

Zitierhinweis

Einax, Rayk: Rezension über: Luminita Gatejel, Warten, hoffen und endlich fahren. Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR (1956-1989/91), Frankfurt a. M.: Campus, 2014, in: Südost-Forschungen, 73 (2014), S. 639-641, <https://recensio-stag.lorax.syslab.com/r/df6897f997544d8cb81456f1a3ab5972>



copyright

Dieser Beitrag kann vom Nutzer zu eigenen nicht-kommerziellen Zwecken heruntergeladen und/oder ausgedruckt werden. Darüber hinausgehende Nutzungen sind ohne weitere Genehmigung der Rechteinhaber nur im Rahmen der gesetzlichen Schrankenbestimmungen (§§ 44a-63a UrhG) zulässig.

Abgerundet wird die Arbeit durch ein umfangreiches Resümee, in dem die Autorin ihre Teilresultate zusammenträgt. Den Schlusspunkt setzen eine Bibliographie sowie ein hilfreiches Sach- und Personenregister. Abschließend ist zu vermerken, dass Haug eine profunde Monographie zur Problematik der nationalen Frage und deren Ausgestaltung unter der Ägide der Kommunisten vorgelegt hat. Diese kann ebenso als politische Geschichte Jugoslawiens gelesen werden, worin sie kenntnisreich den zeitgenössischen politischen Diskurs seziert und dabei auf die systemimmanenten Probleme sowie auf die Handlungsspielräume der politischen Akteure und die vorhandenen Problemfelder hinsichtlich der nationalen Frage aufmerksam macht.

Regensburg

Edvin Pezo

¹ Marie-Janine CALIC, Geschichte Jugoslawiens im 20. Jahrhundert. München 2010, 182.

² Holm SUNDHAUSSEN, Jugoslawien und seine Nachfolgestaaten 1943-2011. Eine ungewöhnliche Geschichte des Gewöhnlichen. Wien, Köln, Weimar 2012, 74f.

³ Hingewiesen sei hier auf die nach wie vor wichtige Arbeit von Paul Shoup, an welche die Autorin gewissermaßen anknüpft: Paul SHOUP, Communism and the Yugoslav National Question. New York, London 1968. Ebenso ist die Arbeit von Dennison RUSINOW, The Yugoslav Experiment 1948-1974. London 1977, zu erwähnen, die von der Autorin häufig herangezogen wurde. Das Buch mit dem vielversprechenden Titel von Esad ZGODIĆ, Titova nacionalna politika. Temeljni pojmovi, načela i vrijednosti. Sarajevo 2000, ist dagegen eine weitgehend apologetische politikwissenschaftliche Darstellung allein zum Wirken des Staatspräsidenten.

Luminita GATEJEL, Warten, hoffen und endlich fahren. Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR (1956-1989/91). Frankfurt/M., New York: Campus Verlag 2014 (Deutsches Museum. Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung, 14). 305 S., ISBN 978-3-593-50188-8, € 39,90

Nur wenige Objekte versinnbildlichen das moderne Streben nach individueller Bewegungsfreiheit besser als das „eigene“ Auto. Der Erhalt der dafür notwendigen Infrastrukturen und die Frage nach der Umweltverträglichkeit millionenfacher Abgasproduzenten stellen hingegen die Kehrseite der Medaille dar. Das galt auch für den Autobesitz in den sozialistischen Staaten, der einerseits im Alltag mit mannigfaltigen Schikanen einherging. Andererseits war das Auto in spezifischer Weise Fetisch des Fortschritts und Statussymbol. Dieser Widerspruch brachte es daher u. a. mit sich, dass ein Großteil der tatsächlichen sowie der zukünftigen Autobesitzer ihr Augenmerk neidisch auf „Westmodelle“, d. h. auf Wagen aus „kapitalistischer“ Produktion lenkte.

