbach im kurzen historischen Rückblick dem Typus des auch heute noch aktuellen rücksichtslosen „Fahrers als Schreckgespenst“ (S. 154), dessen aggressiver „kühner“ Fahrstil zur allgemeingefährlichen Brutalisierung des Straßenverkehrs beitrug.

Bickenbach setzt sich des Weiteren unter Einbeziehung literarischer Beispiele sowohl mit der abgestumpften Wahrnehmung des Unfalls als „Normalität“ als auch mit der Obszönität der lustvollen Darstellung und Betrachtung von Unfallszenarien auseinander. Ein extremes Beispiel liefert hier J.G. Ballards Roman „Crash“, in dem das Spiel mit der erotischen Kodierung des Autos, die zur libidinösen Objektbeziehung beiträgt, zu tödlicher Konsequenz gesteigert wird. Die Beziehung zum Aspekt des sexuellen Fetischs ist unübersehbar.

Bickenbach bilanziert am Ende seines aufschlussreichen Aufsatzes daher: „So bleibt die automobilen selbstbewegende Maschine zugleich immer auch eine auto-destruktive, eine selbstzerstörende Maschine.“ (S. 158)

Die Unfallbilder eines Arnold Odermatt gehören inhaltlich in dieses Segment. Mit ihrer technischen Brillanz und Schönheit angesichts ihrer destruktiven Sujets, gehören sie zu den fesselndsten, aber auch verstörendsten Exponaten der Schau.

Der Geschwindigkeit – längst selbst zum Fetisch und zur *Idée fixe* der westlich geprägten Gesellschaften geworden und laut Paul Virilio „die Mitte von allem“ – zollen fast sämtliche Beiträge in unterschiedlichem Umfang ihren Tribut.

Harun Maye verfolgt in seinem Aufsatz „Die Entdeckung der Geschwindigkeit. Gibt es einen rasenden Stillstand der Moderne?“ (S. 163–168) diesen Aspekt explizit, indem er dem „Diktat der Geschwindigkeit“ und den gesellschaftlichen Auswirkungen der Beschleunigung nachgeht.

Ausgehend vom Leiden an der Zeit, das unsere überreizte Informations- und Kommunikationsgesellschaft vor allem durch das beschleunigte Arbeits- und Lebenstempo hervorbringt – als Stichworte werden Burn-Out, Info-, und Technostress genannt (S. 163) – legt er den Schwerpunkt seiner Ausführungen auf Fragen des Zeitmanagements. Den drohenden Verlust der Zeitautonomie und damit der Aushöhlung der Selbstbestimmung im Visier, rekapituliert er die Thesen von Paul Virilio, Vater der Dromologie, und des legendären Herbert Marschall McLuhan, der den unsterblichen Slogan „The medium is the massage“ prägte. Leider bleibt der Bezug zum übergeordneten Thema Fetisch Auto in diesem Beitrag etwas blass. Maye schneidet zwar fraglos wichtige Punkte einer Welt im Eilzustand an, doch hätte man sich unter dem Aspekt des paradoxen „rasenden Stillstands“ eine stärkere Berücksichtigung des Automobils gewünscht, da gerade dieses Vehikel via Geschwindigkeit die Herrschaft über Raum und Zeit ansteuert.

Micha Hilgers nähert sich den „postmodernen Mobilitätsmythen“ (S. 235) mit dem Blick des Psychoanalytikers. In seinem Beitrag „Ich fahre, also bin ich: Das Auto als Fetisch und Identitätsprothese“ (S. 235–239), der dem Begriffspaar Rückzug und Flucht zugeordnet ist, stellt er bereits anfangs klar: „Keineswegs sind Geschwindigkeitsbegeisterung, die Fetischisierung von Wagen, Pferd oder Gespann und dazugehöriges phallisches Imponiergehabe Erfindungen der letzten beiden Jahrhunderte.“ (S. 234)

Nicht von ungefähr klingt im Titel seines Aufsatzes abgewandelt, aber erkennbar der Epoche machende Satz von Descartes an: *Je pense donc je suis*. Wo Descartes das Denken als die wahre Natur des Menschen erkennt, verlagert Hilgers und mit ihm die Ausstellungsmacher in einer sprachlichen Volte den Schwerpunkt vom Denken auf das Fahren. Doch während Descartes noch die Herrschaft der Vernunft ausruft, scheint das Motto „Ich fahre, also bin ich“ fatalerweise oft eher auf Triebsteuerung und damit auf das Gegenteil zu verweisen.

