

MSG Moderne Stadtgeschichte, Bd. 50/2 (2019), 94-98
DOI: 10.60684/msg.v50i2.2019209

Lisa Kosok
HafenCity Universität Hamburg

**Leitrezension: Niedbalski, Die ganze Welt des Vergnügens. Berliner
Vergnügungsparks der 1880er bis 1930er Jahre, Berlin 2018.**

MSG Moderne Stadtgeschichte
ISSN: 2941-6159 online
<https://moderne-stadtgeschichte.de>

Dieses Werk steht unter der [Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International](#).
Bei den Abbildungen sind eingeschränkte Lizenzformen möglich, Weiternutzungsrechte
sind gesondert abzuklären.
© Lisa Kosok 2019



Leitrezension

Johanna Niedbalski, Die ganze Welt des Vergnügens. Berliner Vergnügungsparks der 1880er bis 1930er Jahre, Berlin 2018.

Jason Wood (Hrsg.), The Amusement Park. History, Culture and the Heritage of Pleasure, London/New York 2017.

Vergnügungsparks spielen eine wesentliche Rolle für die Stadtgeschichte wie für das städtische Erbe. Ihre Geschichte lässt sich nur in ihren lokalen und transnationalen Dimensionen adäquat erfassen. Das verdeutlicht Johanna Niedbalski mit ihrer Untersuchung von sechs Berliner Vergnügungsparks ebenso wie der international angelegte, von Jason Wood herausgegebene Sammelband über Geschichte und Kulturerbe von Vergnügungsparks. Mit ihren jeweiligen Schwerpunkten besetzen beide Publikationen zentrale Felder der aktuellen Vergnügensforschung.

Im ersten Teil ihrer Studie analysiert Johanna Niedbalski die Entwicklung, Formierung und Ausdifferenzierung von sechs Berliner Parks als „Vergnügen in der Weltstadt“. Ein besonderes Verdienst ist, dass sie die Formierungsprozesse der zwischen 1880 und 1931 entstandenen und bis maximal 1939 bestehenden Parks im Kontext ähnlicher lokaler Angebote wie beispielsweise den Rummelplätzen betrachtet, aber auch die transnationale Entwicklung am Beispiel der amerikanischen Vergnügungsparks oder des Wiener Praters diskutiert (S. 123-130, S. 170-180).

Die meisten Parks hatten traditionelle Ausflugsstätten als Vorläufer, die im Zuge des Verstädterungsprozesses zu zentralen Orten in innerstädtischen Quartieren geworden waren. Als Vergnügungen, die zwar saisonabhängig, aber verstetigt gegen Eintritt angeboten wurden, unterschieden sie sich grundlegend von temporären Rummelplätzen und Jahrmärkten. Ihr Repertoire war vielfältig und entwickelte sich stetig weiter: Neben traditionellen Buden und Fahrgeschäften, wie Karussells und Schaukeln, boten die Parks eine Palette technologisch anspruchsvoller Neuheiten, etwa den Autoscooter oder prächtige Illuminationen. Hinzu kamen Säle für Theater, Varieté und sonstige akrobatische Kleinkunstformen, Cafés, Restaurants und Ballsäle für Tanzveranstaltungen.

Durch eine Homogenisierung in Gestaltung und Werbung boten die Vergnügungsparks ein ästhetisches Gesamterlebnis für ein heterogenes städtisches Publikum (S. 159-163). Je nach Lage in der Stadt differierte das Publikum in sei-

ner sozialen Zusammensetzung. Abgesehen davon, dass die Möglichkeit und Bereitschaft, für das Vergnügungsangebot Geld auszugeben, Voraussetzung für den Besuch war, stellten die Parks eine gewisse Egalisierung im Freizeitangebot dar: Familien, Paare und Einzelpersonen aller sozialen Gruppen konnten im Vergnügungspark Geeignetes finden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang der Befund, dass gerade für Frauen das Bewegen in diesem definierten Raum der Vergnügungsparks sozial stärker akzeptiert und mit weniger Anfeindungen verbunden war als andere Vergnügungsangebote wie etwa Jahrmärkte (S. 159-163).

