Gatejel, Luminita: *Warten, hoffen und endlich fahren. Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR (1956–1989/91)*. Frankfurt am Main: Campus Verlag 2014. ISBN: 978-3-593-50188-8; 305 S.

Rezensiert von: Kirsten Bönker, Arbeitsbereich Osteuropäische Geschichte, Universität Bielefeld

Trabant, Dacia, Lada, Žiguli, Čajka oder Volga hießen die Traummodelle eines automobilisierten Lebens im Staatssozialismus. So sehr viele Konsumenten ein eigenes Auto begehrt haben mögen, so sehr stand dieser Wunsch in einem vielfältigen Spannungsfeld: Die Propaganda zeichnete das Bild einer egalitären sozialistischen Gesellschaft, während die Gesellschaftspolitik Konsumprivilegien als Leistungsanreize setzte und unverhohlenen soziale Hierarchien steuerte, in denen das Auto als besonderes Statussymbol hervorstach. Daneben erschwerten kommandowirtschaftliche Engpässe und mangelnde Infrastrukturen für Verkehr und technische Wartung einen massenhaften individuellen Autobesitz.

Das Auto war schon zu Stalins Lebzeiten Teil der offiziellen Inszenierungen des ‚guten‘ sozialistischen Lebens, stand aber nie im Mittelpunkt. Nur langsam löste sich das Auto aus der stalinistischen Verteilungslogik, die nur wenige soziale Gruppen privilegierte. Bis zu Beginn der Brežnev-Ära lautete eine populäre Redewendung, dass es nicht wichtig sei, ein Auto fahren zu können, sondern eines zu besitzen. Als der Ostblock zerfiel, kamen in der DDR auf 1000 Einwohner 220 Pkw, in Rumänien 58 und 1985 in der Sowjetunion sogar nur 45. Die staatssozialistische Automobilisierung ist keine Erfolgsgeschichte, die unmittelbar ins Auge springt. Dennoch lässt sich die Geschichte des Autos in verschiedene Perspektiven einbetten, die die staatssozialistische Gesellschaftsgeschichte durch ihre Konsumpraktiken zum Teil neu ausleuchten. Luminita Gatejel beansprucht dieses zu tun und die Automobilisierung in der DDR, in Rumänien und der UdSSR zu vergleichen und als eine Transfer- und Verflechtungsgeschichte zu erzählen (S. 21–23). Dahinter steht die These, dass sich im Ostblock eine gemeinsame, im Vergleich zum Westen aber spezifische und ei-

genständige Autokultur entwickelt habe. Als Folge der Sowjetisierung der neuen sozialistischen Staaten nach 1945 konstatiert Gatejel für die 1970er-Jahre „erstaunliche Ähnlichkeiten“ (S. 280).

Die Autorin hat einen anspruchsvollen und beachtlichen Ansatz gewählt, sind doch Studien, die vergleichende und verflechtende Perspektiven auf die staatssozialistischen Gesellschaften werfen, dringend notwendig. Gleichzeitig ist der Leser sehr gespannt, welche neuen Erkenntnisse über eine sozialistische Autokultur die Verfasserin anbietet, denn die Themenstellung ist für eine Dissertation durchaus gewagt. Sie muss sich nicht nur an der viel gelobten Monographie von Lewis H. Siegelbaum über die sowjetische Automobilisierung und dessen Sammelband über Automobilisierung im Ostblock messen lassen, sondern auch an den zahlreichen neueren Studien zu staatssozialistischen Konsumpraktiken.¹ Der Forschungsstand bietet viele Anregungen, Ansätze weiterzuentwickeln und Argumente durch den vergleichenden Blick zu schärfen. Zugleich legt er die Messlatte sehr hoch, und, um das Urteil vorwegzunehmen, es gelingt der Studie nicht durchgängig, sie zu erreichen.

Gatejel hat das Buch in nur zwei große Kapitel plus Einleitung und Schlussbemerkungen gegliedert, was eine sehr kleinteilige Struktur zur Folge hat. Einige Unterkapitel sind nicht einmal im Inhaltsverzeichnis vermerkt. Für eine Qualifikationsarbeit irritiert, dass die Hälfte der Monographie, wie ein Blick in die insgesamt eher spärlichen Fußnoten zeigt, nahezu ausschließlich aus der Forschungsliteratur gearbeitet ist und wenig neues präsentiert.

