



Luminita Gatejel

WARTEN, HOFFEN UND ENDLICH FAHREN

*Auto und Sozialismus in der Sowjetunion,
in Rumänien und der DDR (1956–1989/91)*

campus

Deutsches Museum
Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung

Warten, hoffen und endlich fahren

Deutsches Museum
Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung
Band 14

Herausgegeben von
Helmuth Trischler (Deutsches Museum München)
Christopher Kopper (Universität Bielefeld)
Hans-Liudger Dienel (»Zentrum Technik und Gesellschaft« der TU Berlin)

Luminita Gatejel, Dr. phil., ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Ost- und Südosteuropaforschung in Regensburg.

Luminita Gatejel

Warten, hoffen und endlich fahren

Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR (1956-1989/91)

Campus Verlag
Frankfurt/New York

© Campus Verlag GmbH

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie.
Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.
ISBN 978-3-593-50188-8

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Copyright © 2014 Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Umschlaggestaltung: Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Umschlagmotiv: Trabant, Wagen der Nullserie verlassen das Werk © Bundesarchiv, Bild 183-52061-0023 / CC-BY-SA.

Satz: Jordan, Heusenstamm

Druck und Bindung: CPI buchbücher.de, Birkach

Printed in Germany

Dieses Buch ist auch als E-Book erschienen.
www.campus.de

Inhalt

Einleitung	9
Forschungsstand	17
Vergleichen und verflechten	21
Struktur	23
1. Der Weg in die Massenmotorisierung	26
1.1. Persönlicher Besitz versus kollektive Nutzung: Zum Status des Automobils in staatssozialistischen Gesellschaften	27
1.1.1. Die neue stalinistische Elite am Steuer	29
1.1.2. Leihwagen für alle	32
1.1.3. Die Anfänge der Massenmotorisierung in der DDR	38
1.1.4. Individueller Massenverkehr in der Sowjetunion und Rumänien	44
1.1.5. Sozialismus ohne Wachstum	48
1.1.6. Schlussfolgerung	51
1.2. Automobile Konsumkultur im Sozialismus	52
1.2.1. Elitäre Konsumkultur im Stalinismus	55
1.2.2. Der Massenkonsum der Chruščev-Ära	58
1.2.3. Die Entwicklung des Konsums in der Brežnev-Zeit	61

1.2.4.	Ostdeutsche Avantgarde an der Konsumfront	67
1.2.5.	Rationaler Konsum als Existenzminimum in Rumänien	71
1.2.6.	Leitbilder und Diskurse des sozialistischen Autokonsums	75
1.2.6.1.	Sozialistische Produkte am Fließband	76
1.2.6.2.	Sozialistische Produkte im Alltag	83
1.2.7.	Schlussfolgerung	95
1.3.	Ungleichheiten zwischen Ost und West	97
1.3.1.	<i>Sovjetskij amerikanizm'</i>	100
1.3.2.	Entspannung unter Chruščev und Brežnev	103
1.3.3.	Walter Ulbricht: Überholen, ohne einzuholen	107
1.3.4.	Streit unter Brüdern	111
1.3.5.	Rumänien dem Westen und Osten hinterher	115
1.3.6.	Automobilausstellungen im Kalten Krieg	120
1.3.6.1.	EXPO 1958 in Brüssel	123
1.3.6.2.	»Sputniki auf Rädern«: Autos auf der Leipziger Messe	126
1.3.6.3.	Der Osten stellt sich in Frankfurt und Genf vor	131
1.3.8.	Schlussfolgerung	135
1.4.	<i>Trabant, Lada</i> und <i>Dacia</i> als sozialistische Volkswagen	137
1.4.1.	Der <i>Trabant</i> : Plastikauto und Stolz der DDR	138
1.4.2.	Italienischer <i>Fiat 124</i> – sowjetischer <i>Žiguli</i> – internationaler <i>Lada</i>	141
1.4.3.	Der rumänische <i>Dacia</i> auf der Überholspur der Geschichte	148
1.4.4.	Schlussfolgerung	155

2. Und endlich fahren ...	158
2.1. Verteilen und verhandeln	161
2.1.1. Offizielle Verteilungspläne	163
2.1.1.1. Zentren und Peripherien	166
2.1.1.2. Die Privilegien der Nomenklatura	171
2.1.1.3. Sowjetische Veteranen zwischen Elend und politischer Relevanz.	178
2.1.1.4. Eine homogene sozialistische Arbeiterschaft?	183
2.1.2. Bittschriften und Sonderzuteilungen	188
2.1.2.1. Organisationen.	189
2.1.2.2. Einzelne Bürger	192
2.1.3. Schleichwege und Schlupflöcher im Staatssozialismus	197
2.1.3.1. Lotteriescheine, Valuta und Westautos	198
2.1.3.2. Autobasteln	203
2.1.3.3. Gebrauchtwagen	207
2.1.4. Schlussfolgerung	211
2.2. Autoalltag	213
2.2.1. Ein großer Tag: Der Kauf eines Autos unter sozialistischen Bedingungen	215
2.2.2. Autonutzung	223
2.2.2.1. Die Erfahrung des alltäglichen Mangels	224
2.2.2.2. Urlaub und Freizeit	234
2.2.2.3. Informeller Austausch rund um das Auto	241
2.2.3. Automobile Gesellschaften	260
2.2.3.1. Distinktion	260
2.2.3.1. Fußgänger gegen Autofahrer	269
2.2.4. Schlussfolgerung	273
Schlussbemerkungen	276

Quellen und Literatur	282
1. Quellen	282
Archivmaterial	282
Sowjetunion: Rossijskij Gosudarstvennyj Archiv Novejšej Istorii (RGANI)	282
Rossijskij Gosudarstvennyj Archiv Ekonomiki (RGAE)	282
Rumänien: Archivele Naționale Istorice Centrale (ANIC)	282
Archivele Naționale Istorice Brașov	282
DDR: Bundesarchiv Berlin (BarchB)	282
Publizierte Quellen	283
Zeitungs- und Zeitschriftenartikel	284
Belletristik	288
Filme	288
Interviews	288
2. Literatur	289
Danksagung	304

Einleitung

Kein weiterer Gegenstand löste mehr Faszination aus als das Automobil. Zu Recht wurde das 20. Jahrhundert als das Jahrhundert des Autos (*the century of the car*) oder als das automobiler Zeitalter (*the automobile age*) bezeichnet.¹ Im Automobil wurde der Traum der Moderne, der Überwindung von Raum und Zeit, des technischen und sozialen Fortschrittes geträumt.² Es verwandelte nachhaltig unsere Landschaften, als ein komplexes Netz von Straßen, Autobahnen und Tankstellen gebaut wurde, um einen möglichst ungestörten Verkehrsfluss zu gewährleisten.³ Mehr als eine Milliarde Autos wurde in den letzten 100 Jahren hergestellt. Der Pkw begleitete seine Besitzer durchs ganze Leben, erste Kindheitserinnerungen, wilde Jugenderlebnisse, sexuelle Erfahrungen, Gehaltserhöhungen oder Familienfeiern werden häufig mit dem Auto in Verbindung gebracht.⁴ Von seiner Anziehungskraft ließen sich nicht nur einfache Verbraucher, sondern auch Ingenieure, Stadtplaner, Architekten, Geschäftsmänner und nicht zuletzt Politiker bezaubern. Unzählige Ressourcen und eine enorme Arbeitskraft wurden eingesetzt, um den globalen Siegeszug des Automobils in unseren Gesellschaften voranzubringen. Aber von Anfang an gab es Widerstand gegen seine Ausbreitung.⁵ Sein schädlicher Einfluss auf die Umwelt mobilisierte Generationen von Umweltaktivisten, die eine Einschränkung der Motorisierung anstrebten; Anstrengungen, die bis heute anhalten.⁶ Und schließlich, obwohl Soziologen sich schon eine Zeit nach dem Auto vorstellen, bleibt dieses außergewöhnliche Artefakt, mit

