



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 jahrzehntlang 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 Zweitaktern 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



Abb. 7: Das Hauptportal des Eisenacher Automobilwerkes; im Bild (von links nach rechts) die neueren „Wartburg 353W“-Modelle: als „Limousine“, als „Trans“ (Pick up) und als „Tourist“ (Kombi)

ger Anzahl ausgelieferte „Wartburg-Sport“ (Abb. 6) zu entwickeln vermochte, konnte der Historiker Lutz Niethammer unlängst erfahren. Auf der Suche nach Manifestationen individuellen und kollektiven Gedächtnisses der DDR begegnete ihm noch die Reliquie eines jener seltenen Sportwagen: „Schließlich gehen wir in die Garage, wo ein 28 Jahre altes weißes Cabriolet aufgebockt ist und vor sich hin rostet. Es war einmal Bruno Horns ganzer Stolz, aber seit Jahren kann er trotz all seiner Beziehungen nicht mehr die nötigen Ersatzteile auftreiben.“ Nicht nur die Sportversion, auch die Limousine wurden zum Inbegriff einer sich in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre zusehends konsolidierenden und modernisierenden Leistungsgesellschaft.

Der Aufwärtstrend war für die DDR-Bürger ganz existentiell wahrnehmbar, denn ihr Lebensstandard hatte sich deutlich verbessert; im Frühjahr 1958 konnten die verhassten Lebensmittelkarten endgültig abgeschafft werden. Selbstsicher wies Walter Ulbricht auf dem V. Parteitag der SED „den Weg des entfalteten Aufbaus des Sozialismus“ und proklamierte die „ökonomische Hauptaufgabe“. Danach war „die Volkswirtschaft der DDR innerhalb weniger Jahre so zu entwickeln, daß die Überlegenheit der sozialistischen Gesellschaftsordnung gegenüber der Herrschaft der imperialistischen Kräfte im Bonner Staat eindeutig bewiesen wird“.

Es waren keineswegs nur die Parteispitzen, die in dieser Phase der DDR-Geschichte den für 1965 prophezeiten „Sieg des Sozialismus“ für möglich hielten.

Markenprodukt, made in DDR
Vor allem die vorzeigbare Wartburg-Produktpalette war dazu auszuweisen, den Weg nach Westen zu bahnen, um dort zum bewunderten Kunder der Leistungskraft des Sozialismus zu werden und, so ein zeitgenössischer Werbefilm kühn, den bundesdeutschen Volkswagen zu „überholen“. Der Wagen aus der Grenzstadt Eisenach sollte durch seine solide, „deutsche“ Qualität und mit seinem guten Namen das

Einheitspostulat auf westdeutsche Straßen transportieren.

Daß der Gedanke der Einheit Deutschlands mittels zentraler Symbole zum Ausdruck zu bringen und zu verbreiten sei, hatte die DDR-Fachzeitschrift „Neue Werbung“ schon 1957 verkündet. Zwei solcher Symbole, die alle Welt kenne und jeder Deutsche anerkenne, befänden sich auf dem Boden der DDR: Weimar, das Zentrum der deutschen Klassiker und eben die Wartburg „als sichtbares Wahrzeichen deutscher Kultur und nationaler Gesinnung“.

Deren geschichtsmächtiger Name wurde mit politischem Kalkül für dieses industrielle Spitzenprodukt des Ostens gewählt; und Ende der fünfziger Jahre verschmolzen Name und Produkt auch zunächst zu einer glaubwürdigen Synthese. Doch mit der seit 1960 sich beschleunigenden Krise des Systems und, gipfelnd im Mauerbau, brach die sorgsam aufgebaute Außenkommunikation gen Westen zusammen, denn „unverdrossene Wartburg-Kunden in Hamburg, Essen oder Ulm mußten fortan um ihren guten Ruf als verfassungstreue Bürger fürchten“ (U. Kubisch).

Sachlich, funktional, modern

Im Sommer 1966 begann mit der Serienfertigung des „Wartburg 1000“ die zweite und letzte Wartburg-Ära. Gleich seinem Vorgänger avancierte auch dieser Wartburg zum Stolz der Republik. Ein Werbefilm nannte ihn einen „Volltreffer“, vollendet in Form und Konstruktion, lobte hohe Wirtschaftlichkeit und großen Fahrkomfort. Selbst die westdeutsche Motorpresse beurteilte die nüchternen und zweckmäßigen Karosseriegestaltung als „gut für die nächsten zehn Jahre und länger“. Mit dem „Wartburg 353“ (so seine spätere Bezeichnung) habe der VEB Eisenach endlich wieder einen Typ, mit dem er auf verschiedenen Exportmärkten vollwertig auftreten könne. Freilich würden in Westdeutschland die Chancen durch politische Vorurteile, vor allem aber durch den Motor von vornherein begrenzt sein: Zweitakt sei nicht gefragt.

Das Zweitakt-Manko war den Eisenachern wohl bewußt. Ihre Initiativen, das neue Modell Zug um Zug weiterzuentwickeln und mit einer auch auf westlichen Märkten konkurrenzfähigen Viertaktmaschine auszustatten, scheiterten jedoch an den konservativen Vorstellungen der Parteispitzen, die das Zweitakt-Prinzip längst zu einer Art Staatsdoktrin erhoben hatten.

In der DDR galt der Wartburg als das gute, handwerklich solide Mittelklasseauto aus deutscher Produktion. „Es war ein gewisses Aufstiegssymbol. Alle fuhren vorher Trabi. Ich auch und dann wollte man nicht mehr. Die Fahrt nach Mecklenburg wurde unerträglich. Im Wartburg wie auf dem Sofa und so viele überholt“ (Matthias M., Weimar).

