



Das hat Geschichte gemacht

Dirk Schindelbeck

Die volkseigene Mobilität

Streiflichter aus der Geschichte des Zweitakt-Staates

„Wahnsinn!“, überschrieb am 13. November 1989 ein Göttinger Lokalreporter seine Erlebnisse an der ehemaligen Zonengrenze: „Taumelnde Uniformierte im ‚Eau de Trabi‘ ...müde winkend: weiter, weiter. Im Westen wird gestanden. In beide Richtungen, Stau aussitzen. Langsam macht's richtig Spaß.“

Ohne den Trabi gibt es diese Bilder der Tage und Wochen nach der Maueröffnung nicht. Schon den Sommer über war „das Volk“ in ihm massenhaft über die ungarische Grenze nach Westen geknattert. Jetzt bilden Trabis den einladendsten Stau der Nachkriegsgeschichte, verstopfen die Parkplätze der Supermärkte. Und innerhalb weniger Wochen steigt ein im Westen kaum zur Kenntnis genommenes automobiles Mauerblümchen zum bejubelten Mauerbrecher auf. 1990 gar wird nicht etwa ein Fahrzeug mit besonders zukunftsweisenden Abgas- oder C_W-Werten zum „Auto des Jahres“ gekürt, sondern der „Trabant“!

Noch heute scheinen die Gruppenbilder mit Trabant, die sich so tief ins kollektive Gedächtnis eingegraben haben, ganz vom Augenblick grenzenloser Freude bestimmt. Daß die technischen Defizite des kleinen Plastewagens schon damals offensichtlich waren, störte in den Stunden des Einheitsrausches ebensowenig wie die Rollenverteilung der menschlichen Akteure. Doch als dann wenig später die ersten Westjournalisten dieser mobilen Errungenschaft der werktätigen Arbeiterklasse nachspürten und die real existierenden Produktionsverhältnisse im Zwickauer Stammwerk besichtigten, schlug die Sympathie für den Plastewagen in nachhaltiges Entsetzen um:

„Die Roboter im Westen haben es besser als die Arbeiter im Osten. Lichte, geräumige, fast aseptische Hallen in der Bundesrepublik. Und hier: Chaos, Enge, Dreck“ (Die ZEIT, 22.12.1989).

Hatten die schönen Bilder der Einheit mit ihrer Botschaft einer leicht zu gewinnenden gemeinsamen deutschen Zukunft doch so getäuscht?

Die DDR - nicht mehr als ein Trabi?

Je mehr der 9. November selbst Geschichte wurde, desto zählbarer erschienen auf einmal die Relikte des untergegangenen Systems. Gigantische Alllasten einer schon überwunden geglaubten Vergangenheit ragten immer wieder in die Gegenwart hinein, als deren mobile Inkarnation und rollende Abbebilder der Trabi galt. Erst jetzt wurde den Westdeutschen bewußt, daß ihnen ja auch eine Geschichte, für die sie sich jahrzehntelang nicht verant-

wortlich fühlen mußten, zuge wachsen war.

Ostdeutsche Menschen hatten eben nicht nur die Grenze überquert, sondern auch Sozialisationsmuster, Erfahrungen, Haltungen mitgebracht. Und kaum ein anderer Gebrauchsgegenstand hatte so tiefgreifende Spuren in ihnen hinterlassen wie der Trabant, der für die meisten von ihnen (52% Anteil am PKW-Bestand der DDR 1989) das automobile Schicksal schlechthin gewesen war. Als plastische „Verkörperung des oft mühseligen Alltags in der DDR ein Produkt ständiger Improvisation hatte er sich ihnen unauslöschlich eingepreßt über Auge, Ohr und Nase“ (M. Röcke).

Schließlich liefen 1989 auf den Straßen der DDR knapp zwei Millionen der kleinen Zweitaktwagen; fast jeder zweite Haushalt war mobil. Unter den Bedingungen einer Mangelwirtschaft war dies eine durchaus beachtliche Quote, wenn auch der Weg zum Erwerb eines Trabis (oder Wartburgs) immer steinig und entbehrungsreich gewesen war. Zwölf Jahre betrug die durchschnittliche Wartezeit im allgemeinen, und stand der neue Wagen dann endlich vor der Haustür, war der stolze Besitzer gut beraten, schnellstens seine Hauswerkstatt aufzusuchen, um frühzeitig die notwendigen Maßnahmen zur Verlängerung der Lebensdauer seines Fahrzeugs einzuleiten: das Werk lieferte den Wagen ohne Hohlraumversiegelung aus; abschließende „Innenarbeiten“ oblagen selbstverständlich dem Kunden!

Die Westdeutschen hatten offenbar bei aller Euphorie - oder gerade deswegen? - am 9. November die Trabi-Invasion nur als Ober-



Foto: R. Beitz



Foto: Keystone

Abb. 1: Jubel ohne „Grenzen“ und Trabischlangen ohne Ende sah man, so wie hier im November 1989 am Grenzübergang Rudolphstein, überall in den ersten Wochen nach dem Mauerdurchbruch



Abb. 2: „Dieser Mehrzweckwagen ermöglicht beides: Ob zwei Fahrgäste und 1400 l Gepäck, oder vier Personen und 450 l Zusatzlast. Sperrige Güter können Sie mühelos durch die weit nach oben zu öffnende Hecktür verstauen“

Quelle: Werbebroschüre für den Trabant-Kombi 601; hrsg. v. VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau 1972

flächenphänomen wahr- und aufnehmen können. Zu sehr hatte der Plastewagen bis dahin außerhalb ihrer Lebenswelt existiert. Als

dann die ganze DDR in knatternden Zweitakttern über die Grenze herzukommen und ihnen zuzurufen schien: Jetzt werden wir so wie



Fotos: H. Ihling

Zwickau hervorgegangen, war zugleich Zukunftsverheißung und Lobgesang auf die sowjetischen Freunde, die kurz zuvor den Sputnik gestartet und die westliche Welt blamiert hatten.

