



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

Die Automobilindustrie in der
Sowjetischen Besatzungszone und der
frühen Deutschen Demokratischen Republik
von 1945 - 1961

Verfasser

Michael Mayer

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2013

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 312

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Diplomstudium Geschichte

Betreuerin / Betreuer:

o. Univ.-Prof. Dr. Mitchell Ash

Danksagung

Ich möchte an dieser Stelle meinen Eltern und meiner Frau Heidi ganz herzlich für ihr Verständnis und ihre Geduld, die sie über all die Jahre hinweg gezeigt haben, danken. Darüber hinaus möchte ich Herrn Prof. Ash für seine Unterstützung und seinen Rat danken. Ohne seine Hilfe und wertvollen Anregungen wäre das Erstellen dieser Arbeit nicht möglich gewesen.

Michael Mayer, im Jänner 2013

Inhalt

1.	Fragestellungen, Methode, Literatur und Quellen	5
2.	Die Automobilindustrie in Deutschland bis 1945	13
3.	Die Entwicklung der Automobilindustrie auf dem Gebiet der späteren DDR bis 1945	17
3.1	Die Auto Union.....	19
3.2	Die wirtschaftliche Ausgangslage in der SBZ	20
4.	Die Anfänge der Fahrzeugproduktion nach dem Krieg.....	23
4.1	Die Industrieverwaltung Fahrzeugbau (IFA)	25
4.2	Die erste Fahrzeuggeneration der DDR	26
4.3	Automobile aus Eisenach	27
4.4	Automobile aus Zwickau	29
4.5	Die Haupthindernisse der Fahrzeugfertigung.....	32
4.6	Der Aufbau des Sozialismus in der DDR.....	33
5.	Die Automobilindustrie der DDR im ersten Fünfjahresplan	37
5.1	Die Situation in Eisenach.....	38
5.2	Die Situation in Zwickau/Chemnitz (Karl Marx Stadt).....	40
6.	Die Wirtschaft der DDR in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre	42
6.1	Die Zweite Automobilgeneration der DDR	43
6.2	Der große Horch aus Zwickau	46
6.3	Der Wartburg aus Eisenach.....	52
6.4	Der Trabant aus Zwickau.....	56
6.4.1	Vorläufer und Prototypen	56
6.4.2	Die Entwicklung der Kunststoffkarosserie	56
6.4.3	Der Typ P 50 und der Typ P 70	60
6.4.4	Der Trabant P 50.....	64
7.	Das Konsumgut Automobil	72
7.1	Der Automobilvertrieb.....	72
7.2	Das Automobil als begehrte Ware	75
8.	Die ökonomische Hauptaufgabe und der Wettstreit der Systeme.....	80
9.	Zusammenfassung	86
9.1	Der Einfluss der Sowjetunion auf die Automobilproduktion	86
9.2	Die Auswirkung des historischen Erbes der Automobilindustrie auf die Entwicklung nach dem zweiten Weltkrieg.....	87

9.3	Warum waren die 1950er-Jahre die innovativste Zeit der Automobilindustrie der DDR? ...	88
9.4	Die Hauptgründe der gehemmten Entwicklung der DDR und der Wettstreit der Systeme..	89
10.	Literaturverzeichnis	91
10.1	Quellensammlung	91
10.2	Digitale Quellen.....	91
10.3	Periodika/ gedruckte Quellen	91
10.4	Sekundärliteratur	92
11.	Abkürzungsverzeichnis.....	95
	Abstracts.....	97
	Abstract deutsch	97
	Abstract englisch	98
	Lebenslauf	99

1. Fragestellungen, Methode, Literatur und Quellen

„Wenn ich durch die Straßen gehe und was neues Schönes sehe, weis’ ich stolz darauf, das hat mein Freund getan, mein Freund der Plan.“¹ Die Planwirtschaft, in der DDR in den späten 1940er-Jahren etabliert, prägte den kommunistischen Deutschen Staat bis zu seinem Ende. Walter Ulbricht war, von 1945 bis zu seiner unfreiwilligen Ablösung durch Honecker im Jahr 1971, die bestimmende Person in der nahezu alle Gesellschaftsbereiche dominierenden Staatspartei Ostdeutschlands. Ulbricht war glühender Verfechter der marxistisch-leninistischen Doktrin, dass die Partei den Führungsanspruch in Gesellschaft und Wirtschaft innehaben und den Kapitalismus überwinden sollte. Durch die krisenhaften 1930er-Jahre in Deutschland und die rasante industrielle Entwicklung in der Sowjetunion geprägt, war Ulbricht überzeugt, mit diesem aus seiner Sicht besseren System den Kapitalismus als vorherrschende Gesellschaftsform überwinden zu können. Die Verstaatlichung der Produktionsmittel war eine der Grundlagen für dieses Unterfangen. Ulbricht war machtbewusst, durchsetzungsfähig und setzte sich gegen alle innerparteilichen Konkurrenten durch. Der Parteiapparat der SED, dem Ulbricht vorstand, und die Bürokratie, die unter anderem die Pläne erarbeitete, waren bestimmende Elemente für die Entwicklung der Volkswirtschaft. Die wenigsten Entscheidungen konnten auf betrieblicher Ebene getätigt werden.² Daher kann in einem autoritär organisierten System, wie es die DDR war, die Entwicklung der Automobilindustrie sinnvoller Weise nur im Kontext zur Entwicklung des Staates betrachtet werden.

Interesse an Automobilgeschichte und der jüngeren Geschichte der Staaten des (ehemaligen) Ostblocks führte zur Themenfindung. Der Wegfall einer Sprachbarriere empfahl die Deutsche Demokratische Republik zum Gegenstand meiner Untersuchung. Meine ursprüngliche Absicht war, die Entwicklung der Automobilindustrie Ostdeutschlands von deren Anfängen bis zum Ende der DDR nachzuzeichnen. Auch die weitere Entwicklung der Automobilfirmen in Westdeutschland, die in Ostdeutschland ihren Ursprung hatten, sollte Platz in der Arbeit finden. Doch eine Einschränkung auf die Nachkriegsjahre bis zum Bau der Berliner Mauer erwies sich bald als sinnvoll, da der ursprüngliche Plan den Umfang einer Diplomarbeit gesprengt hätte. Dennoch habe ich in limitiertem Umfang die Vorgeschichte der ostdeutschen

¹ Walter Ulbricht (Rundfunk der DDR, Februar 1953). Zit. in: Andre *Steiner*, Von Plan zu Plan. Eine Wirtschaftsgeschichte der DDR, 7.

² vgl. Mario *Frank*, Walter Ulbricht. Eine deutsche Biographie, 219 und *Steiner*, Plan zu Plan, 7-11.

Automobilfertigung eingebunden, da vor allem die 1930er-Jahre für die weitere Entwicklung nach dem zweiten Weltkrieg in technischer Hinsicht von großer Bedeutung waren.

Ziel der Untersuchung ist es also, die Geschichte des Automobils in Ostdeutschland von 1945 bis 1961 nachzuzeichnen. Im limitierten Rahmen der Diplomarbeit will ich versuchen, mit Hilfe einiger Quellen und der Sekundärliteratur, die sich mit der Geschichte der DDR im Allgemeinen und der Automobil-, Wirtschafts- und Konsumgeschichte des ostdeutschen Staates im Besonderen beschäftigt, die ersten Jahre der Entwicklung der Automobilindustrie und ihre Auswirkungen in Teilbereichen zu erzählen.

