

Luminita Gatejel

DER SOUND DES OSTENS

Trabant, Dacia und anderes automobiles Geratter

Was ist der Unterschied zwischen einem Trabi und einem Düsenjäger?
Den Düsenjäger sieht man, bevor man ihn hört. Beim Trabi ist es umgekehrt.¹

Autos aus der Produktion der sozialistischen Staaten gelten als überholt, schadstoffreich und besonders laut. Dies ist nicht erst eine retrospektive Sicht. Für die Besitzer solcher Autos in der Zeit der deutschen und europäischen Teilung waren sie sehr ambivalente Artefakte: Einerseits waren die Mängel offenkundig, andererseits erfuhren die Autos Wertschätzung und Zuneigung, weil der Erwerb eines Pkws nach jahrelanger Wartezeit als wichtiges Zeichen der sozialen Distinktion galt. Die Achtung gegenüber diesen Fahrzeugen war sogar derart verbreitet, dass selbst ein Kind schon anhand der Motorengeräusche erkennen konnte, ob es sich um einen Trabant oder einen Volga handelte. Ein Grund dafür ist selbstverständlich, dass es im Ostblock nur eine begrenzte Anzahl von Autoherstellern gab. Aber hauptsächlich beruhte diese Fähigkeit, Motorgeräusche voneinander zu unterscheiden, auf der persönlichen Erfahrung mit den Autos, die sehr intensiv sein konnte. Der Fokus auf die Geräusche und die Materialität dieser Fahrzeuge erlaubt es daher zum einen, manche Missstände

¹ <<http://www.trabant601s.de>>, Rubrik »Trabant Witze«. Die Entstehung und die Konjunkturen derartiger Witze wären noch zu historisieren.



Zu Beginn der Produktion (1957/58) stand der Trabant noch für Konsum- und Fortschrittshoffnungen: »Der VEB Automobilwerk AWZ Zwickau lenkt die Aufmerksamkeit der Fachwelt mit der Neukonstruktion des Kleinwagens ›Trabant‹ auf sich. In bahnbrechender Pionierarbeit schufen Forscher, Ingenieure und Facharbeiter den neuen mit Stahlgerippe und Duroplaststoffverkleidung versehenen Personenkraftwagen. Hervorragende Eigenschaften wie niedriges spezifisches Gewicht, gute akustische Dämpfung und Isolierfähigkeit, absolute Korrosionsbeständigkeit und hohe Elastizität lassen den Duroplaststoff zum Karosseriebaustoff der Zukunft werden. Dieser technische Fortschritt im Automobilbau der DDR weckt das Interesse der gesamten Fachwelt. Die jetzt anlaufende Nullserie ist eine Viersitzer-Limousine mit einem Zweitakt-, luftgekühlten Otto-Motor mit 18 PS bei 3750 U-Min. Viergangschaltung, Einscheiben-Trockenkupplung und selbsttragender Karosserie. Der Kraftstoffverbrauch beträgt bei 100 km 6 Liter mit legiertem Hyzo-Zweitakt-Motorenöl.« Im Kontrast zu dieser offiziellen Sicht wurden bald die technischen Mängel des Fahrzeugs und vor allem die mangelnde Innovationsfähigkeit der Automobilproduktion deutlich, sodass die Fähigkeiten der Fahrer_innen zur Bastellei an Bedeutung gewannen. (Bundesarchiv, Bild 183-52061-0022, Allgemeiner Deutscher Nachrichtendienst – Zentralbild, Foto: Schmidt, 16.1.1958)

der staatssozialistischen automobilen Gesellschaften kenntlich zu machen; zum anderen gewährt er einen tieferen Einblick in die Alltags- und Erfahrungsgeschichte der Autofahrergemeinschaften.