1 Flink, *Automobile Age*; Urry, *System*, S. 6.

2 Sachs, *Liebe*; Ruppert, *Auto*.

3 Mauch/Zeller, *Windshield*; *Schmucki, Traum*.

4 Dant, *Driver*; O'Dell, *Raggare*; Flink, *Automobile Age*, S. 158ff; Scharff, *Taking the Wheel*, S. 172ff.

5 Kerr/Wollen, *Autopia*; Merki, *Der holprige Siegeszug*.

6 McCarty, *Auto Mania*; Whitelegg, *Critical Mass*.

seinen Vorteilen wie mit seinen Nachteilen, weiterhin ein wichtiger Referenzpunkt für unsere Gesellschaften.⁷

Der Beitrag der sozialistischen Länder zur automobilen Revolution fällt hingegen eher bescheiden aus. Die individuelle Motorisierung kam in diesen Staaten nur schleppend voran, obwohl einige der berühmtesten Autohersteller der Zwischenkriegszeit, *Škoda*, *BMW* und *Horch*, ihren Sitz dort hatten. Die automobilen Welt im Osten war durch mehrjährige Wartelisten für Individualverbraucher gekennzeichnet, durch Ersatzteilmangel und veraltete Technologie. Sozialistische Automarken wurden häufig in Ländern, in denen der Individualverkehr verbreiteter war, verspottet und belächelt. Aber auch die sozialistischen Bürger selbst schwankten zwischen Zuneigung und Ablehnung ihres eigenen Gefährts, während die meisten von ihnen sich nach einem leistungsfähigeren Auto, meist aus dem kapitalistischen Ausland, sehnten. Sowohl in Zahlen als auch in der Qualität schnitt der Automobilismus der sozialistischen Länder wesentlich schlechter ab als die internationalen Marktführer. Hemmend kam hinzu, dass die Pkw-Industrie, mit Ausnahme der DDR, lange Zeit keine Priorität für die Politiker und Wirtschaftsplaner besaß. Sicherlich trug die Propaganda des Kalten Krieges, die eine östliche Mangelwirtschaft von einer westlichen Überflussgemeinschaft unterschied, zu dieser negativen Wahrnehmung des sozialistischen Erbes auf dem Gebiet der Motorisierung bei.⁸ Fakt ist, dass die Unzulänglichkeiten der sozialistischen Autowelt nicht schöngeredet werden können. So fragt sich, wie sich eine historische Studie rechtfertigen lässt, die den Pkw in seiner individuellen Nutzung im Sozialismus in den Mittelpunkt ihres Erkenntnisinteresses stellen will.

Der Blick durch die Windschutzscheibe ermöglicht eine andere Sicht auf den Staatssozialismus. Das Automobil als Forschungsgegenstand erlaubt einen Querschnitt durch Politik und Alltag in spätsozialistischen Gesellschaften. In den 1960er Jahren (in der DDR und der Tschechoslowakei mit einem kleinen zeitlichen Vorsprung) wurde der Pkw aus seinem Schattendasein entlassen und trat in der sozialistischen Staatsdoktrin an die erste Stelle. Zeitversetzt und unter veränderten Voraussetzungen folgte das Fortschreiten der Motorisierung in den sozialistischen Ländern dem der kapitalistischen Länder. Dass viele der hehren Ziele auf dem Gebiet der individuellen Motorisierung nur Programm blieben, macht arbeitspraktisch keinen großen

⁷ Dennis/Urry, *After the Car*.

⁸ Merkel, *Utopie*, S. 10f.

Unterschied. Die Fokussierung auf diesen bedeutungsvollen Gegenstand, der unter vielen unterschiedlichen nationalen Kontexten einen Siegeszug durchlaufen hat, bietet die Möglichkeit, die sozialistischen Eigenarten dieses Implementierungsprozesses besonders anschaulich hervorzuheben. Speziell beschäftigt sich diese Studie mit dem Auto als einem Konsumgegenstand im Vergleich von drei Länderbeispielen, der Sowjetunion, der DDR und Rumänien. Das Auto funktioniert als Schnittpunkt zwischen Wirtschaftsplanung, politisch-kultureller Legitimation und Lebensgestaltung. Es steht als ein Zeichen für Mobilität, Wohlstand und modernen Lebensstil. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl privat als auch öffentlich genutzte Pkws in erheblichem Maße Prestige transportierten. Daneben kam dem Auto bei der Bewältigung des Alltags und für die Freizeitgestaltung eine grundlegende Bedeutung zu. Als chronologischen Schwerpunkt habe ich die 1960er und 1970er Jahre, die »goldenen« Jahre der Konsumgeschichte im Ostblock gewählt.⁹ Dabei wird vor allem der Frage nachgegangen, was sozialistisch war oder besser gesagt, was in der Welt des Automobils dieser Zeit als »sozialistisch« galt. Kann man von einer staatssozialistischen Autowelt sprechen? Oder pointierter formuliert: Muss man von ihr sprechen als einem spezifischen »System der Automobilität«, in dem sich Autos, Fahrer, Verteilungskriterien und nicht zuletzt politische Entscheidungen und rechtliche Festlegungen auf eine besondere Art zusammenfügen?¹⁰

Die Wahl der Länder wurde nicht nur aus pragmatischen Gründen getroffen, sondern dahinter steckt die Überlegung, die klassischen Grenzen zwischen den Gebieten der Osteuropaforschung, d.h. Ostmitteleuropa, Südosteuropa und Sowjetunion, aufzubrechen. Ich gehe von der Prämisse aus, dass die drei Länderbeispiele einem gemeinsamen Raum angehören, in dem eine Vielzahl von Transferprozessen stattgefunden hat. Die Akteure (sowohl Staat als auch die Bürger) waren ständig in einen gegenseitigen Beobachtungsprozess involviert und standen dadurch in einem dauerhaften Austausch miteinander. Rückblickend ist festzuhalten, dass die von mir gewählten drei Länder mit einem unterschiedlichen historischen »Gepäck« die sozialistische Autowelt betraten. In der sowjetischen Einflussphäre trafen sowohl das traditionsreiche Autoland Deutschland als auch das sozialistische Rumänien, das so gut wie keine Erfahrung in diesem Bereich besaß, aufeinander. Es sind genau diese großen Anfangsunterschiede, die den zweiten

⁹ Plaggenborg, Konsum, S. 811.

¹⁰ Urry, System, S. 25–39.

Grund für meine Länderauswahl ausmachten. Hinzu kommt schließlich ein dritter, der von unterschiedlichen Beziehungen zum Zentrum – die »treue« DDR bzw. das »abtrünnige« Rumänien – ausgeht. Denn trotz der vielschichtigen Differenzen, ungleichen Beziehungen zueinander, andersgearteten Prioritäten der Regierungen entstand im Ostblock eine länderübergreifende »sozialistische Lebensweise«. ¹¹ Die Analyse der dazugehörigen Konzepte, Praktiken und Wertevorstellungen, die auch die Beschaffenheit der Autowelt prägten, bildet die Hauptuntersuchungsebene.

Als Ausgangspunkt für die Arbeit habe ich dabei das Jahr 1956 des XX. Parteitagess der KPdSU gewählt. Die Wirren nach Stalins Tod, die mit Chruščevs Geheimrede ein Ende nahmen, hatten die sowjetische Gesellschaft aus den Fugen gebracht. Auch die Autowelt wurde ihrer Ordnung entrissen. Das Automobil als das stärkste Statussymbol der Elite, wie es der Stalinismus wollte, traf auf die chruščevschen staatlichen Leihwagenzentren, die zumindest im Anspruch alle Hierarchien einebnen sollten. Durchsetzen sollte sich zehn Jahre später das Auto als Eigentumswagen. Wie ist diese etwas überraschende Entwicklung zu deuten? Wird man den Eigenarten der sozialistischen Autowelt gerecht, wenn man sie lediglich als eine verspätete Nachahmung des Westens bezeichnet? Hier soll das Problem der technischen Kooperation mit dem Westen angesprochen werden. Der Import westlicher Technologien sollte eine Verbesserung der sozialistischen Produktionsquoten zum Beispiel im Bereich der Autoindustrie bewirken. In der Sowjetunion entwickelte man in Tol'jatti ein eigenes Automobil mithilfe italienischer *Fiat*-Technologie, in Rumänien nutzte man das Know-how des französischen Autoherstellers *Renault* und in der DDR griff man auf das Wissen der Vorkriegszeit zurück. Doch mithilfe welcher Mechanismen wurde der Austausch mit dem Westen auf den Technologieimport beschränkt und wie wurden westliche Ideen bzw. Vorstellungen von der Bevölkerung ferngehalten?