Hilgers geht in seinem Aufsatz der Frage nach, welchen Raum das Auto für Identitätsbildung und Selbstvergewisserung einnehmen kann. Wesentlich scheint ihm dabei die Rolle, die die Bewegungsmöglichkeit generell für jegliche Autonomie darstellt. Der Faszination durch die Bewegung stellt er – ganz Psychologe – auch deren Gegenteil gegenüber, indem er formuliert: „Angst und Lust, Reiz und Furcht halten sich bei der Mobilität oft in labilem Gleichgewicht“ (S. 236). Solche Ambivalenz

hat im von ihm zitierten Begriff der „Angstlust“ (Michael Balint) einen eigenen treffenden Terminus gefunden.

Vom realen Beförderungswert des Autos kommt Hilgers auf dessen Funktion als Übertragungsobjekt zu sprechen. Hier thematisiert er das Auto als Substitut vielfacher, oft von der Werbung vermittelter Träume und Wünsche. Die Fähigkeit der Bedeutungsstiftung ist zahlreichen Gegenständen gegeben, doch gerade das Auto dient aufgrund seines unübertroffenen sozialen Prestiges als bevorzugtes Objekt der „Selbstergänzung“. Hilgers fasst dies unter dem Begriff der „Identitätsprothese“ zusammen. Er entlarvt das Auto als Traum- und Illusionsmodell (S. 236), was er mit einem Streifzug durch die Welt der Werbung untermauert. Nach erhellenden Bemerkungen zur bergenden Rolle des Autos als „Außenhaut und Innenraum“, wendet er sich abschließend dem zentralen Begriffspaar Fetisch Auto zu und stellt folgende Diagnose: „Mithin kann das Auto zum persönlichen Fetisch werden, der reales Leben in den Hintergrund drängt. [...]. Das Auto wird zum einzigen Lebensinhalt statt Lebensziele erreichbarer oder erfreulicher zu machen.“ (S. 238)

Der Selbstaufwertung durch soziale Distinktion und dem Freiheitsversprechen durch Mobilität steht als Preis die psychische Abhängigkeit gegenüber.

Vergleicht man Hilgers sachlichen Diskurs zum Fetisch Auto mit dem bereits betrachteten Text von Ludger Lütkehans macht man eine verblüffende Feststellung: Obwohl in Textsorte, Sprachduktus und Temperament vollends verschieden, haben beide eine relativ große inhaltliche Schnittmenge. Sie behandeln gleiche Aspekte und liefern so quasi Variationen eines Grundthemas. Dies lässt sich bis in Einzelheiten der Darlegungen verfolgen: Die Übereinstimmungen betreffen sowohl die gewählten Schwerpunkte wie auch das Begriffsinstrumentarium (z. B. Autonomie durch Mobilität, Ich-Prothese, Identitätsprothese, das Auto als Gehäuse, usw.). An dieser Stelle sei deshalb auf ein kleines Manko der Publikation kurz hingewiesen. Durch die mehr oder minder intensive konzeptionelle Engführung fast aller bisher besprochenen Beiträge auf das Leitthema „Fetisch Auto“ wird einerseits – und das ist die positive Seite – das Sujet dicht und konzentriert behandelt, aber andererseits provoziert sie Überschneidungen und Wiederholungen im Inhaltlichen. Das tut der durchweg guten Qualität der Texte zwar bei einzelner Lektüre keinen Abbruch, sorgt aber beim Leser für Ermüdung und Irritation angesichts fehlender Trennschärfe zwischen den Beiträgen. Die Ähnlichkeit ist bis in die Überschriften feststellbar. Auch geistern durch fast alle Beiträge die immergleichen, „unvermeidlichen“ Ahnväter der Medientheorie oder Psychologie. Paul Virilio, Herbert Marshall McLuhan und Michael Balint in der Rolle der „üblichen Verdächtigen.“ Die Stimmen neuerer Forscher, etwa aus dem großen Gebiet der Dingforschung, bleiben dagegen unterrepräsentiert.