Nach dem Historiker Johann Gustav Droysen beginnt eine historische Untersuchung mit einer Fragestellung, der Definition des Untersuchungsgegenstands und dessen Relevanz. Die Quellen und Materialien, die der Untersuchung dienen, werden danach definiert, wobei sich die Quellensuche und Weiterentwicklung des Themas gegenseitig bedingen. Weiterer notwendiger Schritt zur Bildung einer historischen Erkenntnis ist nach Droysen die Kritik des historischen Materials. Dritter und letzter Schritt sollte die Interpretation von Quellen und Literatur sein. Um diese möglich zu machen müssen verschiedene Zusammenhänge hergestellt werden: Warum ist es zu dem Ereignissen gekommen? Welcher Kontext und welchen Bedingungen haben die Prozesse bedingt? Aus welcher Motivation haben die Beteiligten so gehandelt? Wie können die Ereignisse aus den vorher erwähnten Zusammenhängen gedeutet werden?³

Im Sinne dieser noch immer gültigen Thesen Droysens werde ich versuchen, wenn auch in äußerst begrenztem Rahmen, das Thema der Arbeit nicht nur im Sinne des Erzählens von Geschichte darzulegen, sondern auch in einen Kontext zur Zeit zu setzen, der zumindest die Beantwortung der Leitfragen ermöglicht.

Um einen Teilbereich der Geschichte, wie jene der Automobilindustrie der DDR, darstellen zu können, ist es notwendig diesen nicht isoliert zu betrachten, sondern zu versuchen, den Gegenstand auch in Hinblick auf seine unmittelbare Umgebung zu beurteilen. Es müsste unter anderem das Verhältnis zur Sowjetunion, ohne die die DDR nie existiert hätte, zur BRD, die ständiger Wettbewerber war, oder in Hinblick auf die Vorgeschichte Ostdeutschlands analysiert werden. Auch wenn es etwas von der Thematik abzuweichen scheint, ist eine Einbindung der Konsumgeschichte bei der Analyse der Geschichte der Herstellung eines Gebrauchsguts, das normalerweise in großem Ausmaß privat genutzt wird, sinnvoll. Doch

³ vgl. Stefan *Jordan*, Theorien und Methoden der Geschichtswissenschaft, 46f.

nicht zuletzt ist ein wesentlicher Bestandteil der Geschichte der Automobilindustrie die Technikgeschichte. Sie nimmt im limitierten Rahmen meiner Diplomarbeit relativ großen Raum ein.

Äußerst interessant würde auch ein vergleichender Ansatz bei der Bearbeitung meines Diplomarbeitsthemas sein: Das besondere Verhältnis von BRD und DDR lädt zu einer gemeinsamen Betrachtung der Geschichte beider Staaten ein. Viele der Probleme der Automobilindustrie der DDR sind durch die Teilung und damit die Abtrennung eines gewachsenen Wirtschaftsraums entstanden. Die großen Automobilhersteller aus Sachsen und Thüringen existierten im Westen weiter. Die Konkurrenzsituation spiegelt sich auch im Wettstreit der Systeme wieder. Diese gleichwertige Betrachtung der Geschichte beider deutscher Staaten hätte jedoch den Rahmen der Arbeit gesprengt, obwohl dies die Gegenüberstellung zweier Staaten mit gemeinsamer Geschichte im größeren Zusammenhang ermöglicht hätte.⁴

Die Geschichte der Automobilindustrie der DDR kann aus meiner Sicht als eine der Kontinuitäten und der Brüche betrachtet werden. Kontinuitäten können vor allem in Hinblick auf die technischen Aspekte der Automobile und das Personal in den Unternehmen gesehen werden. Massive Veränderungen gab es vor allem in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht. Diese Betrachtungsweise spiegelt sich auch zum Teil in den Fragestellungen wieder.

Die Leitfragen meiner Diplomarbeit sind:

- **Welchen Einfluss hatte die Sowjetunion in den ersten Jahren der Besatzungszeit auf die Automobilproduktion der SBZ und der DDR?**
- **Wie hat sich das historische Erbe einer entwickelten Automobilindustrie auf die Entwicklung nach dem zweiten Weltkrieg ausgewirkt?**
- **Warum waren die 1950er-Jahre, trotz aller Schwierigkeiten, die innovativste Zeit der Automobilindustrie der DDR?**
- **Welche waren die Hauptgründe für die im Vergleich zu Westdeutschland gehemmte Entwicklung, und wie wirkte sich der so genannte Wettstreit der Systeme darauf aus?**

⁴ vgl. Jürgen Kocka (Hg.), Historische DDR-Forschung. Aufsätze und Studien, 15.

Der Großteil meiner Arbeit basiert auf der ausgezeichneten Sekundärliteratur, ohne die die kritische Interpretation der mir zur Verfügung stehenden Quellen unmöglich wäre. Die komplexen Zusammenhänge, die zu den von mir im Rahmen der Arbeit beschriebenen Entwicklungen führten, werden auch in der Literatur nicht immer ohne Widersprüche beschrieben. Mehr als bei Unternehmen in marktwirtschaftlich geprägten Volkswirtschaften muss bei der Darstellung der Automobilindustrie der DDR, einem Staat mit zentral geplanter Wirtschaft, die politische Situation berücksichtigt werden. Die Ziele der produzierenden Einheiten wurden entweder von der Besatzungsmacht oder von Staat und Partei vorgegeben. Diese selbst waren in hohem Ausmaß von der Sowjetunion abhängig. Nach Jürgen Kocka stellt sich die DDR als „durchherrschte Gesellschaft“, und somit als totalitäres Regime dar.⁵ Die von oberster politischer Stelle abgesegneten Pläne wirkten sich bis in die kleinsten Einheiten in den Unternehmen aus.

Gerade in technischer Hinsicht hat es in der Geschichte der Automobilindustrie der DDR keine „Stunde Null“ gegeben. Wohl wurde auch in anderen Staaten nach dem zweiten Weltkrieg die Produktion wieder mit bereits vor 1939 entwickelten Automobilen wieder aufgenommen, zumal es während des Krieges nirgends nennenswerte zivile Fahrzeugentwicklungen gab. In der DDR wurden aber in einzigartiger Weise Konstruktionsprinzipien in der Automobilkonstruktion jahrzehntelang über Fahrzeuggenerationen hinweg beibehalten. Dieses Faktum macht einen Vergleich der Automobilproduktion in technikgeschichtlicher Hinsicht vor und nach 1945 in Ostdeutschland sinnvoll.

Der Umfang der Literatur, die sich mit der Geschichte der DDR beschäftigt, hat vor allem nach dem Fall der Berliner Mauer ein beträchtliches Ausmaß angenommen. Die späteren Jahre nehmen in dieser tendenziell größeren Raum ein. Das gilt ganz besonders für die Werke über die Ostdeutsche Automobilindustrie, von denen, auch im Zuge der Ostalgie-Welle, manche einen verklärten Blick auf die letzten Jahre der DDR werfen. Die innovativste Zeit dieses Industriezweigs waren aber zweifellos die fünfziger Jahre, in denen fast alle technischen Entwicklungen angestoßen wurden, von denen die Automobilindustrie der DDR bis zu ihrem Ende, kurz nach der Wende, zehrte. Die auf die 1950er Jahre folgende Stagnation hatte vor allem politische Gründe. Das Dogma der planmäßigen Wirtschaftslenkung prägte die DDR und somit auch deren Industrie von den vierziger Jahren bis zu ihrem Ende.