Unter diesen Rahmenbedingungen beschäftigt sich Luminita Gatejel, Mitarbeiterin am Institut für Ost- und Südosteuropaforschung in Regensburg, in ihrer nun veröffentlichten Dissertation explizit mit dem Auto als heißgeliebtem und -umstrittenem Objekt sozialistischer Konsumpolitik. Ihre Arbeit erstreckt sich exemplarisch auf drei Staaten bzw.

deren wichtigste Marken: DDR – Trabant und Wartburg, Sowjetunion – Žiguli/Lada und Rumänien – Dacia. Laut der Autorin genoss der Automobilbau in allen drei Untersuchungsgebieten, (1.) als Objekt der Wirtschaftsplanung, (2.) als politisches und kulturelles Aushängeschild, aber (3.) auch als gesellschaftliches Prestigeobjekt modernen Lifestyles, in Alltag und Freizeit eine hohe Priorität. Vor diesem Hintergrund gilt das Hauptaugenmerk Gatejels der Frage, was eine typisch sozialistische Automobilindustrie einschließlich ihrer gesellschaftsprägenden Wirkkräfte im Kern ausgemacht hat. Trotz der unterschiedlichen historischen Voraussetzungen und der politischen Prioritätensetzungen interessieren in diesem Zusammenhang auch die gegenseitigen (transnationalen) Transferprozesse.

Ausgehend von den 1950er Jahren, richtet sich der Fokus auf die Stabilitätsphase der 1960er/1970er Jahre, als die technologische „Nachrüstung“ und die Massenmobilisierung zunehmend für ein uniformes Straßenbild sorgte. Im Zuge dessen symbolisierte das Auto einen bescheidenen Wohlstand, der dennoch stets anfällig für staatssozialistische Lenkungsmaßnahmen blieb. Innerhalb dieser Paradoxie widmet sich die Studie den typischen Kommunikationsprozessen und Diskursen zwischen den Akteuren, den Konsumpraktiken, der Ausprägung von Identitäten, den Einflüssen auf das Freizeitverhalten und der Darstellung in den Medien. Das Ergebnis ist eine vergleichende multiperspektivische Konsum- und Alltagsgeschichte, in der das Automobil als Spiegelbild gesellschaftlicher Beziehungen und Dynamiken innerhalb sozialistischer Staaten fungiert. Hierzu hat die Autorin v. a. Eingaben aus staatlichen Archiven, Schrift- und Bildgut privater Sammlungen sowie die Fachpresse ausgewertet.

Strukturell ist die Arbeit in zwei Teile gegliedert. Den Beginn macht eine Untersuchung zu den politischen Weichenstellungen im Bezug auf den Automobilbau und zum Status des Automobils innerhalb sozialistischer Gesellschaften seit Stalin. Das Letztere sei zunächst den politischen, militärischen und künstlerischen Eliten vorbehalten gewesen. Später, nachdem Chruščev in der UdSSR zunächst einer lebensfremden Option den Vorzug gegeben habe, die den Aufbau eines massenhaften Leihwagensystems vorsah, stieg unter seinem Nachfolger Brežnev auch die Sowjetunion in die Serienproduktion massenkompatibler Wagentypen ein. In der DDR sei der individuelle Besitz eines Autos dagegen von Beginn an selbstverständlich gewesen, nicht zuletzt vor dem Hintergrund des handfesten wirtschaftlichen Konkurrenzverhältnisses beider deutscher Staaten im Kalten Krieg. Rumänien wurde unterdessen unter Ceaușescu von einem grundsätzlichen Modernisierungsschub geprägt. Der „Dacia“ – der Rekurs auf das antike Dakien wirft ein bezeichnendes Licht auf das offizielle Geschichtsdenken – war fundamentaler Bestandteil des „Wirtschaftswunders“ in den 1970er Jahren. Dieses endete jedoch in den 1980er Jahren jäh, was gerade für den privaten Autoverkehr erhebliche Einschränkungen zur Folge hatte. Was das Pkw-Modell angeht, so gab es kaum Alternativen zum Dacia (wenn man vom Geländewagen ARO – „Auto România“ – absieht). Dieser stand daher auch stets im Mittelpunkt des ab 1969 erscheinenden Magazins „Autoturism“.

Trotz aller ideologischer Befindlichkeiten im Ost-West-Verhältnis sei in allen drei Fällen eine hohe Wirkmächtigkeit westlichen Know-hows auf die sozialistische Automobilproduktion festzustellen, vor allem aber für die Lizenzfabrikate Žiguli (Fiat) und Dacia (Renault). Dies hing sicherlich auch mit den logistischen Dysfunktionalitäten des RGW zusammen.