Wie in anderen Gesellschaften war das Auto auch im Sozialismus in eine spezifische automobile Kultur eingebettet, die von bestimmten Produktions- und Nutzungsbedingungen maßgeblich geprägt wurde. So beeinflussten in der DDR die Entscheidungen zur Begrenzung der Produktion auf zwei Pkw-Marken, die Beibehaltung der veralteten Zweitaktmotoren und der chronische Mangel an Ersatzteilen die Herausbildung gewisser Alltagspraktiken und Formen der sozialen Distinktion. Auf diese Weise kristallisierte sich eine eigene Fahr- und Reparaturkultur im Staatssozialismus heraus, die den Autofahrer_innen wiederum ein bestimmtes Wissen und besondere Fähigkeiten abverlangten. Zu diesen gehörten erstens spezifische Praktiken des Hörens bei Reparaturen und die Fähigkeit, Motorgeräusche zu deuten, um richtige Schadensdiagnosen stellen zu können. Zweitens war das Autofahren in staatssozialistischen Kontexten von einer eigenartigen Geräuschkulisse begleitet, die die Missstände und Unzulänglichkeiten dieser Autokultur untermalte. Und drittens schließlich gestalteten die Autofahrer_innen selbst durch ein besonderes Huperverhalten ihre Fahrer_innenidentität, mit der sie sich von der gleichtönigen Masse absetzten. Diese drei Aspekte möchte ich im Folgenden kurz erläutern.

Autofahrer_innen im Staatssozialismus mussten zwischen den verschiedenen Klängen eines bestimmten Motors unterscheiden können, um ihre Autos fahrtüchtig zu halten. Sobald ein Fahrzeug nicht anspringen wollte oder ungewöhnliche Geräusche von sich gab, wurde das Ohr zum wichtigsten Sinnesorgan. Der Blick unter die Motorhaube reichte meistens nicht aus, um eine akkurate Diagnose zu stellen. Insbesondere Kfz-Mechaniker_innen entwickelten ein sehr feines technisches Gehör, das es ihnen ermöglichte, einen Zusammenhang zwischen Geräusch und Störung herzustellen. Das Vertrauen auf die Akustik bei der Autoreparatur war sicherlich kein spezifisch »sozialistisches« Phänomen. Wegen des Mangels an Werkstätten und Ersatzteilen kam dieser Fähigkeit jedoch besondere Bedeutung zu. Im Westen wurden ganze Generationen von professionellen Mechaniker_innen ebenfalls geschult, Motorengeräusche richtig einzuschätzen, und Autobesitzer_innen dazu ermahnt, auf Motorengeräusche zu achten.² Seit den 1960er-Jahren hielt man die Fahrer_innen jedoch zunehmend von den Motoren fern, für die nur professionelle Mechaniker_innen verantwortlich sein sollten. Das »Weghören vom Motor« (*delisting to the engine*) sollte das Vertrauen in die Berufsmechaniker_innen stärken und deren professionellen Status untermauern.³ Etwas später veränderte der zunehmende Einsatz von Computern die Praxis in den Werkstätten und relativierte auch dort die bisherige Relevanz des Gehörs für die Beurteilung von Defekten.⁴

2 Karin Bijsterveld u. a., *Sound and Safe. A History of Listening Behind the Wheel*, Oxford 2014, S. 79-82.

3 Ebd., S. 73f.

4 Kevin L. Borg, *Auto Mechanics. Technology and Expertise in Twentieth-Century America*, Baltimore 2007, S. 144-152.



Gut gepflegt: Trabants in der Sammlung des Technik-Museums Pütnitz (Ribnitz-Damgarten), 2009 (Felix O, <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Trabant_line_-_Technik-Museum_Pütnitz,_Ribnitz-Damgarten_Sept_2009.jpg>, »Trabant line – Technik-Museum Pütnitz, Ribnitz-Damgarten Sept 2009«, <<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/legalcode/>>)

Der Trend im Staatssozialismus ging in die entgegengesetzte Richtung. Je mehr Autos produziert und verkauft wurden, umso überlaufener waren die wenigen staatlichen Reparaturwerkstätten. Deswegen ermutigte sogar die offizielle Automobilpresse dazu, Autos selbst zu reparieren.⁵ Die Zeitschriften gaben genaue Anweisungen für bestimmte Reparaturen und versuchten den Autobesitzer_innen zu vermitteln, wie man zwischen den unterschiedlichen Klängen eines Motors unterscheiden konnte und auf welches technische Versagen es hindeutete.⁶

5 Kurt Möser, Thesen zum Pflegen und Reparieren in den Automobilkulturen am Beispiel der DDR, in: *Technikgeschichte* 79 (2012), S. 207-226, hier S. 212ff.

6 Mecanicul amator își repară singur demaratorul [Der Freizeitmechaniker repariert seinen Anlasser], in: *Autoturism* 6/1971, S. 19.