Kapitel 1 zeichnet die Entwicklungen der staatssozialistischen Konsum- und Automobilisierungspolitik für die UdSSR seit Stalin nach und nimmt für Rumänien und die DDR ihren Transfer nach 1945 in den Blick. Dabei bezieht sich die Verfasserin auf die politik- und kulturgeschichtlich orientierte Konsumgeschichte. Diese untersucht staatssozialisti-

¹ Lewis H. Siegelbaum, *Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, Ithaca 2008; Ders. (Hg.), *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*, Ithaca 2011. Zum Konsum vgl. zuletzt Natalya Chernyshova, *Soviet Consumer Culture in the Brezhnev Era*, London 2013.

sche Konsumpraktiken nicht mehr nur als defizitär und als Abweichung einer scheinbar moderneren, westlich-marktwirtschaftlichen Norm.

Gatejel zeigt auf, wie die staatssozialistischen Regime die Produktion der Pkw fördern, weil sie sich besonders als Symbol des Wohlstandes und der materiellen Zufriedenheit eigneten (S. 121). Damit sollten sie zur politischen Legitimation nach innen beitragen und zugleich im Systemwettbewerb die westlich-kapitalistische Anerkennung für die technologische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit staatssozialistischer Betriebe gewinnen (S. 156f.). Dass die Sowjetunion und Rumänien – anders als die DDR – dafür maßgebliche westliche Wirtschaftshilfe in Anspruch nahmen, indem sie Produktlizenzen bei Fiat und Renault erwarben, ist einerseits als Beleg für ihre mangelnde technische Innovation zu bewerten. Andererseits lässt es sich undogmatisch als geschickten konsumpolitischen Schachzug betrachten. In Tol'jatti lief seit 1969 der auf dem Fiat 124 beruhende Žiguli vom Band. Das rumänische Regime suchte unter Ceaușescu gezielt Annäherung an westliche Staaten. In diesem Zeichen stand die 1966 vereinbarte Kooperation zwischen Renault und Dacia, die 1971 in der zeitgleichen Präsentation der Schwestermodelle Renault 12 und Dacia 1300 gipfelte.

Insgesamt setzten die Regime die staatlichen Impulse an die Autoindustrie nicht im Gleichschritt. Die DDR verfolgte bereits in den 1950er-Jahren die Strategie, die Konsumenten mit eigenen technischen Entwicklungen individuell zu motorisieren. Sie setzte sich damit deutlich von der Sowjetunion ab, in der Chruščev autopolitisch noch auf das Kollektiv und „Carsharing“ setzte.

Der zweite Teil der Monographie bildet das Herzstück der Untersuchung, das den Konsumenten und ihren „alltägliche(n) Erfahrungen“ (S. 159) gewidmet ist. Zunächst analysiert die Verfasserin anschaulich die Verteilungsmechanismen für PKW und die Verhandlungen zwischen Konsumenten und Regime über die Kriterien. Sie entwickelten sich in allen drei betrachteten Staaten strukturell ähnlich. Nachdem um 1960 die Weichen auf eine Massenmotorisierung gestellt worden waren, nutzten die Regime das Auto,