Und worin bestehen die lokalen Unterschiede? Die DDR gilt als der Vorreiter, der auf langjährige Erfahrung und eine gut ausgestattete Infrastruktur setzen konnte, während Rumänien als Nachzügler mit seinem groß angelegten Motorisierungsplan Ende der 1960er Jahren die Welt in Stauen versetzte. Die Sowjetunion investierte erst in das alternative System der Vergesellschaftung von Fahrten und Automobilen, um dann mit der neuen Brežnev-Kosygin-Regierung die Massenmotorisierung nach dem Modell des Einfamilienwagens voranzutreiben. Die Deutungen dieser Entwicklung sind

¹¹ Brunnbauer, *Sozialistische Lebensweise*.

jedoch äußert verschieden: In der DDR stand sie in einer langen Tradition von deutscher Überlegenheit in Sachen Technik, in der UdSSR stellte sie die Überlegenheit des sozialistischen Systems in Zeiten des Kalten Krieges unter Beweis und in Rumänien bestätigten die neuen Technikerfolge die Richtigkeit des eingeschlagenen Kurses zur politischen und wirtschaftlichen Unabhängigkeit. Dabei ist zu unterstreichen, dass alle drei Wege und Umwege zu einer ähnlich gearteten Massenmotorisierung führten: Im Straßenbild dominierte ein Automodell, der Privatbesitz von Autos wurde bevorzugt, um nur zwei der gemeinsamen Merkmale zu erwähnen. Die Untersuchung dieser politisch-ökonomischen Diskurszusammenhänge samt ihrer lokalen Gewichtung soll den ersten großen Komplex meiner Arbeit ausmachen.

Der Blick auf den Pkw bringt die für den Sozialismus äußerst wichtigen Bereiche der Technik und des Konsums zusammen. So trafen sozialistische Umgestaltungsutopie und Erziehungsimpetus aufeinander. Es häuften sich die Metaphern einer im Überfluss lebenden, technisierten sozialistischen Welt. Technik verbreitet Wohlstand. Technik im Dienste des (sozialistischen) Menschen bedeutet Entlastung für die Arbeitenden. Technische Geräte sollten Mann und Frau von ermüdender Arbeit befreien, sodass der dadurch entstandene Zeitgewinn sinnvoll in der Gemeinschaft genutzt werden konnte. An diesem Punkt muss ich mich mit einem Widerspruch auseinandersetzen: Der Stolz auf sozialistische Werte mischte sich mit Neid auf den kapitalistischen Wohlstand. Für die Bevölkerung des Ostblocks galt die reiche, westliche Konsumkultur als Maßstab, im Vergleich zu der der rigide zentrale Verteilungsplan, das nicht ausreichende Sortiment an Waren, die minderwertige Qualität der Produkte und die langen Wartezeiten bei einem Einkauf sinnbildlich für die sozialistische Konsumlandschaft waren. Denn offensichtlich gab es Spannungen zwischen der offiziellen Definition der sozialistischen Konsumgesellschaft und dem mystischen Bild, welches sich ein Großteil der Bevölkerung von der kapitalistischen Wirtschaft machte.¹²

Vaclav Havel spricht in seinem Essay »Versuch, in der Wahrheit zu leben. Von der Macht der Ohnmächtigen« vom sozialistischen Staat dieser Zeit als einem posttotalitären System, das »auf dem Boden der historischen Begegnung der Diktatur mit der Konsumgesellschaft gewachsen ist«.¹³ Damit meint er einerseits den sogenannten informellen Konsumpakt zwischen Macht und Gesellschaft, der die Bevölkerung veranlasste, für einen relativen

12 Yurchak, *Everything*.

13 Havel, *Versuch*, S. 26.

Wohlstand auf politische Aktivitäten zu verzichten.¹⁴ Andererseits diente der Konsum vor allem dem Ziel, sozialdisziplinierend auf die Bevölkerung einzuwirken. Es ging nicht so sehr darum, gesellschaftliche (und persönliche) Bedürfnisse zu befriedigen, sondern vielmehr darum, sie zu manipulieren.¹⁵ Das wird deutlich in der stalinistischen Kampagne der *kul'turnost'*, in der der Konsum als gesellschafts- und kulturpolitischer Hebel benutzt wurde, den Sowjetmenschen zu erziehen. Durch eine weitverbreitete populäre Literatur, die reich an Ratschlägen war, wurde ein spezialisierter Diskurs geschaffen, der das erwünschte Konsumverhalten vermitteln sollte.¹⁶ Was für eine Auswirkung hatte diese Erziehungskampagne auf das tatsächliche Konsumverhalten im Ostblock? Und mit Blick auf das idealisierte Bild des Westens soll danach gefragt werden, wo Brüche oder sogar Widersprüche entstanden. Dies wirft selbstverständlich die Frage nach Kontinuitäten zwischen Stalinismus und den chruščevschen Reformen auf. Gleichzeitig soll das *kul'turnost'*-Paradigma in den beiden Satellitenländern verfolgt werden, ihre Anpassung vor Ort. Wobei ich erneut hervorheben will, dass es mir vor allem auf den gemeinsamen Kern der staatssozialistischen Konsumkultur ankommt und darauf, wie sich die andauernd gepredigten Formeln zu einem dominanten diskursiven Muster durchsetzten.

Die Frage nach einem typisch staatssozialistischen Konsum spricht das zentrale Thema der sozialistischen Identität an. Konsum erscheint somit als Projektionsfläche für persönliche und kollektive Identitäten. Institutionalisierte Konsumpraktiken, die sich durch den für eine bestimmte Zeitspanne dominierenden Geschmack materialisieren, schaffen und erhalten die Beziehungen zwischen Dominanz und Unterwerfung in einer Gesellschaft.¹⁷ Konsumieren kann aber auch den Versuch darstellen, als Abgrenzungsstrategie zu den entpersonalisierten Institutionen eine personalisierte Form des Erwerbens zu finden.¹⁸ Konsumpraktiken nehmen also eine Mittlerrolle zwischen persönlichem Geschmack und vergesellschaftlichten Formen des Erwerbens ein. In diesem Kontext soll gefragt werden, in was für einem Verhältnis die gesellschaftliche Konstruktion von notwendigen zu individuellen Bedürfnissen im Staatssozialismus stand? Was galt als ein legitimes Bedürfnis und was als Exzess? Auf dieser Ebene wird das »richtige« und »falsche«

14 Beyrau, Die befreiende Tat, S. 28f.

15 Hoffmann, *Stalinist Values*, S. 119.

16 Kelly, *Refining Russia*.

17 Campbell, *The Sociology of Consumption*, S. 103f.

18 Miller, *Consumption*, S. 31.

Konsumverhalten, vor allem in Falle eines Autoerwerbs, unter die Lupe genommen. Im Sozialismus wurde von einer »rationalen« Form des Konsums gesprochen, der ausschließlich von der Bedürfnisbefriedigung bestimmt war. Man wollte die »Wünsche« der Bevölkerung gleichzeitig vorausahnen und kontrollieren. Was für eine Auswirkung hatte diese Erziehungskampagne auf das tatsächliche Konsumverhalten im Ostblock? Wie sah Werbung im Sozialismus aus und was für eine Funktion hatte sie? Als Hauptfunktion der Werbung gilt die Steigerung der Verkaufsquoten. Da dies keine Priorität für eine staatlich kontrollierte Wirtschaft hatte, könnte man die sozialistische Werbung als eine erzieherische Instanz ansehen. Was für Interaktionen gab es zwischen dem didaktischen Impetus und den profitorientierten Überlegungen, die auch einer Planwirtschaft nicht fremd waren?