In der Praxis wandte man dieses Wissen meist nicht allein an, sondern in Reparaturgemeinschaften, die sich regelmäßig zwischen den Wohnblocks trafen, um ihre technischen Begabungen miteinander zu teilen.⁷ Man kann diese Gruppen von Laienmechanikern auch als »Hörgemeinschaften« bezeichnen, die während des Tüftelns zusammen auf die Motoren hörten, um gemeinsam verstehen zu können, was ihnen die Autos sagen wollten. Manchmal bildeten sich derartige Gemeinschaften ad hoc am Straßenrand, neben einem liegengeliebenen Auto, das es zu reparieren galt.⁸ Eine weitere Gelegenheit zum Austausch und für gemeinsame Anstrengungen waren die ersten Morgenstunden in den Wintermonaten, wenn die Autos, die wegen des Garagenmangels die ganze Nacht über draußen geparkt wurden, nicht anspringen wollten. Weil die Fahrer in solchen Situationen darauf angewiesen waren, die unterschiedlichen Töne der Motoren kommunizieren zu können, versuchten sie, deren Geräusche in Sprache zu übersetzen. Von Motoren, die »bellten«, war dabei ebenso die Rede wie von solchen, die »schnarchten« oder »husteten«.⁹ Und wenn das Raunen des Motors unverständlich blieb, dann verglich man dieses Geräusch gelegentlich mit der Zwölftonmusik von Arnold Schönberg.¹⁰

Auch professionelle Mechaniker_innen blieben weiterhin auf ihr Gehör angewiesen, weil es in den meisten Werkstätten des Ostblocks bis Ende der 1980er-Jahre keine Computer gab. Deswegen konnten Profis in Werkstätten und auf improvisierten Reparaturplätzen oft mit ihrer Fähigkeit beeindrucken, Geräusche richtig zu deuten. Der wortkarge Kuz'mič aus Leonid Lichodeevs autobiographischem Roman von 1972 treibt diese Gabe auf die Spitze. Weil er alle seine Sinnesorgane auf das Auto konzentriert, schenkt er dessen verzweifelterm Besitzer keinerlei Aufmerksamkeit.¹¹

Die Geräuschkulisse der Reparaturplätze bestimmten jedoch nicht nur Motoren im Leerlauf, sondern auch weitere spezifische Klänge – insbesondere das Hämmern, Schlagen und Klopfen, das bisweilen von den Freuderufen einer erfolgreichen Reparaturgemeinschaft unterbrochen wurde.¹² Da sich die meisten dieser Szenen innerhalb von Wohnsiedlungen abspielten, waren auch die Nichtautobesitzer_innen davon betroffen. Diese beschwerten sich in Eingaben an die Staatsorgane über den Lärm und den Schmutz, den die Arbeit an den Autos verursachte.¹³ Die Laienmechaniker_innen bildeten also keineswegs eine Subkultur von Tüftlern, die sich in abgesonderten Räumen bewegten. Vielmehr fanden die alltäglichen Reparaturen zur Verzweiflung nicht

7 Möser, Thesen (Anm. 5), S. 213; Lewis H. Siegelbaum, On the Side: Car Culture in the USSR, 1960s – 1980s, in: *Technology and Culture* 50 (2009), S. 1-23, hier S. 12-16; Luminita Gatejel, *Warten, hoffen und endlich fahren. Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR (1956–1989/91)*, Frankfurt a.M. 2014, S. 203-207.

8 Constantin Mateescu, *Jurnal [Tagebuch]*, Bd. 4, Râmnicu Vâlcea 1999, S. 218.

9 Ebd., S. 241; Leonid Lichodeev, *Ja i moj avtomobil' [Ich und mein Automobil]*, Moskau 1972, S. 8.

10 Leon Sărăţeanu, *Din experienţa unui automobilist lipsit de experienţă [Aus der Erfahrung eines Automobilisten ohne Erfahrung]*, Bucureşti 1973, S. 88.

11 Lichodeev, *Ja i moj avtomobil'* (Anm. 9), S. 221.

12 Als filmisches Beispiel siehe die Komödie »Anton der Zauberer«, DEFA-Studio DDR, Regie: Günter Reisch, 1978.

13 Bundesarchiv Berlin, SAPMO, DY 30/IV B2/217, S. 382, S. 369.

weniger Fußgänger_innen und Radfahrer_innen inmitten des allgemeinen Wohnumfelds statt. Außerdem unterstreicht das Beispiel der Laienmechaniker_innen, dass die spezifische Materialität der Autos bestimmte Reparaturpraktiken erforderlich machte, sodass diese Praktiken keineswegs nur als ein Hobby zu betrachten sind.