In der zweiten Hälfte der sechziger Jahre war es der DDR gelungen, das Einkommen der Bevölkerung spürbar anzuheben und den Lebensstandard nochmals deutlich zu verbessern. Zum zweiten Mal wird ein Wartburg in eine Phase auflebender sozialer und konsumtiver Hoffnungen hineingeboren. Ende der sechziger Jahre bescheinigte *Der Spiegel* dem anderen deutschen Staat denn auch anerkennend, „die deutsche Habenicht-Republik des Jahres 1949 präsentiert sich heute, 1969, als ein nach innen wie außen gefestigtes Staatswesen - mit steigendem Lebensstandard und wachsender internationaler Reputation.“

Der „Wartburg 1000“ läßt sich als die Inkarnation der in den sechziger Jahren gültigen Modernisierungsphilosophie in der DDR beschreiben: Zweckmäßigkeit und Funktionalität, Sachlichkeit und Wissenschaftlichkeit waren die parteiverordneten Paten des Produktes. Gleich dem '57er stand auch der '66er Wartburg für die real existierenden Möglichkeiten bescheidenen aber vorzeigbaren, sicht- und (er)fahrbaren sozialen Aufstiegs in einer prosperierenden DDR-Gesellschaft (Abb. 7).

Autoimage, Menschenbild

Doch schon seit Mitte der sechziger Jahre begann die „materiell-technische Basis“ der DDR zu bröckeln; der Fahrzeugbau lebte zunehmend von der Substanz, die Produktionsmittel überalterten. Investitionen fehlten. In der Folge blieb das Typenprogramm, von marginalen Änderungen und kosmetischen Korrekturen abgesehen, von 1966 bis 1989 identisch.

„Augenscheinlich aber wurde das Versagen der zentralen Planwirtschaft erst, als sich weltweit in den siebziger Jahren ein technologisch-ökonomischer Paradigmenwechsel vollzog, in dessen Zentrum die Informations- und Kommunikationstechnik rückte. Hierdurch hat sich die technologische Lücke zu den westlichen Industriestaaten, die sich in den 50er und 60er Jahren verringerte, erneut erweitert,“ so der Wirtschaftsexperte Hans Maier über die Wirtschaftspolitik des SED-Staates.

Als dann im Herbst 1989 die Grenze fiel, standen sich auf einmal nicht nur zwei politische Systeme und zwei durch Jahrzehnte getrennte technologische Standards gegenüber, sondern auch zwei Lebenswelten und zwei Zeitverständnisse. Gewohnt, vom Image der Autos auf deren Besitzer und Fahrer zu schließen, teilte der Westen den Trabant-Leuten schnell ein entsprechendes Negativ-Urteil zu: *Ossis*. Gerade im Trabi, dem Symbol der Einheit, konzentrierte sich die weiterhin bestehende Differenz der Systeme am sinnfälligsten und dauerhaftesten. Dahinter mußte der reputierliche Wartburg, in dem sich wenigstens phasenweise eine konkurrenzfähige, bessere DDR präsentiert und manifestiert hatte und der von Hause aus gesehen war, die Einheitsoption zu transportieren, aus dem Wahrnehmungskontext ebenso verschwinden wie seine Besitzer.

Schon 1990 zeichnete *Der Spiegel* das Bild der typischen *Ossis* aus der Sicht des Westens: „Bleiches Gesicht, fettiges Haar, Blick nach unten, geduckte Haltung, kurze Steppjacken, verwaschene, formlose Jeans, beige graue Schuhe, verknitterte Plastetüten in der Hand. Wenn sie sprechen, dann in merkwürdigem Idiom. Manche riechen, und manche klauen wie die Raben. Bloß ihre Frauen kriegen öfter einen Orgasmus“.

Auf die Stunden und Tage des Einheitsrausches zurückprojiziert, dechiffrieren sich die Jubelszenen noch einmal. Äußerte sich schon 1991 ein Berliner darüber ahnungsvoll: „Ich bin gar nicht mehr so sicher, daß die Leute die Autos (der DDR-Bürger) gestreichelt haben. Man könnte genauso gut auch sagen - jetzt mit Abstand -, die haben da wirklich draufgehauen!“ ●

Literatur

- Golombek, D. und D. Ratzke (Hrsg.): *Dagewesen und aufgeschrieben*. Reportagen über eine deutsche Revolution. Frankfurt a.M. 1990
- Gries, R., V. Ilgen und D. Schindlbeck: *Gestylte Geschichte*. Vom alltäglichen Umgang mit Geschichtsbildern. Münster 1989
- dies.: *Perfekte Panne - perfide Performance*. Mentalitätsgeschichtliche Anmerkungen zu einer Einheitsanzeige. In: *Haubl, R. und H.A. Hartmann: Bilderflut und Sprachmagie*. Fallstudien zur Kultur der Werbung. Wiesbaden 1992
- Hölder, E. (Hrsg.): *Im Trabi durch die Zeit - 40 Jahre Leben in der DDR*. Stuttgart 1992
- Ihling, H.: 1898-1991. *Wartburg Motorenwagen*. Eisenach 1991
- Kurbjuweit, D.: *Museum für Marx-Wirtschaft*. In: „Die ZEIT“ Nr. 52 (1989), S. 21ff.
- Marsh, P. und P. Collett: *Der Auto-Mensch*. Zur Psychologie eines Kulturphänomens. Olten/Freiburg i.Br. 1991
- Niethammer, L., A. von Plato und D. Wierling: *Die volkseigene Erfahrung*. Eine Archäologie des Lebens in der Industrieprovinz der DDR. Berlin 1991
- Röcke, M.: *Der Trabant*. Königswinter 1990