Die Zeit zwischen den 1960er Jahren und dem Fall der Berliner Mauer war, verglichen mit den Jahrzehnten des stalinistischen Terrors, ruhig, dadurch aber nicht weniger interessant. Die Fünftagewoche und der gestiegene materielle Komfort brachten den Bürgern eine beträchtliche Menge an Freizeit. Was tun damit? Fernsehen, Kino, illustrierte Zeitschriften beinhalteten ein breites Angebot von Unterhaltung und Entspannung. Illustrierte Zeitschriften in Millionenaufgaben und sozialistische Blockbuster geben einmalige Einblicke in die Inszenierung der bunten, heilen Welt des sozialistischen Alltags, offenbaren aber auch die Grenzen des Sagbaren. Wichtig ist aber anzumerken, dass diese populären Bilder, Filme, Erzählungen einen breiten Umlauf in der Gesellschaft hatten und dadurch ständig als Bezugspunkte genommen wurden. Auch hinter der leichten Kost des Entertainments kam meistens der sozialistische Erziehungsstaat zum Vorschein. Spaß und Moral waren im Sozialismus untrennbar miteinander verbunden. Auf dieser Ebene ist zu untersuchen, wie das Auto inszeniert und mit welchen Attributen es ausgestattet wurde. Wie wurde die Welt um das Auto dargestellt? Mit welchen sozialen, kulturellen oder Gendercodes wurde operiert? Die diskursiven Verschränkungen zwischen Technik, sozialistischer Ethik und Konsum in Wort und Bild bilden eine weitere Ebene der Arbeit.

Neben dem eigenen Apartment setzte sich der Kleinwagen immer mehr als das Symbol des sozialistischen alltäglichen Fortschritts durch. Gleichwohl blieben die Autos bis zum Fall der Mauer, trotz massiver Investitionen, ein knappes Gut. Ein Auto zu haben, mit dem dazugehörigen Komfort und den Begünstigungen, differenzierte die Masse der sozialistischen Bürger. Der soziale Status wurde von einem bestimmten Autotyp symbolisiert. Was für ein Auto fuhr die politische Elite? Welche Auswirkungen hatte die Verwendung

eines ausländischen Autos für offizielle Angelegenheiten auf die einheimische Autoindustrie und auf die Bevölkerung, die so gut wie keinen Zugriff auf ausländische Autos hatte? Kann man von einer sozialen Mittelschicht sprechen, die am eigenen Auto erkennbar war? Trifft für diese Zeit trotz der sozial nivellierenden Wirkung eines höheren Lebensstandards noch die Einteilung von Sarah Davies in »wir« und »sie«, in Volk und Nomenklatur zu?¹⁹ Wie würde zum Beispiel der Vergleich Stadt–Land ausfallen? Und wer wurde vom technischen »Reichtum« der entwickelten sozialistischen Gesellschaft ausgeschlossen?

Es muss hervorgehoben werden, dass die Bürger dem staatlichen Konsumangebot ein Stück weit entgegenkamen. Dass sie dieses Angebot »eigensinnig« umformten und umdeuteten ist auch selbstverständlich.²⁰ Abweichungen vom normierten Konsumverhalten schafften kleine Freiräume, die sich der staatlichen Aufsicht entzogen. Einerseits haben wir den allseits präsenten Staat, der akribisch Informationen über seine Bürger sammelte, nicht nur durch Geheimagenten oder spezialisierte Behörden, sondern auch durch eine immer größer werdende Kohorte von Soziologen und Ethnologen.²¹ Andererseits erlernten auch die Bürger die »Sprache der Macht«, durch die sie ihre persönlichen Anliegen erfolgreich zum Ausdruck bringen konnten. Als außen stehender Beobachter ist man immer wieder aufs Neue überrascht, wie oft, wie ausführlich und aus welchen Anlässen an die Behörden geschrieben wurde. Egal ob man ein verlorenes Recht wieder zurückerhalten wollte, materielle Ansprüche erhob, jemanden denunzierte oder einfach einen Bericht ablieferte, entstand ein vielschichtiger Kommunikationsprozess zwischen Staat und Bürger.²² Dieser Tanz mit der Macht, bei dem nur äußerst selten den Vorgesetzten auf die Füße getreten wurde, wird ausführlich unter die Lupe genommen. Was veranlasste zum Schreiben? Welche Wendungen sind immer wieder in den Briefen anzutreffen? Wie wurden Not, Bedürfnisse, Verbrechen und Rechte zum Ausdruck gebracht? Wie wurde darauf geantwortet?

¹⁹ Davies, *Popular Opinion*, S. 124–144.

²⁰ Lindenberger, Diktatur.

²¹ Reid, Khrushchev Modern, S. 151f.

²² Zum Eingabewesen siehe: Mommsen, *Hilf mir*; Fitzpatrick, *Tear Off the Mask*; Winkel, *Emanzipation*.

Forschungsstand

In den letzten 20 Jahren hat das interdisziplinäre Interesse an der materiellen Verfasstheit der Welt – der »Dingwelt«, die uns umgibt – stetig zugenommen. Einflussreiche theoretische Zugänge, die im Zentrum der sogenannten *material culture* vor allem im englischen Sprachraum stehen, gehen von der Prämisse aus, dass eine Wechselbeziehung zwischen materieller Beschaffenheit der Welt und deren soziokultureller Auslegung existiert.²³ Aus der Perspektive einer Konsumgeschichte sind Erwerbsprozesse soziokulturell relevante Faktoren. Güter können Reichtum, soziale Position oder Bildungskapital ausdrücken.²⁴ Eine stark konstruktivistische Argumentationsrichtung, die Baudrillard folgt, behauptet sogar, dass Objekte nur durch die Bedeutungen, die man ihnen zuschreibt, existieren.²⁵

Aus der Sicht der Geschichtswissenschaft ist eine stärkere Historisierung des Konsumverhaltens gefordert. Gesucht wird nach den Kriterien und Standards, die den Tauschwert von Waren zu einer bestimmten Zeit und in einem bestimmten kulturellen Kontext bestimmten.²⁶ Neben Arbeiten, die sich mit dem kapitalistischen Massenkonsum der Gegenwart auseinandersetzen, sind in letzter Zeit Darstellungen zum Konsumverhalten der vergangenen Jahrhunderte erschienen.²⁷ Als wichtig erwies sich in diesem Kontext die Darstellung von Victoria de Grazia, die sich von einer ahistorischen und universalistischen Vision des amerikanischen Konsummodells, trotz seiner weltweiten Verbreitung, distanzierte.²⁸ Diese Interpretation erlaubt einen neuen Blick auf das sowjetische/staatssozialistische Konsummodell, wenngleich diese zwar nicht als ebenbürtig anerkannt werden kann, aber nichtdestotrotz als eine eigenständige Variante. Eine Reihe von Ost-West-Vergleichen folgte, die nicht nur die Unterschiede zwischen den beiden Konsumgesellschaften herauschälten, sondern auch ihre Gemeinsamkeiten hervorhoben. Gemeinsamkeiten wurden jedoch meistens als Folgen eines westlichen Kulturtransfers verstanden. Der Blick ex post, der impliziert, die westliche Konsumgesellschaft habe als Einzige den Kalten Krieg überlebt, war typisch

23 Tonangebend: Appadurai, Introduction.

24 Bourdieu, *Die feinen Unterschiede*, Glennie, Consumption.

25 Baudrillard, *La société*.

26 Appadurai, Introduction, S. 4.

27 Brewer, *Consumption*.

28 Grazia, Amerikanisierung, S. 136.

für diese Arbeiten.²⁹ Was diese Darstellungen über das sowjetische Konsummodell ausblenden, ist die Tatsache, dass die sowjetische Konsumkultur nicht erst mit Chruščev begann. Diese Forschungslücke wurde durch zwei ausführliche Studien zur sowjetischen Wirtschafts- und Konsumgeschichte – von ihren revolutionären Anfängen bis in die Nachkriegszeit – gefüllt.³⁰

Die DDR-Geschichtsschreibung leistete Pionierarbeit auf dem Gebiet der Konsum- und Alltagsgeschichte und nahm sich als Erste der Aufgabe an, die staatssozialistische Variante des Konsums zu definieren. Mark Landsman richtet seine Aufmerksamkeit auf die Anfänge der Konsumgesellschaft in der SBZ/DDR und dem Zickzackkurs der ostdeutschen Entscheidungsträger, um sowohl die sowjetischen Vorgaben, die vorherrschenden sozialen Strukturen und die bundesrepublikanischen Einflüsse zu berücksichtigen.³¹ Die bahnbrechende Arbeit von Ina Merkel unterscheidet sich deutlich von den zuvor genannten Ost-West-Vergleichen, weil diese das sowjetische Konsummodell in seiner ostdeutschen Prägung, trotz seiner vielen »fremden« Einsprengsel, aus seiner Eigenlogik heraus betrachtet, als Kontrastbeispiel zum westlichen Modell.³² Der Sammelband von Katherine Pence und Paul Betts geht noch einen Schritt weiter und stellt die ostdeutsche Konsumkultur als Teil einer europäischen bzw. westlichen Konsummoderne vor.³³