⁵ vgl. Michael F. Scholz. In: Bruno Gebhard, Handbuch der deutschen Geschichte. Die DDR 1949-1990, 266.

Die Wirtschaftsgeschichte, die Technikgeschichte wird als Unterdisziplin dieser gesehen, ist eine relativ junge geschichtswissenschaftliche Disziplin. Neben der industriellen Entwicklung und dem Finanzwesen wurden besonders seit den 1950er-Jahren auch Schwerpunkte auf das Verhältnis zwischen Wirtschaft und Mensch, technischen Entwicklungen und ökonomische und soziale Zusammenhänge gelegt.⁶ Die Geschichte der technischen Entwicklung der Fahrzeuge, die zwischen 1945 und 1961 im Osten Deutschlands gefertigt wurden, nimmt in meiner Arbeit breiten, ich hoffe nicht zu breiten, Raum ein.

Als Standardwerk zur Automobilgeschichte der DDR kann das Buch von Peter Kirchberg mit dem blumigen Titel „Plaste, Blech und Planwirtschaft“ betrachtet werden.⁷ Kirchberg war Professor für Technik -und Verkehrsgeschichte an der TU Dresden. Der Schwerpunkt des Buches liegt zwar in der Technikgeschichte, spart aber auch politische und wirtschaftliche Aspekte nicht aus. Auf fast 800 Seiten wird die komplette Automobil- und Nutzfahrzeuggeschichte der DDR abgehandelt. Mit Hilfe vieler Zeitzeugen konnte Kirchberg auch den Hintergrund vieler Entwicklungen beleuchten. Die Verflechtung zwischen Politik, Wirtschaft und Technik wird trotz aller Details anschaulich erklärt und Kirchberg verliert nie den Blick auf das Ganze. Mein Kenntnisstand über die frühen Jahre der ostdeutschen Automobilgeschichte wurde durch dieses Buch wesentlich erweitert.

Eine gute Ergänzung zu Kirchberg bietet „Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR“ von Wolfgang Schröder, der ebenfalls die gesamte Automobilentwicklung der DDR abdeckt, und ebenso wie Kirchberg Politik und Wirtschaft mit einschließt.⁸ Im Gegensatz zu Kirchberg widmet sich Schröder in seinem Buch auch der ostdeutschen Motorradfertigung, die ebenso wie die Lkw-Herstellung höher in der Gunst der Mächtigen der DDR stand.

Die Wirtschaftsgeschichte „Von Plan zu Plan“ von Andre Steiner, Historiker und Privatdozent an der Universität Potsdam, bietet einen kompakten Überblick über die Ökonomie des anderen deutschen Staates.⁹ Zeit seiner Existenz von der Sowjetunion abhängig, wurde vom großen Bruderstaat auch das Wirtschaftssystem aufgezwungen, dass mit der Überbetonung der Schwerindustrie eigentlich nicht zu einem in weiten Teilen entwickelten Industriestaat passte. Steiner zeigt, dass die DDR-Wirtschaft trotz anfänglich in

⁶ vgl. *Jordan*, Theorien und Methoden, 130-134.

⁷ Peter *Kirchberg*, Plaste, Blech und Planwirtschaft. Die Geschichte des Automobilbaus in der DDR, 2. Auflage (Berlin 2001).

⁸ Wolfgang *Schröder*, Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 1. Auflage (Bielefeld 2009).

⁹ Andre *Steiner*, Von Plan zu Plan. Eine Wirtschaftsgeschichte der DDR, Lizenzausgabe für die Bundeszentrale für politische Bildung (Bonn 2007).

manchen Jahren beeindruckender Wachstumsraten kein Wirtschaftswunderland war. Ostdeutschland musste jeden politischen und wirtschaftlichen Schwenk der Sowjetunion mitmachen und scheiterte letztlich am System der zentralen Wirtschaftslenkung, das ohne jeden Marktmechanismus auch an den Bedürfnissen der Menschen vorbeiproduzierte, was nicht zuletzt in der Automobilindustrie eine bedeutende Rolle spielte. Aus der Sicht Steiners war weniger die schlechte Ausgangslage der Ostzone für die Tatsache verantwortlich, dass die DDR in wirtschaftlicher Hinsicht nie zur BRD aufschließen konnte. Viel mehr war das System der Planwirtschaft das entscheidende Moment für die immer größer werdende Kluft zwischen den beiden deutschen Staaten.

Die „Geschichte der Konsumkultur“ von Ina Merkel hilft, die Verbraucherseite der Geschichte der DDR-Automobile besser zu verstehen.¹⁰ Vor allem ab dem Ende der 1950er-Jahre, als durch den Kaufkraftüberhang und das beginnende Wirtschaftswunder in der BRD auch die Konsumwünsche der Bürger der DDR wuchsen, wurde die Bedarfsdeckungsgesellschaft von jener abgelöst, die auch nicht unmittelbar zur Existenz notwendige Waren nachfragte. Zu diesen gehörte auch das privat genutzte Automobil. Die Anschaffung eines Autos wurde durch ein Bestellsystem geregelt, das in der DDR dem Missbrauch Tür und Tor öffnete. Mithilfe von Quellen, die die Konsumentenseite des Themas beleuchten, erlaubt Ina Merkel unter anderem nähere Einblicke in die Probleme, die DDR Bürger hatten, wenn sie sich ein Fahrzeug anschaffen wollten, ohne privilegierten Zugang zum Bestellsystem zu haben. Die konsumhistorische Seite des Automobils in der DDR der 1950er-Jahre wird bei Merkel dankenswerterweise ausgiebig beleuchtet, obwohl das Volumen des privaten Pkw-Verkehrs, auch im Vergleich zur BRD noch äußerst gering war. Die Beleuchtung des Alltags der Menschen findet in diesem Buch breiten Raum. Merkel deckt dabei die Zeit der unmittelbaren Deckung der elementarsten Grundbedürfnisse nach dem zweiten Weltkrieg bis zum Ende der DDR ab, die auch an der Unfinanzierbarkeit der Konsumgesellschaft sozialistischer Prägung scheiterte. Das Buch trägt wesentlich zu besseren Einblicken in die Verbraucherseite der Automobilgeschichte der DDR bei.

„Der Trabant wird 50“¹¹ von Theo Stiegler ragt vor allem in einer Hinsicht aus der Fülle von Literatur, die sich dem bekanntesten Automobil der DDR widmet, heraus. Das Werk bietet unter anderem Einblicke in die Korrespondenz zwischen unmittelbar für die Produktion Verantwortlichen und Entscheidungsträgern, die in diesem Umfang, meiner Kenntnis nach in

¹⁰ Ina Merkel, Utopie und Bedürfnis, Die Geschichte der Konsumkultur in der DDR (Köln 2009).

¹¹ Theo Stiegler, Der Trabant wird 50., 1.Auflage (Dresden 2007).

keinem anderen Buch zu finden ist. Durch diesen Schriftverkehr wird klarer, wie die Produktionsseite um die Zuteilung nötiger Ressourcen zu kämpfen hatte, um die sicher wichtigste Fahrzeugentwicklung der DDR zur Produktionsreife zu bringen.

