

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

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