Für die Sowjetunion liefert das *Handbuch der Geschichte Russlands* einen sehr hilfreichen Überblick zur Konsumgeschichte mit einem zeitlichen Fokus auf die 1960er und 1970er Jahre.³⁴ Meine Arbeit profitierte auch von den laufenden Forschungsprojekten von Anna Tikhomirova zur Mode in der Sowjetunion und der DDR und von Natalya Chernyshova, welche einen Überblick zur Konsumgeschichte der Brežnev-Zeit bietet.³⁵ Die frühere Chruščev-Ära nahm Susan Reid ausführlich unter die Lupe und behandelte wichtige Themen wie den Genderaspekt im Konsumverhalten, Wohnungsdisein oder technisierten Massenkonsum im Haushalt.³⁶ Einen wichtigen Beitrag leistet Steve E. Harris mit seiner Monographie zum Wohnbauprogramm der UdSSR der späten 1950er und 1960er Jahre, welches ein schönes

29 Siegrist, Einleitung, S. 30f. Zu erwähnen wären ferner die Sammelbände: Jaraus/Siegrist, *Amerikanisierung*; Crew, *Consuming*; Haupt/Torp, *Konsumgesellschaft*.

30 Hessler, *Soviet Trade*; Gronow, *Caviar*; Osokina, *Bread*.

31 Landsman, *Dictatorship*.

32 Merkel, *Utopie*; Kaminsky, *Wohlstand*.

33 Pence/Betts, *Socialist Modern*.

34 Plaggenborg, *Konsum*, S. 819f.

35 Chernyshova, *Communists*; Tikhomirova, *Mode*.

36 Reid, *Cold War*; Reid, *Khrushchev Modern*, S. 227–268.

Kontrastbeispiel zum Pkw mit Blick auf Erfolg und ideologischen Konformismus bildet.³⁷

Die rumänische Konsumgeschichte soll noch geschrieben werden. Allenfalls wurde sie in Überblicksdarstellungen zur Dej- und Ceaușescu-Ära peripher angesprochen.³⁸ Eine wichtige Ausnahme bilden zwei Sammelbände zum Alltagsleben im Sozialismus, in dem auch Fragen zum Konsumverhalten nachgegangen werden.³⁹ Ausführlicher mit dem Phänomen Konsum in Rumänien hat sich Jill Massino auseinandergesetzt und zu Themen wie Konsumpolitik, Gender oder Mode publiziert.⁴⁰ Einen eher allgemeinen, aber sehr nützlichen Beitrag lieferte der Artikel von Dragoș Petrescu zur Wahrnehmung des Westens im spätsozialistischen Rumänien, für die der Konsum eine wichtige Rolle spielte.⁴¹

Sowohl in methodologischer als auch in vergleichender Perspektive beeinflusst wurde meine Studie von einer Reihe von Sammelpublikationen, die sehr unterschiedliche Aspekte des Konsums im Ostblock beleuchtet haben. An erster Stelle sind die drei Sammelbände von Susan Reid und David Crowley zu erwähnen, die regelrecht die Studien zum Konsum im Ostblock zum Leben erweckt haben.⁴² Hinzu kam die von Paulina Bern und Mary Neubauer betreute Artikelsammlung, die mit einer besonderen Berücksichtigung der Balkanländer viele der noch existierenden thematischen Lücken schloss.⁴³ Der Sammelband von Joachim von Puttkamer und Włodzimierz Borodziej, Ergebnis eines Forschungsnetzwerkes zu »Schleichwegen« im Sozialismus, konzentriert sich auf den wichtigen Aspekt des informellen (Konsum-)Austausches im Staatssozialismus.⁴⁴ Und schließlich verknüpft die von György Péteri koordinierte Forschungsinitiative, genannt »Sites of Convergence« internationale Ausstellungskonzepte mit dem Topos der Systemkonkurrenz im Kalten Krieg und blockspezifischen Konsumvorstellungen.⁴⁵

Speziell zur Geschichte des Automobils im Ostblock knüpft meine Arbeit an die Beiträge von Zatlin, Bauer, Rubin und Möser an, die besonders

37 Harris, *Communism*.

38 Tismaneanu, *Stalinism*; Deletant, *Ceaușescu*; Cioroianu, *Pe umerii*.

39 Neculau, *Viață*; Ruxandra, *Transformarea*.

40 Massino, *Black Caviar*; Massino, *Something Old*.

41 Petrescu, *Conflicting*, S. 199–220.

42 Reid/Crowley, *Socialist Spaces*; Reid/Crowley, *Style*; Reid/Crowley, *Pleasures*.

43 Bren/Neuburger, *Communism*.

44 Borodziej/Kochanowski/Puttkamer, *Schleichwege*.

45 Péteri, *Sites of Convergence*. Für eine kritische Auseinandersetzung mit dem problematischen Begriff der »Konvergenz« zwischen Ost und West siehe: Reid, *Soviet Pavilion*.

ausführlich über die Produktions- und Konsumgeschichte ostdeutscher Autos geschrieben haben. Zatlins These, der *Trabant* sei das Symbol für die ostdeutsche Mangelwirtschaft und deren Bewegungsunfreiheit gewesen, bleibt jedoch kritisch zu hinterfragen.⁴⁶ Bauer hingegen konzentriert sich fast ausschließlich auf den technologischen Aspekt der Autoherstellung, während die Interaktion des Autos mit seinen potenziellen Käufern nur am Rande vorkommt.⁴⁷ Rubins Studie zur Bedeutung der Plastikwaren im ostdeutschen Alltag bietet einen interessanten Einblick in die Dynamik eines wichtigen Konsummaterials – von seinem ideologischen Entwurf über seine Herstellung, modische Verzierung und Werbung bis hin zur Nutzung.⁴⁸ Kurt Möser widmet sich dem bis vor Kurzem vernachlässigten Aspekt der Beziehung der Konsumenten zu ihrem Gefährt und deren für den Staatssozialismus spezifischen Bonding-Strategien zwischen Mensch und Objekt.⁴⁹

Meine Arbeit knüpft an die bahnbrechende Monographie zum Leben des sowjetischen Automobils von Lewis Siegelbaum an.⁵⁰ Sie ist die einzige historische Arbeit, die das Automobil in einem staatssozialistischen Land aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchtet. So kommen politische Vorgaben, Produktionsbedingungen, ideologische Bedenken gegen das Privatauto, soziale und konsumistische Aspekte nicht zu kurz. Einzigartig ist auch die Tatsache, dass er das Auto während der ganzen sowjetischen Geschichte verfolgt, von seinen Anfängen bis zum Verfall der Union. All dies erlaubt einer vergleichenden Arbeit wie meiner, einerseits eine bessere zeitliche Einordnung der letzten drei Jahrzehnte des Ostblocks in die allgemeine Geschichte des Staatssozialismus. Andererseits kann sie die ausführliche Analyse von einem der drei Fallbeispiele aufgreifen und sie durch den komparativen Rahmen ergänzen.