Das August Horch Museum in Zwickau gibt in halbjährlichen Abstand die Publikation „Aufgehört“ heraus, in dem auch Zeitzeugen aus Zeiten der DDR-Automobilproduktion der 1950er-Jahre zu Wort kommen, wie der damalige Leiter der Kunststoffentwicklung der Trabant Karosserie. Die Erinnerungen der damals Tätigen mit den Informationen aus der Sekundärliteratur zu vergleichen wird dadurch möglich.

Der ehemalige Leiter des Horch-Werks, das 1958 mit dem anderen Zwickauer Werk zu Sachsenring verschmolz, präsentiert in „Wir Horch-Arbeiter bauen wieder Fahrzeuge“ seine Erinnerungen an die Jahre 1945 bis 1958.¹² Auch für den Autor Werner Lang gilt das vorher gesagte, nämlich dass die Welt des Automobilbaus der DDR in einem helleren Licht präsentiert wird, als im Großteil der Literatur. Dem von Peter Kirchberg als totalen Fehlschlag bezeichneten Luxuswagen Horch 240 widmet Werner Lang in seinem Werk breiten Raum.

Die Digitalisierung vieler Dokumente des deutschen Bundesarchivs ermöglicht es, Akten aus dem Umfeld des Politbüros der SED, sozusagen aus dem Zentrum der Macht, einzusehen. Dabei ist es interessant, die Diskrepanz zwischen dem Detailreichtum der Beschlüsse der Spitze der Partei, denen umgehend nahezu gleich lautende Beschlüsse des Ministerrats folgten, und der mangelnden Umsetzung in der Praxis zu sehen. Wobei die meisten Schwierigkeiten an der Basis, in diesem Fall in den Automobilwerken, wiederum an kontraproduktiven Signalen der Staats- und Parteispitze oder an systemimmanenten Problemen lagen.

Die DDR war ein Staat, dessen Führungsschicht die verbreitete private Nutzung von Automobilen nicht als etwas erstrebenswertes ansah. Doch der ostdeutsche Staat stand im Wettbewerb mit der BRD um den Verbleib der eigenen Bevölkerung im Land. Deshalb mussten die kommunistischen Machthaber ein Angebot schaffen, das den Verbleib im eigenen Land attraktiver gestaltete. Im Gegensatz zu den meisten anderen Staaten des Ostblocks verfügte die DDR über eine reichhaltige automobiler Geschichte, auf der man, vor allem in technischer Hinsicht, aufbauen konnte. Die allgegenwärtige Mangelwirtschaft, die Auswirkungen des zweiten Weltkrieges und der Besatzung machten den Neustart dennoch äußerst schwierig. Das unterschied die Automobilindustrie nicht wesentlich von anderen

¹² Werner Lang, *Wir Horch-Arbeiter bauen wieder Fahrzeuge. Geschichte des Horch-Werkes Zwickau zwischen 1945-1958*, 3. Auflage (Aue 2007).

Branchen. Doch die Pkw Herstellung in Ostdeutschland blieb während des gesamten Bestands der DDR ein Wirtschaftszweig in den, mit Ausnahme weniger Jahre, trotz der Systemkonkurrenz, wenig investiert wurde. Trotz der geringen Ressourcen konnten die Betriebe, nicht zuletzt aufgrund eigener, zum Teil nicht politisch abgesegneter Initiativen, beachtliche Innovationen auf den Weg bringen. In den fünfziger Jahren wurden sämtliche automobilen Vorkriegskonstruktionen durch neue Entwicklungen ersetzt. Gemeinsam mit der Beleuchtung wirtschaftlicher, politischer und konsumpolitischer Aspekte ist somit eine grobe Struktur der Arbeit vorgezeichnet, die auch eine Beantwortung der Fragestellungen möglich machen sollte. Diese spiegeln auch die Geschichte wieder, die ich versuche in dieser Arbeit darzustellen: Die Entwicklung einer, mit geringen finanziellen Mitteln ausgestatteten Branche, die aufgrund einer reichen Geschichte, durch politische und wirtschaftliche Umstände gebremst, vor allem durch die Kreativität vieler Beteiligten in den 1950er Jahren das Maximum an Innovationskraft erreichte. Spätestens ab Mitte der 1960er Jahre erstickte die Staatsbürokratie sämtliche Initiativen zur Weiterentwicklung der Fahrzeuge, die zehn Jahre zuvor auch nach internationalen Maßstäben noch konkurrenzfähig waren.

2. Die Automobilindustrie in Deutschland bis 1945

Die Automobilproduktion in Deutschland zeichnet sich bis zum ersten Weltkrieg durch eine große Zahl an Firmen bei einem gleichzeitig sehr kleinen Markt aus. Mit wenigen Ausnahmen wurde die in den USA bereits seit den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts eingesetzte Massen- und Fließbandproduktion im Deutschen Reich nicht angewandt. Die Hersteller setzten zudem auf eine Vielzahl verschiedener Modelle, die eine rationelle Produktion nach dem Vorbild der Fabriken Henry Fords unmöglich machten. Der erste Hersteller, der von der Werkstattproduktion zur Fließarbeit wechselte, war Opel im Jahr 1924. Andere Hersteller, wie Daimler Benz, folgten diesem Beispiel ab den frühen 1930er-Jahren.¹³ Zwischen dem Ersten und dem Zweiten Weltkrieg stieg der Motorisierungsgrad in Deutschland von 1,5 Kraftfahrzeugen im Jahr 1914 auf 38,1 Automobile, Nutzfahrzeuge und Motorräder pro 1000 Einwohner im Jahr 1937. Fünfzig Prozent aller Fahrzeuge waren Mitte der 20er Jahre noch Pferdefuhrwerke, deren Gesamtbestand sich bis zum Ende der 30er Jahre auch kaum reduzierte. Im Gegensatz dazu war in den USA pro vier Einwohner bereits ein Kraftfahrzeug in Verwendung.¹⁴ Deutlich höhere Einkommen waren neben geringeren Anschaffungs- und Betriebskosten die Ursachen dafür. Der meistverkaufte Wagen der Weimarer Republik war der Opel „Laubfrosch“, der Nachbau eines französischen Kleinwagens. Obwohl von diesen bis zu hundert Stück pro Tag produziert wurden, blieb auch der Opel für das Gros der Deutschen unerschwinglich. Dennoch können auch in Deutschland ab Ende der 30er Jahre Tendenzen zur Motorisierung breiterer Bevölkerungsschichten gesehen werden, wenn auch hauptsächlich auf zwei Rädern. Auch diese Entwicklung wurde durch den zweiten Weltkrieg jäh unterbrochen.¹⁵

Der Wunsch nach einem eigenen Automobil wurde zusätzlich durch die Entwicklung des „KdF-Wagens“ geschürt. Ein modernes Werk, samt Stadt im Norden Deutschlands errichtet, sollte ein leistbares Auto für jedermann ermöglichen. Ein Sparvertrag rückte den Traum in scheinbar greifbare Nähe. Bis Ende 1939 wurden von selbigen 270.000 abgeschlossen, der auf einer wöchentlichen Ratenzahlung von nur 5 Reichsmark (RM) basierte. Bei einer Reise in die USA im Jahr 1936 hatte der Konstrukteur Ferdinand Porsche die automobile

¹³ vgl. Hans Joachim Braun, Automobilfertigung von den Anfängen bis zu den Vierziger Jahren. In: Harry Niemann / Armin Herrmann, Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten, 58-68.