Dennoch wären zuletzt die Produktionssysteme aller drei Autoindustrien derart einförmig angelegt gewesen, dass sie kaum einen Wechsel des Fabrikats erlaubten, worin auch der eigentliche Grund für das abwechslungsarme Erscheinungsbild im Alltag zu suchen sei. Darüber hinaus hätte auch in Tourismus und Freizeitgestaltung in gewisser Weise der staatliche Erziehungs- und Regelungsanspruch dominiert.

Im 2. Teil des Buches sind die Hürden des Alltags, die das Streben nach bzw. der „wirkliche“ Besitz eines Autos mit sich brachte, systematisch versammelt. Die staatliche Distribution krankte demnach gerade bei den Pkw daran, dass die Nachfrage die Produktion chronisch in erheblichem Maße überstieg. Die Wartezeiten für Neuwagen sei infolgedessen eine ständige Quelle von Unmut gewesen. Hinzu kam, dass Haupt- und Großstädte bei den Zuteilungsquoten bevorzugt worden seien. Gleichzeitig nahm der Gebrauchtwagenmarkt aberwitzige Ausmaße an, die eher an Schwarzmarktgeboten erinnerten. Doch nicht nur für Normalverbraucher, auch für die Nomenklaturkader sei das Wagenmodell eine Frage des Status gewesen, woraus wiederum Verteilungskämpfe oder aber die Suche nach Sonderkontingenten resultierte. Unter diesen Voraussetzungen wurde das Streben nach einem fahrbaren Untersatz zu einem zentralen Bestandteil von Eingaben an offizielle Stellen, in denen nolens volens eine gewisse Erwartungshaltung seitens der leidgeplagten Bevölkerung zum Ausdruck kam.

War man jedoch erst einmal stolzer Besitzer, geriet die immerwährende Jagd nach Ersatzteilen, Treibstoff und Parkraum zum nervenaufreibenden Lebensinhalt. Dieses sehr eindrückliche Kapitel stellt dar, wie bereits Mängel bei der Auslieferung die neuen Besitzer vielfach vor Probleme stellten. Später verbrachten die Hobbybastler viel Zeit bei Reparatur und Pflege ihrer Lieblinge. Wie irrsinnig beispielsweise der gemeinschaftliche Bau eines Garagenkomplexes sein konnte, schildert der sowjetische Film „Garaž“ von 1980 (Regie: Ėl'dar Rjazanov) äußerst anschaulich in tragikomischen Zügen. Natürlich blühten in einem solchen Milieu schattenwirtschaftliche Zustände und informelle Beziehungen. Aber auch die Urlaubsgestaltung hing ganz wesentlich vom neuen Familienfetisch ab und begründete generell das besondere Verhältnis zu „seinem“ Auto, das bis hin zur allseits bekannten Biederkeit reichen konnte – inklusive Häkeldekoration und Aufkleberbotschaften. Die im Rückblick wohl wichtigste Erkenntnis bleibt, dass sich unter diesen Umständen ein ganz eigenes sozialistisches „Markenbewusstsein“ herauschälte. Folgerichtig bezieht sich der Buchtitel auch eher auf den 2. Themenkomplex der Arbeit.

Dass Rumänien faktisch nur aus einer Komplementärperspektive heraus beleuchtet wird, nimmt Gatejel einleitend vorweg und begründet dies vor allem mit der mangelnden Forschungsliteratur. Großen Wert legt die Autorin generell auf die Strukturierung ihrer Ausführungen. Aus diesem Grund wird in alle Themenkomplexe ausführlich eingeleitet und zusätzlich noch einmal eine Zusammenfassung beigelegt. Dadurch wirkt die Darstellung innerhalb ihrer Kapitel und Unterkapitel jedoch mitunter etwas fragmentarisch. Nichtsdestotrotz stellt das Buch eine gelungene Synthese kulturwissenschaftlicher Fragestellungen für ein geographisch sehr heterogen verfasstes Phänomen dar, das darüber hinaus auf ansprechende Weise versucht, die individuellen Vergleichsperspektiven kenntlich zu machen.

Gießen

Rayk Einax