Neben dem aktuellen Anlass des runden Geburtstags ist das Basler Museum bereits durch die eigene Sammlungsgeschichte dafür prädestiniert, eine Sonderschau zum Thema Auto auszurichten. Das Haus beherbergt zahlreiche Skulpturen seines Namensgebers Jean Tinguely, dessen Auto-Besessenheit und Technikbegeisterung legendär sind. So kann er als Spiritus rector der Ausstellung gelten, auch wenn er ein recht „janusköpfiger“ Patron des Projektes ist.

Manuela Kraft unternimmt es in ihrem Beitrag „Vive la course! – Jean Tinguely und die Liebe zum Automobil“ (S. 277–291), Tinguelys obsessives Verhältnis zum Automobil in den Blick zu nehmen und auf seine Bedeutung für Tinguelys Kunstproduktion zu befragen. In ihrem informativen Aufsatz fasst sie die bekannten Fakten zu Tinguelys Autoleidenschaft kompakt zusammen, indem sie wichtige biographische Ereignisse und Situationen Revue passieren lässt, die seine lebenslange Bindung an das Automobil und den Rennsport belegen. Tinguelys „Autophilie“ (sic!) schätzt sie als „zentralen Aspekt seines künstlerischen Schaffens“ (S. 277) ein. Das scheint nun ein wenig zuviel der Ehre für die „Autophilie“ und man möchte vorschlagen, den Begriff stattdessen durch „Bewegung“ zu ersetzen. Denn bei aller dokumentierten Auto- und Rennsportbegeisterung des großen Pioniers der Kinetik: Dreh- und Angelpunkt des künstlerischen Schaffens war seine Autoleidenschaft nicht, die Bewegung aber sehr wohl. Die Frage, inwieweit „die Liebe zum Automobil“ tatsächlich in des Künstlers plastische Schöpfungen eingeflossen ist, könnte ein Blick auf die Werke selbst beantworten: Ihre phänomenale Erscheinungsweise ist weit davon entfernt, sie als Zeugnisse einer fetischisierenden Autoleidenschaft zu präsentieren. Vielmehr verateten sie, dass Tinguely als Künstler die Objekte seiner autophilen Begierde einem nachhaltigen transformativen Prozess unterzieht, der offensichtlich weniger aus der Passion, sondern aus dem Leiden und Zweifeln an ihr seine Inspiration bezieht. Diese etwas schizoid anmutende Konstellation hätte mehr Beachtung verdient.

Die Aufsätze von Thomas Pittino, Film- und Kommunikationswissenschaftler, und David Staretz, Autofachmann und Künstler, bilden den Abschluss im Reigen der Beiträge. Beide Aufsätze gehen thematisch über den Rahmen der Bildenden Kunst hinaus. Mit diesem Blick über den Tellerrand, dokumentieren die Ausstellungsmacher ihre interdisziplinäre Offenheit.

Pittino entführt den Leser in seinem Aufsatz „Auto und Film: Die Liebesgeschichte zweier Emotionsmaschinen“ (S. 309–315) auf eine bei aller Kürze so interessante wie faktenreiche „Tour D’Horizon“ zur Bedeutung des Autos in der künstlerischen Nachbardisziplin des Films. Er liefert damit auch einen lehrreichen Gang durch die Filmgeschichte.