¹⁴ Zum Motorisierungsgrad in ausgewählten Ländern siehe Peter Kirchberg, Die Motorisierung des Straßenverkehrs in Deutschland, in: Harry Niemann / Armin Herrmann; Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten, 17.

¹⁵ vgl. derselbe, ebenda, 9-22; ebenso: Joachim Radkau, Technik in Deutschland. Vom 18. Jahrhundert bis heute, 317-319.

Massenproduktion bei verschiedenen Herstellern kennen gelernt. Laut einer im Jahr 1939 erstellten Kalkulation würde sich jedoch bei einer Jahresproduktion von 250.000 „Kdf Wagen“ bei einem versprochenen Kaufpreis von 990 RM ein Verlust von über 1.000 RM pro Fahrzeug ergeben. Der Historiker Hans Mommsen, der sich eingehend mit der Geschichte des Volkswagenwerks im Dritten Reich beschäftigt hat, vertritt deshalb auch die Meinung, dass der 1939 ausgelöste Krieg, die für das Werk verantwortliche Deutsche Arbeitsfront davon enthob, eingegangene, und so nicht umsetzbare, Verpflichtungen einzulösen. Die hohe Produktivität der amerikanischen Werke war in Deutschland noch nicht umsetzbar.¹⁶ Anders ausgedrückt, war die Zahl der Autosparer trotz intensiver Propaganda viel zu gering, um eine Produktion zu ermöglichen, deren Kosten den angepeilten Verkaufspreis nicht überstiegen: „Denn neben rationeller, standardisierter Massenherstellung ist eine weitere Voraussetzung für das Funktionieren einer fordistisch geprägten Automobilherstellung das Vorhandensein einer breiten, kaufkräftigen Schicht von Konsumenten. Massenkaukraft und Massenkonsum waren Grundbedingungen weiterer Produktivitätsfortschritte, diese ihrerseits Voraussetzung für Preissenkungen.“¹⁷ Die Reallöhne in Deutschland waren vor Beginn des zweiten Weltkriegs nur geringfügig höher als Ende der 1920er-Jahre. Das Volkseinkommen stieg allerdings aufgrund der nahezu vollständigen Beseitigung der Arbeitslosigkeit, die ihre Ursache vor allem in den massiven kreditfinanzierten Rüstungsausgaben hatte.¹⁸ Die Massenmotorisierung blieb deshalb dennoch, zumindest was das Auto betrifft, aufgrund zu geringer finanzieller Mittel breiter Bevölkerungsschichten in Deutschland eine Illusion.

Das Motorrad bildete sich hingegen ab Mitte der 20er Jahre als Alternative heraus. Die DKW-Werke in Zschopau fertigten ab 1925 motorisierte Zweiräder in Fließbandmontage und brachten 1931 ein „Volksrad“ für 420 Mark heraus. Zwischen 1926 und 1957 gab es in Deutschland mehr Motorräder als Automobile.¹⁹

Wenn man beispielsweise die Märkte für Autos in den USA und in Deutschland vergleicht, werden die Gründe der in Deutschland auch im Vergleich mit dem westeuropäischen Ausland nachhinkenden Motorisierung offensichtlich. Der große amerikanische Binnenmarkt mit hohen Absatzmöglichkeiten erlaubte es den dortigen Herstellern, bald auf die kapitalintensivere Fließbandfertigung umzustellen. Automobilarbeiter verdienten in den Vereinigten Staaten zwischen den beiden Weltkriegen nominal viermal soviel wie ihre

¹⁶ vgl. Reinhard *Osteroth*, Ferdinand Porsche. Der Pionier und seine Welt, 185-213.

¹⁷ Kurt *Möser*, Geschichte des Autos, 159.

¹⁸ vgl. Wolfgang *König*, Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft. „Volksprodukte“ im Dritten Reich. Vom Scheitern einer nationalsozialistischen Konsumgesellschaft, 22.

¹⁹ vgl. *Radkau*, Technik in Deutschland, 319.

deutschen Kollegen, während vergleichbare Autos in der Größe des Ford T aufgrund der Stückzahldegression nur etwa die Hälfte kosteten. Hinzu kamen die in Deutschland deutlich höheren Betriebskosten.²⁰

In technischer Hinsicht nahm die deutsche Automobilindustrie in der Zeit vor dem ersten Weltkrieg eine Führungsrolle ein. Durch die wirtschaftlichen Auswirkungen des Krieges, wie unter anderem Geldentwertung und geringe Kaufkraft, verlor diese aber über zehn Jahre lang den Anschluss an die internationale Entwicklung der Branche. Der Druck der Krise, die viele Automobilhersteller aus dem Markt drängte, sorgte infolge aber auch in Deutschland für die Durchsetzung von Innovationen, die unter anderem für höhere Produktivität sorgten.²¹ Mit Hilfe einer fordistisch geprägten Produktion sollte nach der Vorstellung der Nationalsozialisten der Traum der Massenkonsumgesellschaft auch für die Deutschen Realität werden. Rationeller Fertigungsmethoden sollten gemeinsam mit höherer Kaufkraft den Traum eines eigene Pkw in die Praxis umsetzen. Auch wenn diese Ziele, zumindest was den Volkswagen betrifft, vor allem der Propaganda dienten, war ein Grundstein für die deutsche Massenmotorisierung gelegt.²²

Jakob Werlin, Daimler-Benz-Manager und persönlicher kraftfahrzeugtechnischer Berater Hitlers, bezeichnete den „Motorisierungsgedanken als Symbol der nationalsozialistischen revolutionierenden Zukunftsentwicklung.“²³ Durch die enge Verbindung wurde das Gelingen des Projekts der Massenmotorisierung geradezu zur Benchmark für den Erfolg des Nationalsozialismus. Andererseits wurde durch dieses Projekt eine Idee geschaffen, die dazu beitrug, die Popularität des Dritte Reichs in breiten Bevölkerungskreisen zu heben.²⁴

Die Früchte dieser Entwicklungen konnten vom privaten Nutzer erst einige Jahre nach dem zweiten Weltkrieg in vollem Umfang genutzt werden. Dann erst waren, zumindest in der Bundesrepublik, Masseneinkommen und Produktion auf einem Niveau, das breiten Schichten die Nutzung eines Automobils ermöglichte.

Das wichtigste individuelle Fortbewegungsmittel im Nationalsozialismus blieb das Fahrrad. Auch die Idee eines Volksmotorrades als Alternative für ein Viertel des angepeilten Preises

²⁰ vgl. Reiner *Flik*, Automobilindustrie und Motorisierung in Deutschland bis 1939. In: Rudolf *Boch*, Geschichte und Zukunft der deutschen Automobilindustrie, 64f.

²¹ vgl. *derselbe*, ebenda, 83.

²² vgl. Christian *Kleinschmidt*, Konsumgesellschaft, 119.

²³ Jakob *Werlin*, Acht Jahre Motorisierung - acht Jahre Vorsprung. Zit. in: Wolfgang *König*, Volkswagen, 152.