Leider fällt der Beitrag der rumänischen Historiographie zur Automobilgeschichte bescheiden aus und subsumiert sich auf eine sehr deskriptive Überblicksdarstellung zur einheimischen Automobilproduktion und einige kurze statistische Bemerkungen in der epochenübergreifenden wirtschaftshistorischen Arbeit von Bogdan Murgescu.⁵¹ Diese Lücke kann zum Teil mithilfe der zwei Sammelbände zum Automobil im Ostblock aus den multi-

46 Zatlin, *Vehicle*; Zatlin, *Currency*.

47 Bauer, *Pkw-Bau*.

48 Rubin, *Synthetic*.

49 Möser, *Thesen*; Möser, *Autobasteln*.

50 Siegelbaum, *Cars*.

51 Vasiliu, *Autoturismul*; Murgescu, *România*.

plen Perspektiven der Technik-, Wirtschaft- und Konsumgeschichte zu breit gestreuten nationalen und zeitlichen Kontexten, die zusammen einen Panoramablick gestatten, geschlossen werden.⁵²

Vergleichen und verflechten

In ihrer Anlage ist die Arbeit ein Vergleich zwischen drei sozialistischen Ländern, der DDR, der Sowjetunion und Rumänien im Hinblick auf die Individualmotorisierung. Dabei handelt es sich keineswegs um einen »klassischen« Vergleich, sowohl aus erkenntnistheoretischen als auch aus praktischen Gründen.⁵³ Dem wichtigsten Vorbehalt gegen einen Vergleich, die getrennte und in sich geschlossene Behandlung der Vergleichseinheiten, kommt die Arbeit entgegen, indem die drei Länder in den jeweiligen Kapiteln immer abwechselnd behandelt werden und auf die gegenseitige Beeinflussung besonders achtgegeben wird.⁵⁴ Da hier ein Annäherungsprozess beschrieben wird, ist es umso wichtiger, dies gleich in der Gliederung kenntlich zu machen und Schritt für Schritt auf unterschiedlichen Ebenen zu zeigen, wie sich die drei Fallbeispiele näherten. Daraus ergibt sich auch die zweite Einschränkung zu einem »klassischen« Vergleich. Die drei Länder werden vor allem auf ihre Gemeinsamkeiten hin analysiert. Dieser »halbe« Vergleich birgt auch die Hauptthese, die auf eine Angleichung sowohl der politischen Entscheidungen als auch der Alltagspraktiken hinweist. Unterschiede spielen in der Anfangsphase eine entscheidende Rolle, verlieren aber im Laufe der Darstellung immer mehr an Gewicht. Aus diesem Grund wird im zweiten Teil der Arbeit, nachdem der Annäherungsprozess ausführlich beschrieben wurde, ganz auf die Einteilung der Kapitel nach Ländern verzichtet. Hier wird mit wenigen Ausnahmen die Analyse ausschließlich thematisch fortgeführt, exemplarisch je an einem Beispiel, um Redundanzen zu vermeiden.

Auf einen asymmetrischen Vergleich wurde bewusst verzichtet, weil allen drei Ländern dasselbe Gewicht zugesprochen wird. Hier geht es nicht darum, die Besonderheiten oder eine spezifische Entwicklung in einem der Länder mit Bezug auf ein oder zwei andere Beispiele zu prüfen, sondern um

52 Siegelbaum, *Socialist Car*; Kuhr-Korolev/Schlinkert, *Towards Mobility*.

53 Haupt/Kocka, Historischer Vergleich; Kaelble, Der historische Vergleich.

54 Middell, Kulturtransfer.

die Definition eines gemeinsamen Raumes.⁵⁵ Nicht die Besonderheit der sowjetischen Autokultur soll hier unter Beweis gestellt werden, sondern die gemeinsame sozialistische Autokultur soll anhand des sowjetischen, rumänischen und ostdeutschen Falls gedeutet werden. »Klassisch« bleibt hingegen die Verankerung der Arbeit auf der Ebene des Nationalstaates. Zwar war der Ostblock in vielen Hinsichten ein einem Imperium ähnelndes Staatesgebilde, aber die folgende Analyse wird zeigen, dass die einzelnen Regierungen im Laufe der Zeit immer mehr Entscheidungsfreiheit für sich beanspruchten, ohne sich jedoch von der Sowjetunion loslösen zu können. Nach wie vor fallen viele der Entscheidungen in Moskau, aber ihr Weg durch die jeweiligen sozialistischen Staaten veränderte diese meistens so entscheidend, dass die Veränderungen vor Ort genauso wichtig wurden wie der Input aus dem Zentrum. Auch auf der Ebene der Lebensgestaltung der Automobilisten führt die Analyse immer wieder zurück zum Staat, der insbesondere in sozialistischen Staaten tief in den Alltag eingriff. Vom Projekt einer *histoire croisée* hat sich meine Arbeit an mehreren Stellen inspirieren lassen, ohne dabei konsequent einer Vorgehensweise zu folgen. Der Blickwinkel und der Fokus wurden mehrmals während der Analyse gewechselt, um eine gewisse Multiperspektivität zu garantieren. Genauso wurde ein Teil der Untersuchung auf der Ebene der Handelnden, der Akteure durchgeführt, sodass ihre Strategien, Motivationen und gefundenen Lösungen näher beleuchtet werden konnten.⁵⁶

Doch wie ist der Annäherungsprozess zwischen den drei untersuchten Gesellschaften zu erklären? Eine einfache Antwort deutet auf die Transferprozesse hin. Die Frage nach Gemeinsamkeiten und Unterschieden im Bereich des Automobilkonsums der drei Länder soll nicht bedeuten, dass die Arbeit aus drei nebeneinander verlaufenden Narrativen bestehen wird. Vielmehr soll die Verzahnung der drei Geschichten und die Problematik des kulturellen Transfers innerhalb des Ostblocks vertieft werden. Das Totalitarismus-Paradigma glättet die komplexen Beziehungen zwischen Moskau und seinen Satelliten; es suggeriert einen einseitigen Fluss von Informationen aus der Metropole in die Peripherie, ein Prozess, der einseitig mit der Implementierung sowjetischer Normen und Institutionen endete. Ohne die dominante Position der Sowjetunion in Bezug zu ihren Verbündeten negieren zu wollen, würde ich diesen Austausch eher als einen asymmetrischen »Dialog«

⁵⁵ Kocka, *Asymmetrical*.

⁵⁶ Werner/Zimmermann, *Vergleich*, S. 617.

oder als eine »Verhandlung« bezeichnen.⁵⁷ Wie wurde der Input des »Großen Bruders« vor Ort an die jeweils spezifische Form von »nationalem« Sozialismus angepasst? Wie modifizierten die unterschiedlichen ökonomischen Entwicklungsstadien der genannten Länder einen gewollt einheitlichen und homogenen Sozialismus? Zu fragen wäre ferner, was die Sowjetunion ihrerseits in diesem Prozess von der DDR und Rumänien gelernt hat. Wie nützte sie das hochwertige technologische Wissen der Satellitenstaaten zum Ausbau des Konsumbereiches aus?

Bevor wir uns der Kapitelübersicht widmen können, muss noch eine letzte Frage gestellt werden: Was gewinnt eine Arbeit durch einen Vergleich und was kommt möglicherweise zu kurz? Fangen wir mit den Nachteilen an: Dadurch, dass zwei oder mehrere Kontexte zur Untersuchung herangezogen werden, gewinnt die Studie zwar an Breite, verliert aber an Tiefe.⁵⁸ Zweitens, da eine getrennte Behandlung der Vergleichsfälle als ungeeignet für diese Arbeit schien, droht eine Darstellung, die von einem Kontext in den nächsten gleitet, den Leser zu überfordern. Dieser Schwächen zum Trotz, habe ich mich für die folgende Vorgehensweise entscheiden, weil sie sich am besten eignet für das Hauptanliegen der Arbeit: Anhand von drei separaten Kontexten soll die spezifische Natur sozialistischer Konsumgesellschaften im Hinblick auf das Automobil herausgearbeitet werden.

Struktur

Die Arbeit konzentriert sich auf das Automobil als einen Konsumgegenstand. Aus diesem Grund werden die Wörter *Automobil*, *Auto*, *Pkw*, *Wagen*, *Fahrzeug*, *Gefährt* synonym verwendet und beziehen sich auf das Auto im privaten Besitz. Eine Erklärung benötigen auch einige linguistische Konstruktionen, die etwas ungewöhnlich im heutigen Deutsch klingen, da es sich um Begriffe handelt, die entweder aus einer Fremdsprache übersetzt wurden oder aus dem sozialistischen Vokabular stammen. Der private Pkw hieß im Sozialismus in der sowjetischen Variante »das persönliche Auto« (*ličnij avtomobil'*) und in der rumänischen »Auto im persönlichen Besitz« (*automobil proprietate personală*), weil der Begriff des Privaten im Stalinis-

⁵⁷ Reid/Crowley, *Style*, S. 4ff.