Ausgangspunkt ist die Feststellung, dass Auto wie Film nahezu gleichzeitig entstehen. Die Affinität der beiden „Newcomer“ in Sachen Bewegung führt zu einer bis heute anhaltenden Allianz zwischen der Kunstform Film und dem Sujet Auto. So schlicht wie einleuchtend ist die Begründung dafür: „Die Bewegung kann ganz grundlegend als das verbindende Element von Film und Automobil angesehen werden.“ (S. 309)

Das Spektrum der Inszenierung bewegt sich zwischen sachlichen Dokumentationsfilmen und dem „Kino der Attraktionen“, wie Pittino darlegt. Ihren Höhepunkt findet die Darstellung des Autos aber im immer wieder variierten Thema der Verfolgungsjagd. Pittino stellt verschiedene Beispiele dieser visuellen Umsetzung von Mythen der Technik, der Geschwindigkeit und Freiheit vor, darunter wahre Ikonen der Filmgeschichte. Auch der Sonderform des „Rennautofilms“ gelten einige Bemerkungen, auch sie aufschlussreich im Hinblick sowohl auf die Ausstellungsthemen

„Unfall“ und „Geschwindigkeit“ als auch auf den Formel-I-Begeisterten Jean Tinguely. Schließlich kommt Pittino auf die emotionale Komponente des Autos zu sprechen und prägt mit dem Begriff „Emotionsmaschine“ einen Terminus mit weitem Hallraum. Er bietet wiederum reichlich Anknüpfungsmöglichkeiten an das übergeordnete Thema Fetisch Auto.

David Staretz setzt mit seinem launigen Essay „Achtung! Das Drehen am Lenkrad kann ihre Fahrtrichtung verändern!“ (S. 319–324) einen mit Ironie gewürzten Schlusspunkt hinter das große Thema „Fetisch Auto“. Mit trockenem Witz nimmt er nicht nur eine Erscheinung wie den „kompetitiven Grundkonsens“ beim Autofahren (S. 319) unter die Lupe, sondern auch den Verlust authentischer Fahrerlebnisse: Die „reine Freude am Fahren“ sieht er vor allem durch die „Segnungen“ der modernen Elektronik eingedämmt. Er verweist auf die „rasenden Zyklen der Elektronikindustrie“ (S. 321) und die latente Bevormundung und Entmündigung des Fahrers durch Fremdsteuerung. Auch die zunehmende „Vernetzung“ mit den modernen Kommunikationsmedien bezieht er in seine ironische Suada ein. So bricht sein Beitrag eine Lanze für den elementaren Fahrspaß, womit man wieder bei der Faszination des Autos und seiner ursprünglichen Aura angekommen wäre. Am Ende seines Aufsatzes findet sich ein, auch für weniger Autobegleiterte erhellendes, originelles „Bestiarium“ der Automobilgeschichte.

Der Katalog ist mit über 160 Abbildungen reich ausgestattet und vermittelt auch auf der visuellen Ebene einen breiten Zugang zum Sujet. Zu Themenkomplexen zusammengefasst, versammelt er die Arbeiten der mehr als 80 Künstler, die auch in der Ausstellung vertreten sind. In dieser repräsentativen Bildauswahl begegnet man vielen großartigen, mal vertrauten, mal weniger bekannten Werken.

Trotz der zahlreichen Exponate vermisst man aber doch den ein oder anderen Namen. Kein einziges Werk verweist etwa auf Thomas Bayrle, Tamara de Lempicka oder Evelyne Axell, die allesamt mit einiger Berechtigung hätten vertreten sein dürfen.

Doch verblüfft andererseits immer wieder aufs Neue, wie sehr das Auto überhaupt zum bevorzugten Bildgegenstand avancieren konnte. Breit gefächert auch die gezeigten Gattungen: Vom Tafelbild bis zur Installation, von der Fotografie bis zum Video, sind die wesentlichen Bereiche abgedeckt. Besonders stark vertreten sind Fotografien, das zeigt sich vor allem im Seitenblick auf die nahezu zeitgleiche Schau „Car Culture“ in Karlsruhe. Dort fühlt man sich in einen regelrechten Fuhrpark versetzt angesichts der zahlreichen „echten“ Autos, mit denen allerdings von Seiten der Künstler nicht gerade zimperlich umgesprungen wird, man denke an den Mercedes Cabrio SL, von Axel Philipp mit Altöl gefüllt oder den von Elmgreen und Dragset geteerten und gefederten Rolls Royce, der unter dem Titel „Disgrace“ ausgestellt wurde. Anders als in Basel liegt der Schwerpunkt auf dem Auto als realem Artefakt.