²⁴ vgl. *König*, Volkswagen, 152.

des „KdF-Wagens“ erhielt Ende der 1930er Jahre neuen Auftrieb.²⁵ Dennoch drang die Möglichkeit des Besitzes eines eigenen Automobils durch die Volkswagen-Propaganda erstmals in das Bewusstsein vieler Deutscher.²⁶

²⁵ vgl. *König*, Volkswagen, 190.

²⁶ vgl. Luminita *Gatejel*, The common heritage of the sozialist car culture. In: *Siegelbaum*, The sozialist car, 145.

3. Die Entwicklung der Automobilindustrie auf dem Gebiet der späteren DDR bis 1945

Im Osten Deutschlands waren vor allem die Länder Sachsen und Thüringen zum Teil hoch industrialisiert. Vor dem zweiten Weltkrieg wurden in diesem Gebiet fast 30% der Personenkraftwagen Deutschlands produziert.²⁷ Zudem wurden Automobile bei Opel in Brandenburg hergestellt. Dieser Standort sollte aber für die Automobilproduktion der DDR keine Rolle mehr spielen.

Die Auto Union war eine Fusion der Firmen DKW, Audi, Horch und Wanderer. DKW hatte die Verwaltung in Chemnitz und Fabriken in der Region des Erzgebirges. Audi und Horch waren in Zwickau beheimatet. Wanderer war ebenfalls bei Chemnitz zu Hause.²⁸ Diese Firmen waren hinsichtlich ihrer Produktionspalette von völlig unterschiedlicher Natur. Daher gab es nach dem Zusammenschluss kaum interne Substitutions- oder Synergieeffekte. Horch baute Automobile der Oberklasse, Audi und Wanderer hingegen Modelle der Mittelklasse. Die Firma DKW bediente ein weiteres Marktsegment. Ursprünglich ein Motorradhersteller, baute man bei DKW ab Ende der 20er Jahre auch in größerem Maßstab Automobile. Anders als die drei anderen Firmen der Auto Union bediente man sich bei DKW im Motorenbau des Zweitaktprinzips, das in Folge bei der Automobilproduktion der DDR noch eine große Rolle spielen sollte. Mit ihren vier Firmen deckte die Auto Union in den 1930er-Jahren sämtliche automobilen Marktsegmente ab und hielt in Deutschland einen Marktanteil von etwa 25 %.²⁹

In Sachsen begann 1902 August Horch Automobile zu fertigen. Er war schon Ende des 19. Jahrhunderts Mitarbeiter von Carl Benz, der als Hersteller des ersten funktionsfähigen Automobils gilt. Nach einem Streit mit dem Aufsichtsrat war August Horch gezwungen, seine eigene Firma zu verlassen. Grund der Diskrepanzen war unter anderem die Fokussierung Horchs auf konstruktive, anspruchsvolle Entwicklungen, ohne auf deren finanzielle Auswirkungen Rücksicht zu nehmen. In kurzer Distanz zum Horch-Werk gründete dieser 1909 eine weitere Produktionsstätte, die unter „Audi-Automobilwerke GmbH“ firmierte. Horch verwendete die lateinische Übersetzung seines Namens, da er seinen eigenen nicht

²⁷ vgl. Peter Kirchberg, Der Automobilbau in Sachsen - Eine über 100 Jährige Geschichte, In: Sächsischen Staatsarchiv (Hg.), In Fahrt, Autos aus Sachsen, Beiträge eines Kolloquiums in Chemnitz, 13.

²⁸ vgl. Wolfgang Schröder, Die Motorrad- und PKW-Produktion der DDR, 11.

²⁹ vgl. derselbe, ebenda, 12f.

mehr verwenden durfte. Die Werke Horch und Audi spielten in der Automobilindustrie der DDR eine bedeutende Rolle, auf die noch einzugehen sein wird.³⁰

Die Firma Wanderer hatte ab den späten 30er Jahren nur noch wenig Bedeutung. Ganz im Gegensatz dazu stand DKW, gegründet vom Dänen Jorgen Skaft Rasmussen. Der Name DKW leitete sich von Dampfkraftwagen ab, die während des ersten Weltkriegs in nur unbedeutenden Stückzahlen produziert wurden.³¹ Seine erste Firma gründete Rasmussen bereits 1907 in Zschopau im Erzgebirge. Die anfangs hier produzierten Apparate hatten allerdings, wie auch ihr Hersteller, kaum Bezug zu Automobil.³²

Nach dem ersten Weltkrieg wurden bei DKW vor allem Motorräder gebaut. Hervorragende Technik verbunden mit Organisationsgeschick und dem Aufbau eines weit verzweigten Händlernetzes führten bald zu Verkaufserfolgen. Rasmussen führte beispielsweise auch Ratenzahlungen ein. Für zehn Mark pro Woche konnte man Besitzer eines DKW-Motorrades werden. Das alles führte dazu, dass die Werke in Zschopau zum zeitweise größten Motorradhersteller der Welt wurden. Mit dem Erwerb der Audi-Werke, die 1927 in Konkurs gingen, hatte DKW im Jahr 1928 die Möglichkeit, in die Automobilherstellung einzusteigen. Zwei Audi-Ingenieure entwickelten 1930 den DKW Front mit Zweitaktmotor und Frontantrieb, eine Antriebskombination die damals Maßstäbe setzte und die in der DDR produzierten Automobile bis Ende der 1980er Jahre prägen sollte.³³

Es klingt nahezu unglaublich in wie kurzer Zeit die Entwicklung des DKW, der in leicht modifizierter Form bis in die 1950er Jahre in der DDR produziert wurde, rund um einen vorhandenen Motorradmotor stattgefunden haben soll. Aus den Erinnerungen eines der beiden Techniker in Auszügen:

„Im Oktober 1930 erschien mit Werksdirektor Schuh Herr Rasmussen im Konstruktionsbüro und wünschte kurzfristig die Konstruktion und den Versuchsbau eines Kleinwagens unter Benutzung eines von den Zschopauer Motorenwerken fabrizierten DKW-Zweitakt-Motorradantriebsaggregates. Herr Rasmussen erklärte, dass er beabsichtige, einen billigen, aber leistungsfähigen, volkstümlichen Wagen zu bauen, der großen Absatz finden könne.(...) Es wurde kürzeste Terminabgabe verlangt und eine Zeit von 5-6 Wochen für die

³⁰ vgl. Sönke Friedreich, Autos bauen im Sozialismus, 41f.

³¹ vgl. Immo Sievers, Jorgen Skaft Rasmussen. Leben und Werk des DKW-Gründers, 65.

³² vgl. derselbe, ebenda, 61.

³³ vgl. Kirchberg, Der Automobilbau in Sachsen, 17f.

Konstruktionsarbeiten festgelegt. (...)... und mindestens ein Fahrzeug sollte in 6 Wochen laufen. (...) Nach diesen Probefahrten fasste Herr Rasmussen sofort den Beschluss, das Fahrzeug in Serie zu bauen und zur Automobil-Ausstellung im Frühjahr 1931 damit herauszukommen.“³⁴

Tatsächlich scheint innerhalb von sechs Wochen von zwei Konstrukteuren ein Automobil entwickelt worden zu sein, dessen Grundkonstruktion den Sächsischen Automobilbau für viele Jahre prägen sollte.