um bestimmte Gruppen – Parteikader, Fachkräfte oder auch Veteranen – zu privilegieren. Dabei blieben Verteilung und Zugang zum Auto höchst ungerecht, Autobesitzer liefen stets Gefahr, in Beschwerden der unberechtigten Vorteilsnahme bezichtigt zu werden. In einem zweiten Schritt nimmt Gatejel neu entstehende Praktiken rund um das Kraftfahrzeug in den Blick: Dazu zählen der Kauf eines Wagens, seine Reparatur, die Beschaffung von Ersatzteilen oder Ausflüge und Urlaubsfahrten. Die Verfasserin versucht, den Alltag der Autobesitzer „dicht“ zu beschreiben und in Anlehnung an Michel de Certeau die „Taktiken“ des Konsums zu analysieren. Beides klingt ebenso gut wie ambitioniert, wird jedoch in der Analyse nur teilweise deutlich. Es gelingt ihr aber zu zeigen, dass sich eine gemeinsame staatssozialistische Autokultur entwickelt hat, die dennoch nationale Differenzierungen aufwies. In der DDR war der Unterschied zwischen Stadt und Land nicht ganz so ausgeprägt wie in Rumänien und der Sowjetunion. Auch die Versorgung der Hauptstadt war hier besser, stach aber im Vergleich nicht so heraus wie die Autodichte in Bukarest und Moskau. Überall waren die Autobesitzer und diejenigen, die nach einem Pkw strebten, in die spezifischen Widersprüche der sozialistischen Konsumkultur, die Praktiken des Schwarzmarktes, der persönlichen Beziehungen und Privilegien eingebunden. Gemeinsam war ihnen auch, dass die Nachfrage nach Autos, nach Ersatzteilen, Benzin und komfortablen Straßen die Leistungsfähigkeit der Kommandowirtschaft überstieg. Viele, die ein Auto erlangt hatten, wiesen ihm einen zentralen Platz in der Freizeit zu. Gatejels Ausführungen unterstreichen, dass ostdeutsche, rumänische und sowjetische Autobesitzer unter diesen vergleichsweise schweren Bedingungen regelrechte Autoliebhaber werden konnten.

Die Autoliebhaberei und ihre Praktiken werfen aber mehr Fragen auf als hier beantwortet werden. Gatejels These einer gemeinsamen staatssozialistischen Autokultur verbindet sich mit der Annahme, dass sich das östliche letztlich nicht vom westlichen Modell emanzipieren konnte (S. 281). Die implizite These der Rückständigkeit stimmt für die Konsumbedingungen. Wie weit trägt aber

die heuristische Ost-West-Dichotomie, wenn Begeisterung, Vergnügen und gar emotionale Bindungen an Konsumgüter und Freizeitpraktiken in den Vordergrund gerückt werden?

Die Liebhaberei ist nur ein Aspekt, der durch eine stärkere Konzentration auf Praktiken hätte geschärft werden können. Eine Möglichkeit, deutlich näher an die Praktiken heranzukommen und einen viel stärkeren eigenen Forschungsakzent zu setzen, wären Interviews gewesen. Zwar hat sie offenbar drei geführt, doch bleiben die in der Darstellung randständig. Auch die Genderspezifität der Autopraktiken wird kaum thematisiert. Zwar stellt die Verfasserin wiederholt konkrete Praktiken dar, aber insgesamt bleibt ihre Untersuchung zu unsystematisch und deskriptiv.

Obwohl die Arbeit flüssig und unterhaltsam zu lesen ist, stören Wiederholungen und häufige Querverweise auf den eigenen Text. Dafür hätte man sich an einigen Stellen mehr Belege gewünscht als die Autorin bietet (z.B. S. 222, 227, 229, 245, 259). Daneben weist die Arbeit einige handwerkliche und orthographische Mängel auf. Manchmal stimmen Angaben in den Fußnoten nicht oder Titel finden sich nicht im Literaturverzeichnis. Besonders die Transkription und Übersetzung russischer Begriffe und Wendungen hätten eines sorgfältigen Lektorats bedurft (z.B. S. 227, 252).

Abschließend lässt sich auf Gatejel einleitende Behauptung verweisen, dass „der Blick durch die Windschutzscheibe (...) eine andere Sicht auf den Staatssozialismus“ ermögliche und „einen Querschnitt durch Politik und Alltag in spätsozialistischen Gesellschaft“ biete (S. 10). Angesichts der nationalen Besonderheiten, die Gatejel wiederholt andeutet, bietet sich noch reichlich Potential, entweder weiter in die Tiefe zu bohren oder die Transfer- und Verflechtungsgeschichte auszubauen.

HistLit 2015-3-147 / Kirsten Bönker über Gatejel, *Luminita: Warten, hoffen und endlich fahren. Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR (1956–1989/91)*. Frankfurt am Main 2014, in: H-Soz-Kult 15.09.2015.