Angesichts des recht hohen Anteils an „bewegten“ Arbeiten, Filmen wie Videos, die in Basel zur Ansicht kommen, wäre die Bestückung des Kataloges mit einer DVD entsprechenden Inhalts zu erwägen gewesen.

Die Abbildungen im Katalog müssen sich weitgehend selbst erklären, was zumindest für Laien sicher nicht immer einfach ist. Zwar sind die Bilder den Ober-

kapiteln mit Aufsätzen zugeordnet, in denen aber nicht spezifisch auf sie eingegangen wird. So erhalten die Werke einen eher illustrierenden Status, wie man als Kunsthistoriker etwas kritisch anmerken möchte, ohne zu übersehen, dass sich hierin die Verschiebung der Kunstwissenschaft zu einer Bilderwissenschaft ausdrückt.

Bezüglich der Aufmachung des handlichen nahezu quadratischen Kataloges (22 x 24cm) sei schließlich auch die Einbandgestaltung positiv hervorgehoben. Schon das verwendete schwarz-gummierte Material schlägt durch seine optische wie auch haptische Qualität assoziativ die Brücke zur Welt des Automobils.

Die Publikation *Fetisch Auto* ist das Ergebnis einer ausgesprochen intelligenten Annäherung an das komplexe Phänomen Auto. Eine Grundvoraussetzung hierfür war es, das Auto als zentrales Kultobjekt der Moderne zu erkennen und vor diesem weiten Bedeutungshorizont auch auf Aspekte zu hinterfragen, die weit über seine technische und wirtschaftliche Bestimmtheit hinausgehen.

Ausstellung wie Katalog sind daher auch als wesentlicher Beitrag zur Objektgeschichte des Autos zu werten.

Dinge sind allerdings nicht nur Formen der materiellen Kultur, sie sind auch „Verhandlungsfelder für die Selbstdefinition der Geschlechter“, wie Andrea Hauser an anderer Stelle festhält. Hier muss man den Herausgebern eine etwas einseitige geschlechtliche Konnotation attestieren. Zwar sind in Katalog und Ausstellung verhältnismäßig viele Künstlerinnen vertreten, doch verrät der theoretische Ansatz der meisten Aufsätze einen männerorientierten Blick. Die Selbstdefinition via Automobil, das Auto als Identitätsprothese, die Selbstvergewisserung durch rasantes Fahren: Das sind – wahllos herausgegriffen – durchaus überwiegend männliche Verhaltensweisen und Probleme. Oder anders ausgedrückt: Der Wahn des Automobilisten ist Männersache. Die weibliche Sicht auf das Auto als „Gehäus“ ist signifikant anders geartet, worauf jüngst der Autodesigner Lutz Fügener in einem Interview hinwies. Diese andere Perspektive hätte etwa die Installation „Das Auto“ (1999) der Objektkünstlerin Katharina Krenkel (1966) sehr schön veranschaulichen können.

Krenkel inszeniert in ihrer Arbeit das Auto gewissermaßen aus der Innenperspektive. Dominieren bei Tinguely beispielsweise die Faszination der Bewegung und Schnelligkeit und die Nähe zum Tod, betreibt Damian Ortega im Sinne der *Décollage* eine sezierende Zerlegung eines Autos bis in seine Einzelteile, so ist es bei Krenkel die Betrachtung des Autos als ‚sozialer‘ Raum, die hervorsteht.

Mit ihrer lediglich aus wenigen, überhäkelten Versatzstücken (zwei Stühle, zwei Hocker, Lenkrad, Seitenspiegel, Rückspiegel, ein Koffer) bestehenden Arbeit zeigt sie die Ikone einer mobilen Gesellschaft nicht primär als Maschine, auch nicht als Prestigeobjekt, sondern als eine Art soziales Feld und behauptet damit eine neuartige Position in der Reihe der KünstlerInnen, die sich mit dem Auto auseinandersetzen.