Hervorzuheben ist ferner, dass Niedbalski auch die Betreiber der Vergnügungsparks in den Blick nimmt. Der marktabhängige Verwertungsprozess, dem die Parks unterworfen waren, schlug sich in Konjunkturen, Pleiten und unterschiedlichen Betriebskonzepten nieder. Krieg, Krisen und Konkurse wiederum führten zu sich verändernden Unternehmenskonzepten und wechselnden Akteuren, sodass sich die Parks von inhabergeführten Wirtshausbetrieben hin zu GmbHs und Aktiengesellschaften entwickelten. Verflechtung und Professionalisierung zeigten sich auch auf der Seite der Ingenieure, die die Fahrgeschäfte erfanden und weiterentwickelten.

Im zweiten Teil der Studie betrachtet Niedbalski die „Erlebnisdimensionen“ der Vergnügungsparks und diskutiert sie als „Vergnügen im Park“. Merkmale urbaner Lebensweisen fanden sich in den Unterhaltungsangeboten wieder: Fahrgeschäfte zelebrierten Geschwindigkeit, Völkerschauen Exotismus und Rassismus. Boxen, Schwimmen und Reiten kultivierten den Wettkampf. Teufelsräder und Tanz inszenierten Erotik. Das Gedränge der Massenfeste und die Großgastronomien machten Dichte erlebbar. Feuerwerk und Illuminationen beeindruckten durch Opulenz und Verschwendung. Anpassungen an urbane Lebensstile konnten somit in den Vergnügungsparks spielerisch und außerhalb des normalen Alltags erprobt und erlebt werden. Insofern – so Niedbalskis Fazit (S. 410) – waren sie für den Verstädterungsprozess relevant und verloren ihre Bedeutung mit dem Abschluss dieser Entwicklung.

Die Arbeit von Johanna Niedbalski ist materialreich und von enormer Tiefenschärfe. Sie kann in ihrem historisch-stadtethnografischen Zugang als ein grundlegender Beitrag zur neueren Populärkulturforschung betrachtet werden, der weit mehr ist als eine Spezialstudie zum „Format Vergnügungspark“. Indem die Vergnügungsparks in ihren sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Dimensionen als städtisches Phänomen ausgewiesen werden, gelingt es, sie sowohl für die Populärkulturforschung als auch für die historische Stadtforschung fruchtbar zu machen.

Mit dem Sammelband von Jason Wood erfährt das Thema Vergnügungspark über Niedbalskis Studie hinaus eine internationale Weitung sowie eine Annäherung an die Gegenwart und den *Heritage*-Diskurs.

Josephine Kane fragt im ersten, auf Großbritannien fokussierten Teil des Sammelbands nach dem besonderen Reiz früher britischer Vergnügungsparks (1900–1914) und hält fest, dass sie mit ihren regulierten Öffnungszeiten, der Abhängigkeit von modernen Transportnetzwerken und dem geregelten Rhythmus dem industriellen Fabrikssystem entsprachen. Sie hebt besonders darauf ab, dass die Lunaparkattraktionen als „rational recreation“ akzeptiert waren und Frauen Freiräume verschafften, die sie andernorts nicht hatten. Kane arbeitet heraus – und hier geht sie in der Interpretation weiter als Niedbalski –, dass der großen Masse der Bevölkerung im Vergnügungspark ein- bis zweimal im Jahr die Möglichkeit einer „heightened version of the urban spectacle“ geboten wurde, die über die Erfahrungswelt der städtischen Realität hinauswies und partizipative, kommunikative, ja utopische Elemente enthielt. So stellten die Parks der Anonymität und Gleichgültigkeit urbanen Lebens etwas entgegen (S. 51).

Die internationalen Fallstudien im zweiten Teil machen deutlich, dass bei aller Gemeinsamkeit in Repertoire und Ausstattung nationale Spezifika existierten. So zeigen Jason Wood und B. Nilgün Öz, dass der Lunapark in Izmir nur von kurzer Dauer (1936–1938) und Teil einer großen Freizeitparkanlage war, die 1923 nach dem verheerenden Brand in Izmir entwickelt wurde. Er stand für eine Phase der Liberalisierung und Westorientierung, indem er für Frauen und Männer, Familien und Kinder gleichermaßen offen war (S. 100, 106). Sowohl der Lunapark in Izmir als auch der in Ankara repräsentierten das „golden age“ der frühen türkischen Republik, deren Modernität kulturelle Veränderungen zuließ, die sich in einer Liberalisierung und Egalisierung des urbanen (Freizeit-)Lebens ausdrückten (S. 113).