Die Unüberhörbarkeit der Autos im Ostblock rührte auch daher, dass die Geräusche nicht hinter immer besser abgedichteten Motorhauben verschwanden wie in anderen Gesellschaften mit einer hohen Pkw-Dichte, zum Beispiel im westlichen Europa oder in den USA.¹⁴ Diese materielle Konstellation trug neben den häufig selbst durchgeführten Reparaturen mit dazu bei, dass den Menschen die physische Beschaffenheit ihrer Autos besonders vertraut war. Man könnte auch sagen, dass bestimmte Missstände staatssozialistischer Wirtschaftspolitik in den Fahrgeräuschen widerhallten.

Das gilt vor allem für den einzigartigen Klang des Trabants, der auf einer Zweitakt-Technologie beruhte. Deren Rattern erinnerte im Spätsozialismus an die verpasste Modernisierung der DDR-Produktion. Selbst im sozialistischen Ausland betrachtete man den Trabant als ein veraltetes Auto, dessen unverkennbarer Sound immer wieder be- und verlacht wurde.¹⁵ Aber auch der rumänische Dacia, ein moderneres Fahrzeug, das Anfang der 1970er-Jahre nach einer Renault 12-Lizenz gebaut wurde, klang selten wie sein französisches Ebenbild. In diesem Fall waren jedoch nicht die Hersteller für die mitunter seltsamen Geräusche verantwortlich, sondern die Nutzer_innen, die ihre Tanks häufig mit ungeeignetem Kraftstoff füllten. Wegen des akuten Benzinmangels verdünnte man dieses entweder mit Wasser oder ersetzte es durch illegal beschafftes Flugzeugkerosin.¹⁶ In beiden Fällen fanden die Engpässe in der Treibstoffversorgung ein Echo in Motorengeräuschen, die sich deutlich hörbar von dem Klang eines Motors unterschieden, der mit reinem Benzin lief.

Aber die Materialität der Fahrzeuge und Kraftstoffe war nicht der einzige Faktor, der den Sound der automobilen Kultur maßgeblich bestimmte. Hinzu kamen Versuche der Fahrer_innen, in der automobilen Welt des sozialistischen Ostens ihrem eigenständigen Handlungsspielraum akustische Geltung zu verschaffen. Bereits der Besitz eines Wagens galt im Ostblock als ein wichtiges Distinktionsmittel, das die Fahrzeughalter_innen von den anderen Verkehrsteilnehmer_innen absetzte.¹⁷ Trotz des langsam wachsenden Motorisierungsgrads blieb das Auto ein knappes und sehr begehrtes Konsumgut. Nach jahrelanger Wartezeit beseelte die frisch gebackenen Fahrer_innen deswegen meist eine besondere Freude, wenn sie erstmals hinter ihrem eigenen Lenkrad saßen. Akustisch manifestierte sich diese Begeisterung nicht nur

14 Bijsterveld u.a., *Sound and Safe* (Anm. 2), S. 28-35.

15 Sărățeanu, *Din experiența* (Anm. 10), S. 20f.

16 Interview mit P.G., durchgeführt am 11.11.2007; Mircea Nedelciu, *Partidă de »taxi sauvage«* [Eine Partie »taxi sauvage«], in: ders., *Efectul de ecou controlat. Proză scurtă [Die Wirkung des gedrosselten Echos. Kurze Prosa]*, București 2003, S. 254-263, hier S. 256.

17 Siehe aus allgemeinerer Perspektive auch Jens Gieseke, *Soziale Ungleichheit im Staatssozialismus. Eine Skizze*, in: *Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History* 10 (2013), S. 171-198, wo nicht zufällig das Foto eines Autos am Beginn des Aufsatzes steht.

im Rattern des Motors, sondern auch im sehr häufigen Betätigen der Hupe, etwa beim Überholen. Dabei mischte sich die warnende Funktion dieses Signals oft mit einem akustischen Ausdruck der Freude über ein erfolgreiches Überholmanöver oder mit einem hörbaren Salut an entgegenkommende Fahrzeuge.¹⁸

Allerdings war das Angebot an Pkw-Marken, die den Käufer_innen zur Verfügung standen, sehr begrenzt. Abgesehen von hohen Partei- und Staatsfunktionären sowie wenigen Prominenten konnten Autokäufer_innen maximal zwischen zwei Sortimenten wählen. Deswegen waren bis zu 80 Prozent der Pkws eines Landes von derselben einheimischen Marke. Diese Homogenität machte es schwierig, sich von den anderen Autobesitzer_innen abzuheben. Tuning und optische Verzierungen waren eine Form, Autos nach dem eigenen Geschmack zu gestalten. Die staatssozialistische »Sittenpolizei« prangerte diese Praktiken jedoch als Verschwendung von Ressourcen öffentlich an.