⁵⁸ Cohen/O'Connor, Introduction, S. X und S. XVI.

mus aus dem öffentlichen Raum verbannt und mit dem des »Persönlichen« ersetzt wurde.⁵⁹ Wenn im weiteren Verlauf der Arbeit über ein persönliches Auto gesprochen wird, dann meint das lediglich einen privaten Wagen. Die sowjetische Massenmotorisierung prägte noch den Begriff des *avtoljubitel'*, in einer direkten Übersetzung bedeutet er, »jemand, der das Auto liebt«, des Öfteren in der Literatur aber mit Autoenthusiast umschrieben wird. Im alltäglichen Gebrauch meinte er meistens einen »privaten« Autobesitzer und keinen professioneller Fahrer, d.h. jemand, der »aus Liebe« und nicht aus Notwendigkeit sein Auto fährt. Wenn in der Arbeit der Begriff »Autoenthusiast« auftaucht, dann in dieser Bedeutung. Die ostdeutsche sozialistische Sprache formte den Ausdruck »Selbstreparatur« für die improvisierte Reparatur des eigenen Autos. In manchen Fällen wurde auch der Ausdruck »Autobasteln« benutzt.⁶⁰ Beide bezeichnen das weitverbreitete Phänomen des Autoreparierens vor der eigenen Wohnung oder am Straßenrande, in der »Laternengarage«, durchgeführt durch Laien, meistens durch den Besitzer.

Die Arbeit ist in zwei große Themenkomplexe eingeteilt, die jeweils aus einer unterschiedlichen Perspektive das Konsumgut Auto beleuchten. In einer einfachen Zweiteilung wird im ersten Teil »Der Weg in die Massenmotorisierung« aus der Perspektive des sozialistischen Staates, d.h. »von oben«, erzählt, während der zweite Teil »Und endlich fahren« sich dem Auto aus der Perspektive der Konsumenten, d.h. »von unten«, annähert. Diese artifizielle Trennung in »oben« und »unten« wird durch häufige Querverweise aufgehoben. Im ersten Teil wird von der offiziellen Automobilpolitik ausgegangen, jedoch taucht die Analyse immer mal wieder in den Alltag ein, und dasselbe gilt für die entgegengesetzte Perspektive, wenn bei der Analyse des automobilen Alltags immer mal wieder auf den Bezugsrahmen »Staat« verwiesen wird. Hingegen unterscheiden sich die beiden Einheiten in ihrer Dynamik und erzählerischen Darstellung. Im ersten Teil wird die Entwicklung hin zur Massenmotorisierung in den drei Ländern beschrieben. Der zweite Teil knüpft daran an und geht näher auf die gemeinsamen Merkmale der sozialistischen Massenmotorisierung ein. Somit versucht der erste Teil einen Prozess in seinem historischen Wandel aufzunehmen, während der zweite Teil nur noch punktuell die zeitlichen Abläufe berücksichtigt und diesen Prozess – an seinem Höhepunkt angekommen – festhält, um ihn in aller Ausführlichkeit zu sezieren. Die Quellenauswahl besteht primär aus den Beständen der

⁵⁹ Siegelbaum, Introduction, S. 4f.

⁶⁰ Möser, Autobasteln.

staatlichen Archive und setzt sich größtenteils aus Politbüro- und Ministerialakten sowie aus Eingaben der Bürger zusammen. Für den zweiten Teil der Arbeit wurde auch auf privates Archivmaterial, vor allem auf persönliche Archiv- und Bildersammlungen, zurückgegriffen. Ergänzend wurden Automobilzeitschriften und die Tagespresse sowie zeitgenössische Umfragen zu Konsumfragen eingesehen.

Der erste Teil besteht seinerseits aus vier thematischen Abschnitten, die unterschiedliche Aspekte der angehenden Massenmotorisierung beleuchten. Im ersten Kapitel zum gesellschaftlichen und diskursiven Status von Pkws wird nachgezeichnet, wie sich in allen drei Ländern zu unterschiedlichen Zeitpunkten die individuelle Massenmotorisierung durchsetzte. Hauptaugenmerk des zweiten Kapitels ist die späte Aufnahme des Automobils in den Konsumdiskurs und seine Umsetzung in Schrift und Bild. Verfolgt werden einerseits die politischen Entscheidungsprozesse im nationalen Bereich der Konsum- und Alltagspolitik, andererseits wird die Implementierung normativer Leitlinien zu einem kultivierten sozialistischen Konsumverhalten im ganzen Ostblock begleitet. Der dritte Abschnitt widmet sich der widersprüchlichen Haltung der staatssozialistischen Länder zum kapitalistischen Westen, die für die Automobilkultur im Osten weitreichende Folgen hatte. Abschließend zeigt das vierte Kapitel die Art und Weise, wie die angehende Massenmotorisierung anhand der drei verbreitetsten Automarken – der *Trabant*, der *Lada* und der *Dacia* – in der jeweiligen Öffentlichkeit porträtiert wurde.

Der zweite Teil nähert sich dem tatsächlichen Akt des Konsumierens und dem Autoalltag im Staatssozialismus. Eröffnet wird er durch ein Kapitel, das Verteilungspläne für private Pkws näher unter die Lupe nimmt und zeigt, wie politische Vorgaben und Wünsche der Konsumenten immer mehr auseinanderdrifteten. Das zweite und letzte Kapitel eröffnet das Panorama über die Lebensgestaltung der Autobesitzer. Eine dichte Beschreibung des Autokaufs und der Autonutzung gibt Einblicke sowohl in die Improvisationskünste sozialistischer Staatsbürger, die Konsummängel zu bewältigen als auch in das »gute Leben« der 1960er und 1970er Jahre. Im Schlusskapitel der Arbeit sollen die spezifischen Charakteristika des sozialistischen Automobils nochmals kurz zusammengefasst werden und auf ihre Aussagekraft hinsichtlich des sozialistischen Gesellschaftsmodells diskutiert werden.

1. Der Weg in die Massenmotorisierung

»Das Auto – im Wortsinn das Medium individueller Selbstermächtigung – hat diese Stadt in einen Zustand der kollektiven Raserei verwandelt.« Gemeint ist die rumänische Hauptstadt Bukarest im Oktober 2008. »Es gibt in Bukarest, so sagen die Bukarester, mehr Autos als Menschen. Wenn es stimmt, käme auf gut zweieinhalb Millionen Einwohner jede Menge Blech.«¹ Auffallen würde vor allem der Kontrast zwischen den nagelneuen chromleuchtenden Luxuskarossen und den schrottreifen alten Relikten aus dem Staatssozialismus. Und obwohl viele dieser Dinosaurier-Autos brach am Straßenrand oder in Vorgärten lagen, sei die einheimische Automarke *Dacia* noch am häufigsten im Straßenbild präsent. Allerdings nicht mehr das Modell *Dacia 1300* aus den 1970er Jahren, sondern der neue Typ *Dacia Logan*.² Dieselbe Geschichte könnte fast zu jeder größeren osteuropäischen Stadt erzählt werden. Aus dieser Ex-post-Perspektive scheint das einzige greifbare Erbe der staatssozialistischen Autokultur aus einem riesigen Haufen von verrostetem Blech zu bestehen. Doch die Verbindungen zu der Zeit, als die Berliner Mauer noch stand, reichen viel tiefer als der beschriebene Eindruck der Straße vermittelt. Auch nur das Überleben der Marke *Dacia* nach 1989, deren Entstehen allein der Entspannungspolitik zwischen den beiden Blöcken zu verdanken war, weist darauf hin, dass trotz der tief greifenden Veränderung gewisse Kontinuitäten zum Staatssozialismus bestehen blieben. Die *Škodas*, *Ladas* und *Dacias* – ikonische Marken staatssozialistischer Volkswirtschaften – stiegen in ihren Ländern zu Volkswagen auf und blieben es auch, als das politische und wirtschaftliche System wechselte. Und nicht anders als im Staatssozialismus waren es westliche Autokonzerne, die die osteuropäischen Firmen vor dem Bankrott bewahrten.