Auch die Arbeiten der mondänen Tamara de Lempicka hätten eine eigene weibliche Sichtweise in dieser Schau vertreten können. In ihren kühlen, selbstbewussten Selbstporträts, von de Lempicka doppeldeutig auch als „Autoporträts“ titulierte, steht das Auto als Garant der Mobilität für eine Selbstbestimmung, die bereits erotisch unterlegt ist. Bei Evelyn Axell (1935–1972), wichtiger Protagonistin der weiblichen

Pop Art, liegt der Tenor noch dezidierter auf dem Aspekt der sexuellen Freiheit. Die Mobilitätsikone Auto ist in ihrem Oeuvre auffällig stark vertreten. Ihr Gemälde „Axell-ération“ von 1965 spielt denn auch kaum verschlüsselt mit dem erotisch aufgeladenen (Männer)Thema „Frau und Maschine“. Neu ist hier allerdings, dass eine weibliche Akteurin als Fahrerin die Kontrolle über das Geschehen übernimmt.

Doch trotz dieser wenigen Sonder- und Erweiterungswünsche und der darlegten kritischen Einwände, muss zusammenfassend nochmals die Qualität der Publikation ins Zentrum des Bewusstseins gerückt werden. Der Katalog verfällt weder in einen Abgesang an das Auto, noch in eine unreflektierte Lobhudelei an diesen Meilenstein der Technik. Den Baslern ist vielmehr das Kunststück gelungen, das Auto zu feiern *und* kritisch zu hinterfragen. Respekt!

BARBARA WEYANDT
Universität Koblenz-Landau
Campus Koblenz

Kevin E. Kandt, Hermann Vogel von Vogelstein (Hg.): Aus Hippocrenes Quell'. Ein Album amicorum kunsthistorischer Beiträge zum 60. Geburtstag von Gerd-Helge Vogel; Berlin: Lukas Verlag 2011; 607 S., 19 + 14 Farbtaf.; zahlr., z. T. farb. Abb.; ISBN 978-3-86732-104-4; € 40,00

Die Festschrift zum 60. Geburtstag von Gerd-Helge Vogel vereint zahlreiche Aufsätze zur Kunst des Barock, des 19. und 20. Jahrhunderts sowie zur Ästhetik, Kunst- und Kulturtheorie, die wegen der Vielfalt von zwei Autoren rezensiert werden. Die Mehrzahl der Texte werden von Peter H. Feist besprochen, die beiden umfanglichen Beiträge des Herausgebers Kevin E. Kandt zur bildhauerischen Tätigkeit Andreas Schlüters von Goerd Peschken. (Anm. der Herausgeber).

* * *

Der etwas gestelzt wirkende Titel dieser Festschrift spielt auf die wahrlich staunenswerte Vielzahl und Vielfalt der S. 14 f. und 597–607 nachzulesenden Leistungen Gerd-Helge Vogels an, und ich möchte ihn auch dahingehend verstehen, dass der Jubilar viele Kolleginnen und Kollegen in Ländern auf drei Kontinenten, in denen er wirkte, zu geistigen Höhenflügen zu inspirieren vermochte, so dass ihm jetzt fünfundzwanzig von ihnen mit Texten zu ganz verschiedenen Gegenständen danken. Nur einige berühren dabei eine von ihm selbst bearbeitete Thematik. Leider wird über diese Autoren nicht informiert. Die „Schlüteriana“ in der zweiten Hälfte des Bandes werden gesondert besprochen.

Dariusz Kacprzak behandelt sehr ausführlich (mit 8 Abb. u. 4 Farbtaf.) wie schon in seiner maschinenschriftlich vorliegenden Warschauer Diplomarbeit das Schaffen des Hamburger Stillebenmalers Franz Werner von Tamm (1658–1724), der nach Aufenthalt in Rom seit 1698 in Wien, zeitweise auch in Passau, sehr produktiv