Ende der fünfziger Jahre konnte auch der sozialistische deutsche Staat stolz auf ein komplettes Automobilprogramm hinweisen. Vom Trabant über den Wartburg bis hinauf zur Sechszylinder-Nobelkarosse „Sachsening P 240“ war man - zumindest formal - in der Lage, auf dem Weltmarkt aufzutreten.

Mit dem Trabant schien auch in der DDR das Zeitalter der Mobilität breiter Bevölkerungskreise anzubrechen; der Bedarf, so wurde immer wieder betont, lasse sich in absehbarer Zeit decken.

Mittelklasse auf sozialistisch

Doch die Geschichte der Massenmotorisierung der DDR ist mehr als die Geschichte des Trabant; sie begann früher und nicht einmal mit einem Kleinwagen, sondern mit dem viel größeren und überaus bürgerlich anmutenden Wartburg.

Als das Werk 1952 von den Sowjets „zurückgegeben“ und volkseigener Betrieb geworden war, sollte auf Anweisung der Hauptdirektion der Vereinigung volkseigener Betriebe (VVB) Automobilbau zunächst der Kleinwagen „IFA F9“ produziert werden. Doch zu jener Zeit waren die Möglichkeiten erfolgreichen Unterlaufens aller Planvorgaben offenbar noch zahlreicher gegeben als in den siebziger und achtziger Jahren.

Die Techniker „entwickelten sofort vorerst einmal ‚schwarz‘ das Baumuster 311, denn ‚ein richtiges Auto‘ aus Eisenach mußte mindestens vier Türen, viel Platz und einen großen Kofferraum haben. Da die Schwarzentwicklung... selbst die ‚ganz oben‘ überzeugte und nicht mehr zu stoppen war, wurden auf den nationalen und internationalen Messen 1956/57/58 nicht nur die neuen Baumuster vorgestellt, sondern darüber hinaus ein komplettes Typenprogramm angeboten: Vom Cabriolet und Coupé über Kombi, Camping-Limousine und Pick-up bis zum rassen Sportwagen, der auch international Schönheitspreise erringen konnte“ (H. Ihling) (Abb. 3).

Der „Wartburg 311“, die erste eigenständige Eisenacher Entwicklung zu DDR-Zeiten, war mithin kaum geeignet, die Mobilitätswünsche der werktätigen Massen zu erfüllen. Für seine Zeit formal höchst ansehnlich, befand er sich auf dem von der DDR-Propaganda Ende der fünfziger Jahre gern verkündeten „Weltniveau“ (Abb. 4-5). Beachtlich sei, so eine westdeutsche Fachzeitschrift, die großzügige Ausstattung. Rasch entwickelten sich die Modelle der ersten Wartburgfamilie zum Exportschlager und fanden bereits 1958 Abnehmer in 27 Ländern.

Welch psychohygienische Leistungen für die erwachende DDR-Identität allein der in gerin-

(von oben nach unten)

Abb. 3: Präsentation der ersten Wartburgmodelle auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1957

Abb. 4: Der Wartburg 311, (Baujahr 1956), eines der ersten Fahrzeuge in der DDR

Abb. 5: Der Wartburg 311 als Cabriolett

Abb. 6: Der Wartburg-Sport 313/1 (900 ccm, 50 PS Dauerleistung), schönstes und beliebtestes Fahrzeug der Eisenacher Nachkriegsproduktionen



ihr! fanden sie vor Rührung adäquate Vergleichs- und Verarbeitungsmuster nur im Rückgriff auf die eigene Lebensgeschichte: So ähnlich hatten doch auch ihre fünfziger Jahre ausgesehen mit der ersten Fahrt einst im untermotorisierten Lloyd oder Goggomobil aufs Land oder sogar schon über die Alpen. Generös stellte der Trabi jetzt den Westdeutschen seine ganze Unterlegenheit zur Verfügung und ihnen ein glänzendes Zeugnis aus, bestätigte er Millionen individueller und kollektiver Erfolgsgeschichten.

„Das Volk“ wird mobil

Unter den Bedingungen des Kalten Krieges und erbitterten Systemwettstreits hatte der Trabant im Westen soviel Sympathie nie erfahren - sofern er überhaupt einmal zur Kenntnis genommen wurde. Eine (westdeutsche) Fachzeitschrift von 1963 höhnt: „Das Armaturenbrett erinnert in der Blechausführung an eine Konservendose mittlerer Qualität. Bei 80 km/h zittert der ganze Wagen derart, daß man glaubt, er bräche jeden Augenblick auseinander. Man versucht und versuchte tatsächlich, den Wagen hier zu verkaufen.“

Als der Trabant am östlichen Verbraucherhimmel erschien, schrieb man das Jahr 1958. Rollende Überlegenheit sollte seine Konstruktion beweisen; schon sein Name, aus einem Wettbewerb des Herstellerwerks VEB Sachsening