Man hielt an den alten Firmennamen fest, weil diese bei den zukünftigen Käufern auch positive Gefühle hervorriefen und nicht nur mit Mängeln und

1 Peter, Turbo.

2 Ebd.

einem bankrotten Wirtschaftssystem assoziiert wurden. Dies ist nur ein Indiz dafür, wie tief verankert die im Staatssozialismus entstandene Autokultur im Bewusstsein der Bürger des Ostblocks war. Dieser erste Teil der Arbeit setzt sich als Ziel, die Anfänge der Massenmotorisierung und somit das Etablieren einer neuen Autokultur in den drei ausgesuchten Länderbeispielen festzuhalten. Unter welchen Prämissen entwickelte sich im Ostblock eine Konsumkultur rund um das Automobil? Die vier Kapitel, die folgen, ziehen eine breite Palette von Faktoren in Betracht, die alle zusammen die Logik bestimmten, nach der die automobilen Gesellschaften im Ostblock funktionierten. Ein in sich verwobenes Geflecht von »nationalen«, blockinternen und internationalen Einflüssen sowie wirtschaftlichen und kulturellen Bezugspunkten führte zu einer spezifischen Ausrichtung des Automobildiskurses. Welchen zeitlichen Wandel erlebten die Motorisierungsdiskurse seit der frühen Nachkriegszeit bis zum Fall der Mauer? Wie beeinflusste dieser Wandel den Status des Pkws innerhalb der Motorisierungs- und Konsumdebatten? Was für Auswirkungen hatte der Ost-West-Konflikt auf die Motorisierungskampagnen im Ostblock? Und schließlich: Wie schlugen sich all diese Faktoren nieder auf die Produktidentität der neu hergestellten sozialistischen Volkswagen?

1.1. Persönlicher Besitz versus kollektive Nutzung: Zum Status des Automobils in staatssozialistischen Gesellschaften

Kleinauto und Sozialismus sind auf den ersten Blick eine ungewöhnliche Nebeneinanderstellung. Die Autos des Sozialismus waren der Lkw und der Traktor, als Vehikel der Industrialisierung und Kollektivierung, bzw. der Bus, als billiges und zuverlässiges Fortbewegungsmittel für Arbeiter und Bauern. Und trotzdem wurden die ersten Pkws auf sowjetischem Boden schon in den 1920er Jahren produziert. Die Automobilfabrik in der Wolgastadt Gorki produzierte seit 1927 nach amerikanischer Lizenz erste *Ford A*-Fahrzeuge.³ Obwohl überwiegend Großfahrzeuge und Lkws vom Fließband liefen, gehörten zu den produzierten Modellen auch Kleinwagen. In Moskau wurden ab 1933 Pkws gebaut, die Marke *ZIS 101*, gelegentlich auch der »sowjetische

³ Schultz, Building, S. 200–212.

Buick« genannt.⁴ Deren Anzahl blieb recht übersichtlich; Mitte der 1930er Jahre betrug die registrierte Anzahl von Pkws etwa 6.000 Stück.⁵

Diese kleine Menge an Pkws sorgte für eine über Jahrzehnte andauernde Kontroverse: Wie sollten Pkws im Sozialismus rechtmäßig genutzt werden? Sollten Autos privat gekauft, staatlich zugeschrieben oder kollektiv vermietet werden? Eine eindeutige Antwort ist erst ab Mitte der 1960er Jahre zu finden, als sich im gesamten Ostblock der private Pkw-Besitz durchsetzte. Das folgende Kapitel fasst die Diskussionen zu einem geeigneten Umgang mit dem Kleinwagen im Sozialismus anhand von Beispielen aus der Sowjetunion, der DDR und Rumänien zusammen. Hauptsächlich verfolgt es die sich wandelnden Vorstellungen zur Rolle des Pkws innerhalb sozialistischer Gesellschaften von der Gründung der Sowjetunion bis zum Fall der Berliner Mauer. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf politischen Zäsuren, weil Machtwechsel im Ostblock sich häufig mit dem Anspruch einer Erneuerung des sozialistischen Projektes verbanden, die den Autokonsum neu definierten.

Die Frage nach der sich wandelnden Definition von sozialistischem Autokonsum wirft auch ein Licht auf die Beziehungen der drei Länder zueinander. Beschrieben wird der Annäherungsprozess zwischen den drei untersuchten Gesellschaften, der von zahlreichen Aushandlungs- und Transferprozessen bestimmt war. Besondere Beachtung fällt der Rolle Moskaus innerhalb des Ostblocks im Bereich der Automobilität zu: Wie wurde der Input des »Großen Bruders« vor Ort an die jeweils spezifische Form von »nationalem« Sozialismus angepasst? Wie modifizierten die unterschiedlichen ökonomischen Entwicklungsstadien der genannten Länder einen gewollt einheitlichen und homogenen Sozialismus? Welche Rückkoppelungen hatten abweichende Entwicklungen in der DDR und in Rumänien auf die Sowjetunion? Und schließlich, ohne die Dominanz der Sowjetunion innerhalb des Ostblocks allgemein infrage zu stellen, wo verliefen die Grenzen ihrer Einflussnahme?

Die Reise beginnt in der frühen Sowjetunion, wo staatliche Pkws zum mächtigsten Statussymbol der neuen politischen Elite aufstiegen, und führt dann zu den gescheiterten Reformen Chruschtschovs, der den Pkw in Form von staatlichen Leihwagen für alle Bürger zugänglich machen wollte. Ein räumlicher Sprung in die DDR zeigt, wie die dortige politische Elite sich mit leisen

⁴ Siegelbaum, *Cars*, S. 23.

⁵ Ebd., S. 197.

Tönen, aber entschlossen vom Unterfangen löste, eine staatliche Autoflotte aufzubauen. Der junge ostdeutsche Staat setzte von Anfang an auf private Fahrzeuge und richtete die einheimische Autoproduktion entsprechend ein. Ein weiterer zeitlicher Abschnitt berichtet von der nachholenden privaten Motorisierung in der Sowjetunion und in Rumänien während der 1960er Jahre. Abgeschlossen wird die Argumentation mit einigen wenigen Stimmen von Dissidenten und Umweltaktivisten, die sich aus ökologischen Gründen gegen Pkws als Privateigentum im Sozialismus richteten und eine Rückkehr zu den längst vergessenen Leihwagenzentren der frühen 1960er Jahren verlangten.⁶

1.1.1. Die neue stalinistische Elite am Steuer

»In einer barbarischen Gesellschaft bilden der Fahrer und der Fußgänger zwei Klassen. Der Motor trennt die Gesellschaft nicht weniger als der Pferdesattel. So lange auch der bescheidenste ›Ford‹ ein Privileg der Minderheit bleibt, werden die Beziehungen und Gepflogenheiten der bürgerlichen Gesellschaft weiter überleben.«⁷

So schrieb Leo Trotzki im Jahre 1937 aus seinem Exil zum Stand der Dinge in der stalinistischen Sowjetunion. Der Topos der »verratenen Revolution« zog sich wie ein roter Faden durch die Exilliteratur ehemaliger Bolschewiki, die aus der Ferne ihren Unmut und ihre Besorgnis zur Entwicklung in der Sowjetunion zu Papier brachten. Die Konsolidierung der Macht Stalins wurde zunehmend als eine Abwendung vom »wahren« Weg in den Sozialismus gedeutet und als eine Zeit betrachtet, in der bourgeoise Werte und Vorstellungen, die als längst überwunden angesehen wurden, erneut Platz in die offizielle Rhetorik fanden.⁸ Und vor allem monierten sie den offensichtlichen Widerspruch zwischen dem egalitären Ideal der sozialistischen Revolution und den offen zur Schau gestellten Privilegien der neuen stalinistischen Elite.⁹

David L. Hoffmann sieht die größte Herausforderung, vor der der Sowjetstaat seit seinen Anfängen stand, in der Versöhnung zweier gegensätzlicher Strömungen, die beide als genuin »sozialistisch« galten. Die revolutionäre

⁶ Siehe auch: Gatejel, Privat, S. 16–32.

⁷ Trotzki, *Revolution*, S. 61.

⁸ Um nur noch einen prominenten Vertreter zu erwähnen: Timascheff, *The Great Retreat*.

⁹ Dazu siehe Fitzpatrick, *Becoming Cultured*, S. 216.