Auf der politischen Ebene, um nur diesen Aspekt im Blick zu behalten, ließen sich die Vergnügungsparks für unterschiedliche Überzeugungen instrumentalisieren. Caroline Ford beschreibt dies für verschiedene Amusement Parks in Sydney. In intensiven Verhandlungen über die Errichtung von Lunaparks stritt man in den 1930er Jahren um „healthy forms of recreation“, die die Kommune gegen ein ungesundes, ungezügelt, proletarisches Massenvergnügen zu verteidigen erachtete (S. 87). Ebenso ging es um den Erhalt des frei zugänglichen, natürlichen Strandes, den man gegen Zerstörung, Lärm und Kommerzialisierung verteidigen wollte (S. 88). Heute stehen zwei Vergnügungsparks in Sydney auf der Denkmalliste. Hierzu wurden sie unter anderem argumentativ als Bollwerke gegen die Privatisierung des öffentlichen Raums und Investmentspekulationen in Stellung gebracht (S. 94).

Gary Cross und Bryant Simon analysieren in ihren Fallstudien zwei US-amerikanische Vergnügungsparks im Kampf gegen Konkurrenz und um den Erhalt einer Zielgruppe, die sich als weiße, aufstiegsorientierte Mittelklasse beschreiben lässt. Die konservativen Haltungen ihrer Betreiber machen deutlich, was die Vergnügungsparks ebenfalls sein konnten: eine rassistische, ausgrenzende Einrichtung.

Der Parque de Atracciones de Vizcaya in der Nähe von Bilbao steht für eine Reihe von Vergnügungsparks, die seit den 1970er Jahren in Spanien gebaut wurden. Seit 1989 geschlossen, erlebt er als brutalistische Architekturreine mittlerweile eine größere Faszination als zu seinen eigentlichen Betriebszeiten. Autor John K. Walton bezeichnet ihn in jeder Hinsicht als eine Fehlplanung: zu weit von der Stadt entfernt und zu schwer erreichbar, zu teuer und zudem noch ein Symbol des paternalistischen Franco-Regimes. Auch Jason Wood verweist in seiner Einleitung auf ähnliche Prozesse des Niedergangs von Vergnügungsparks in Ostberlin, New Orleans, an der US-Ostküste sowie in der Ukraine (S. 12).

Die Beiträge des Schlussteils wenden sich wieder der britischen Situation zu und widmen sich dem Vergnügungspark als kulturellem Erbe. Sie befassen sich mit Schließungen, Protesten, „redeveloping“-Versuchen sowie mit Qualitätstourismus. Nick Laister beschreibt die Geschichte des „Dreamland Parks“ in Margate von der Gründung bis zu seiner Unterschutzstellung und Wiedererfindung als weltweit erstem „Heritage Amusement Park“. Eleonor McGrath kontextualisiert die Debatte um den Dreamland Park mit dem britischen Heritage-Diskurs und reflektiert, wie das Beispiel Dreamland den traditionellen Erbe-Begriff infrage gestellt und erweitert hat. Allan Brodie und Roger Bowdler verdeutlichen am Beispiel verschiedener Fahrgeschäfte, dass – einmal als Erbe akzeptiert – die Architekturen und Artefakte des Vergnügens identifiziert und erhalten werden müssen – eine Herausforderung, die angesichts der vielfach ephemeren Architekturen nicht einfach zu bewältigen ist.

Beide Publikationen sind wertvolle Beiträge zu einer transnationalen, kulturwissenschaftlich orientierten Stadtgeschichte. Sie zeigen am Beispiel des Formats Vergnügungspark, wie wichtig die Vergnügungskultur für den Verstädterungsprozess war: Sie eroberte im stadträumlichen Setting spezifische gestaltete Areale und übernahm als urbane Praxis eine besondere Rolle in der habituellen Formierung der Stadtbewohnerinnen und -bewohner. Insgesamt sind die Studien deshalb auch anschlussfähig für Forschungen zur „äußeren“ und „inneren“ Urbanisierung, für die Tourismus- und Populärkulturforschung sowie den Erbe-Diskurs. Schließlich können beide Publikationen durchaus auch als Dokumente eines unterschiedlichen Diskussionsstands gelesen werden: Während die kommerziellen Vergnügungskulturen beziehungsweise die

Populärkultur in der deutschsprachigen Stadtgeschichtsforschung wenig auf ihren urbanen Entstehungskontext bezogen werden, reflektiert die englischsprachige Forschung sie bereits als kulturelles Erbe und beschäftigt sich mit ihrem Erhalt. Davon sind wir in Deutschland weit entfernt.