Der nach der Auto Union zweitgrößte Automobilhersteller des damaligen Mitteldeutschland war BMW in Eisenach. Schon 1898 wurden Wartburg Automobile in Eisenach produziert. Ab den 1920er-Jahren stellte man in Thüringen den Dixi, ein in Lizenz produzierter Austin Seven, her. 1928 wurde das Dixi-Werk von BMW erworben und die Kleinwagenproduktion wurde durch die Herstellung von Automobilen der Mittelklasse und Sportwagen ergänzt.³⁵

3.1 Die Auto Union

DKW bildete das technische und wirtschaftliche Zentrum der Auto Union, die 1932 mit Hilfe der sächsischen Staatsbank gegründet wurde. Horch und Audi waren, nicht zuletzt aufgrund der Weltwirtschaftskrise, konkursreif. Kaum jemand kaufte noch Automobile der Mittel- und Oberklasse. Die Firma DKW war hoch verschuldet. Rasmussen verlor in Folge den Einfluss auf das neu gegründete Unternehmen. Ab 1933 profitierte die Auto Union vom wirtschaftlichen Aufschwung in Deutschland. Die Zahl der hier pro Jahr produzierten Automobile stieg zwischen 1933 und 1939 von ca. 17.000 auf über 67.000. Schon vor dem zweiten Weltkrieg entwickelte sich die Auto Union zu einem bedeutenden Lieferanten der Wehrmacht. Neben Automobilen lieferten die Sachsen auch Motorräder, Zugmaschinen, Geschütze, Gewehre und vieles mehr. Die Zahl der Beschäftigten stieg bis 1944 auf über 48.000. Davon waren etwa 10.000 Kriegsgefangene und über 1.000 KZ-Häftlinge.³⁶

Der Bau von Fahrzeugen in den Werken der Auto Union für den zivilen Gebrauch wurde nicht sofort nach Beginn des zweiten Weltkriegs eingestellt. Weiterentwicklungen und Modellwechsel fanden ab diesem Zeitpunkt allerdings keine mehr statt. Seit Frühjahr 1940 wurden Automobile, die nicht militärischen Zwecken dienten allerdings nur mehr in kleinsten

³⁴ Siegfried Rauch, DKW, Geschichte einer Weltmarke, 122.

³⁵ vgl. Schröder, Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 13f.

³⁶ vgl. Peter Kirchberg, Der Automobilbau in Sachsen. In: Ute Dierkhoff/ Jörg Ludwig / Klaus Müller, In Fahrt, Autos aus Sachsen. Beiträge eines Kolloquiums in Chemnitz, 18-24.

Serien gebaut.³⁷ 1941 wurde auch im BMW Werk in Eisenach die Herstellung von zivilen Kraftfahrzeugen eingestellt.³⁸

Bis zur Weltwirtschaftskrise Ende der 1920er-Jahre gab es in Mitteldeutschland noch viele kleine Kraftfahrzeughersteller, von denen die meisten dem ökonomischen Einbruch zum Opfer fielen. Zulieferbetriebe für die Automobilindustrie hingegen gab es schon seit jeher wenige in diesem Teil Deutschlands. Die industrielle Verflechtung mit den deutschen Westgebieten war, nicht nur in dieser Sparte, sehr groß. Diese Abhängigkeit von Vorproduzenten aus dem westlichen Deutschland wurde in Folge zum Problem für die ostdeutschen Autoproduzenten. Nur für DKW arbeitete ein System von Zulieferern. Dieser Hersteller produzierte auch viele Teile in den eigenen Werken.³⁹

3.2 Die wirtschaftliche Ausgangslage in der SBZ

Zwischen den Besatzungsmächten war man übereingekommen, Deutschland die Möglichkeit zu nehmen, wieder Rüstungsgüter produzieren zu können. Ebenso hat man sich darüber verständigt, jenen Staaten, die die Hauptlast des Krieges zu tragen hatten, Reparationen und Demotagen zuzubilligen. Eine Reduktion der industriellen Basis war eine der Möglichkeiten, beide Ziele zu vereinen. Die sowjetische Militäradministration plante das industrielle Niveau Deutschlands auf jenes des Jahres 1933 abzusinken.⁴⁰ Neben Industrieanlagen wurden vor allem Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsmittel abtransportiert. Die industrielle Kapazität der sowjetischen Besatzungszone sank so in kurzer Zeit dramatisch.⁴¹

Die sowjetische Besatzungszone (SBZ) umfasste 23 % der Fläche und 22 % der Bevölkerung des deutschen Reiches. Sachsen, Thüringen, Teile Sachsen-Anhalts und der Berliner Raum waren industrialisiert. Mecklenburg und zum Großteil auch Brandenburg waren agrarisch geprägt. Viele Rohstoffe und industrielle Vormaterialien musste das Gebiet der SBZ allerdings aus anderen Gebieten Deutschlands beziehen. Das betraf vor allem Kohle und Stahl. Im Gegensatz dazu stellte die stark ausgebaute chemische Industrie vor allem Grundprodukte her, die Möglichkeiten zur Weiterverarbeitung fehlten aber weitgehend. Ostdeutschland mangelte es so zu Beispiel an der Möglichkeit, aus dem zum Großteil dort produzierten Kautschuk Autoreifen fertigen zu können. Die SBZ war also, um ihre industrielle

³⁷ vgl. Martin *Kukowski*, Die Chemnitzer Auto Union AG und die „Demokratisierung“ der Wirtschaft in der Sowjetischen Besatzungszone von 1945 bis 1948, 30.

³⁸ vgl. Horst *Ihling*, Autoland Thüringen, Gestern und Heute, 116.

³⁹ vgl. *Schröder*, Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 14.

⁴⁰ vgl. Rainer *Karlsch*, Allein bezahlt?, 31-34.

⁴¹ vgl. *Schröder*, Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 16f.

Möglichkeiten ausschöpfen zu können, entweder auf den innerdeutschen Handel, oder auf wirtschaftliche Beziehungen mit dem Ausland angewiesen. Der Westen Deutschlands war in dieser Hinsicht wesentlich autarker. Diese Spezialisierung der Wirtschaft war nicht ungewöhnlich und führte in arbeitsteiligen Strukturen nicht zu Wohlstandsverlusten. Doch sehr bald nach dem zweiten Weltkrieg verschlechterte sich das Verhältnis zwischen den ehemals verbündeten Alliierten erheblich und an normale Handelsbeziehungen war nicht zu denken. Die Summe der durch die Kriegseinwirkungen zerstörten Industrieanlagen lag zwar etwas unterhalb jener der Westzonen, in bestimmten Bereichen, wie unter anderem auch im Fahrzeugbau, lag sie jedoch darüber. Vor allem Großbetriebe wurden abgebaut und in die Sowjetunion verbracht. Der Schwund an industrieller Kapazität erschwerte nicht nur weitere Lieferungen an die Sowjetunion, sondern auch die elementarste Grundversorgung der Bevölkerung. Dazu kamen die Bedürfnisse der Besatzungstruppen. Anfangs verliefen die Demontagen chaotisch und viele in die Sowjetunion transportierte Anlagen konnten keiner Verwendung mehr zugeführt werden. In Folge wurde, auch mit Hilfe deutscher Techniker, besser koordiniert. Es kam auch vor, dass während der Demontage eines Betriebs bereits wieder mit dem Wiederaufbau begonnen wurde. Der Verlust industrieller Kapazität in der Kraftfahrzeugindustrie betrug zwischen Kriegsende und dem Ende der Demontagen etwa 80 % und lag damit an der Spitze aller Branche.⁴² Dass die Demontagen für die sowjetische Produktion trotz aller Verluste große wirtschaftliche Bedeutung hatten, artikulieren Rainer Karlsch und Michael Schäfer in ihrer Wirtschaftsgeschichte Sachsens: „Welch außerordentlichen Umfang dieser Maschinentransfer hatte, lässt sich daran ermessen, dass 1948 deutlich mehr als die Hälfte aller Ausrüstungen des sowjetischen Automobilbauministeriums aus ‚Sonderlieferungen‘ stammte.“⁴³