Eine weit subtilere Möglichkeit, dem Stolz auf das eigene Auto Ausdruck zu verleihen und sich gleichzeitig von den anderen Fahrer_innen zu unterscheiden, boten besondere Hupen. In einem Interview erzählte mir G.G., ein 1965 geborener Mann, dass Ende der 1980er-Jahre, als sich der Pkw-Besitz auch in den Dörfern Rumäniens verbreitete, die einzelnen Autos der Marke Dacia in seinem Ort anhand von Signal-tönen erkannt werden konnten. Die Fahrer_innen ließen sich »musikalische Hupen« einbauen, die eine bekannte Melodie nachahmten. Sobald sie das Heimatdorf erreichten, betätigten sie die Hupe.¹⁹ Auf diese Weise nahmen sich die Autobesitzer_innen die Freiheit, ihre Fahrzeuge nach den eigenen Geltungswünschen und Vorlieben zu verändern, ohne dass es äußerlich sichtbar wurde.

Die frühere Allgegenwart der Autogeräusche prägt auch die Erinnerung an den Alltag im Sozialismus. Das Knattern, Schnarchen und Hupen hinterließ einen nachhaltigen Eindruck. Nicht zuletzt deswegen blieb nach der Auflösung des Ostblocks und lange, nachdem die Produktion der alten Modelle eingestellt worden war, bei manchen Menschen eine enge Bindung zu den Ost-Autos bestehen – auch wenn die breite Mehrheit froh war, endlich West-Autos kaufen zu können. Gleichzeitig entwickelten Fahrer_innen, denen die automobilen Welt des Staatssozialismus fremd war, eine gewisse Neugier und wollten selbst erleben, wie sich dieses typische sozialistische Artefakt anfühlt und anhört. Diese Nostalgie und dieses exotisierende Interesse erklären den Erfolg der »Trabi-Safaris« in Berlin und in anderen ostdeutschen Städten. In vielen selbstgeposteten Filmen auf YouTube beschreiben Fahrer_innen ihre sinnlichen, nicht zuletzt ihre akustischen Eindrücke am Steuer des Trabants als gänzlich verschieden von denjenigen, die heutige Pkws vermitteln. Die Vibrationen, der Geruch des Zweitaktgemischs und der Klang des Motors machen die Fahrt für Autofahrer_innen, die an ein hermetisch abgedichtetes Pkw-Etui gewohnt sind, offenbar zu einer einmaligen Erfahrung. Auf diese Weise findet der DDR-Trabant, den viele schon auf dem Müllhaufen der Geschichte wähten – und der in den allermeisten

18 Mateescu, *Jurnal* (Anm. 8), S. 173.

19 Interview mit G.G. und C.G., durchgeführt am 17.8.2015.

Fällen ja tatsächlich auf dem Schrottplatz landete –, neue Anhänger_innen. Dementsprechend hat eine Firma in Schwerin Anfang 2015 sogar damit begonnen, alte Trabis mit Elektromotoren auszustatten. Um jedoch die »Authentizität« der alten Gefährte zu bewahren, wird das Original-Geknatter als Audio-Spur mitgeliefert.²⁰ In dieser hybriden Form scheint eine längst verschwundene Klangwelt noch eine Weile überleben zu können.

Für zusätzliches Bild- und Filmmaterial siehe die Internet-Version unter <<http://www.zeithistorische-forschungen.de/3-2016/id=5416>>.

Dr. Luminita Gatejel

Institut für Ost- und Südosteuropaforschung

Landshuter Str. 4 | D-93047 Regensburg

E-Mail: gatejel@ios-regensburg.de

²⁰ Benjamin Gehrs, Ein E-Herz für den Trabi, in: *Auto Bild*, 22.5.2015, URL: <<http://www.autobild.de/klassik/artikel/ddr-ikone-als-elektroauto-5696989.html>>.