Da jedoch nicht nur die Kraftfahrzeugindustrie sondern auch die Verkehrsinfrastruktur überproportional von Demontageverlusten betroffen war, stimmt die folgende Analyse von Rainer Karlsch für diesen Sektor nur bedingt, da der Fehlbestand an Transportmitteln in der unmittelbaren Nachkriegszeit eklatant war: „In Zuge der Demontagen wurde das 1944 vorhandene industrielle Anlagevermögen um fast ein Drittel reduziert. Die industriellen Kapazitäten sanken auf die Hälfte des Standes von 1936.“⁴⁴

„Das Vorhandensein von industriellen Kapazitäten stellt zwar eine notwendige, aber keine hinreichende Vorraussetzung für wirtschaftliches Wachstum dar. Erst die Kombination der

⁴² vgl. *Steiner*, Von Plan zu Plan, 19-29.

⁴³ Rainer *Karlsch* / Michael *Schäfer*, *Geschichte Sachsen im Industriezeitalter*, 233.

⁴⁴ Rainer *Karlsch*, *Allein gezahlt? Die Reparationsleistungen der SBZ/DDR 1945-1953*, 89.

Produktionsfaktoren Boden, Arbeit, Kapital führt zum Wachstum. Erst nachdem sich die Wirtschaft erholt hatte, wurden die durch die Demontagen hervorgerufenen strukturellen Schäden spürbarer.⁴⁵ Vor allem das Defizit an Nutzfahrzeugen führte in Kombination mit dem Abbau von Schienenwegen zu einer erheblichen Behinderung der wirtschaftlichen Entwicklung.

Die Schäden durch direkte Einwirkungen des Krieges, wie Bombentreffer waren an den meisten Standorten der ostdeutschen Automobilindustrie relativ gering und hätten eine Wiederaufnahme der Produktion nach einigen Instandsetzungsmaßnahmen möglich gemacht. Außer im BMW-Werk in Eisenach wurden aber nahezu sämtliche Produktionsstätten der Automobilindustrie in Ostdeutschland radikal demontiert und abtransportiert. Neben Fenstern und Türen wurden auch Installationen entfernt, sodass lediglich die Rohbauten zurück blieben.⁴⁶

⁴⁵ *derselbe*, ebenda, 91.

⁴⁶ vgl. *Kirchberg*, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 28.

4. Die Anfänge der Fahrzeugproduktion nach dem Krieg

Im Juni 1945 waren die Standorte Zwickau und Eisenach von den Amerikanern an die Russen übergeben worden. Im selben Monat wurden die Werke Audi und Horch von den Sowjets beschlagnahmt. Die Produktion wurde in Folge eingestellt. Bald jedoch begann mit Maschinen, die von den Sowjets nicht abgebaut wurden, weil zu Schrott erklärt und mühsam wieder in Betrieb genommen, die Produktion. Allerdings handelte es sich bei den Produkten der unmittelbaren Nachkriegszeit - sowohl in Sachsen als auch in Thüringen - nicht um Autos, sondern um Gegenstände des täglichen Bedarfs wie Kochtöpfe, Schaufeln, Handwagen und Ähnliches. Schon ab Mitte 1945 wurden auch Reparaturen an Fahrzeugen durchgeführt, die größtenteils in Besitz der Sowjets standen. Die meisten Mitarbeiter waren jedoch in Zwickau mit Demontagearbeiten beschäftigt. In Eisenach hingegen wurde bereits im Herbst 1945 wieder mit der Automobilproduktion begonnen.⁴⁷

Über die Situation bei Audi und Horch berichtete ein vom VEB Sachsenring 1976 herausgegebenes Buch folgendermaßen: „Die Reparatur von Kraftfahrzeugen - später von der SMAD nochmals unterstrichen, bildete zu dieser Zeit den ersten Schritt, um das vom faschistischen Krieg völlig zerrüttete Verkehrswesen wieder in Gang zu setzten. Der Transport von Material, von Gütern und Nahrungsmitteln war zur Lebensnotwendigkeit geworden. Die Werke Audi und Horch wurden daher angewiesen, außer den Reparaturen nun mit der Produktion von Ersatzteilen zu beginnen. Eine Fertigung, die praktisch ohne Basis war: Material, Maschinen - all das musste beschafft werden.“⁴⁸

Über die oben berichteten, radikalen Demontagemaßnahmen wurde auch Mitte der 1970er Jahre noch nichts verlautet.

Als Teil der Wiedergutmachungsmaßnahmen und Reparationen wurden rund 200 ökonomisch intakte Betriebe als Sowjetische Aktiengesellschaften in Eigentum der UdSSR übergeleitet. Ein Grund für die Bildung Sowjetischer Aktiengesellschaften war auch, dass die Vertreter der Besatzungsmacht den völligen wirtschaftlichen Zusammenbruch der SBZ durch die Demontagen befürchteten. Auch die Versorgung der Besatzungstruppen und der Außenhandel waren Teil der Überlegungen.⁴⁹ Das BMW-Werk in Eisenach wurde von den Sowjets aus-
erklaren, eine solche zu werden. Es kam in Folge auch relativ schnell in den Genuss einer

⁴⁷ vgl. *derselbe*, ebenda, 31f.

⁴⁸ Betriebsparteiorganisation der SED des VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau (Hg.), *Automobilbauer einst und jetzt*, 75f.

⁴⁹ vgl. *Karlsch*, *Allein gezahlt?*, 100.

bevorzugten Materialzuteilung.⁵⁰ Im Oktober 1945 erteilte der sowjetische Marschall Schukow, Leiter der Sowjetischen Militäradministration, den Befehl, die Kraftfahrzeugproduktion in Eisenach wieder aufzunehmen, was ein Monat darauf tatsächlich erfolgte. Im Jänner 1946 wurde das BMW-Werk dann unter die Verwaltung der sowjetischen Besatzung gestellt. Tatsächlich wurde auch an anderen Standorten versucht, die Produktion möglichst schnell wieder aufzunehmen, wobei die Initiative oft bei kleinen Mitarbeitergruppen lag. Im Gegensatz zum BMW-Werk hielt sich der Erfolg jedoch meist in engen Grenzen.⁵¹

„Während 1946 in den meisten Werken die Produktion noch ruhte, arbeiteten viele SAG-Betriebe, so die Kriegszerstörungen nicht allzu groß gewesen waren, schon wieder in erheblichem Umfang. Um Rohmaterial und Energiezufuhr kümmerte sich die Besatzungsmacht, die auch die Produkte komplett abnahm und in die Sowjetunion transportierte. Vom Inlandsmarkt waren die Betriebe komplett abgeschnitten, es handelte sich ausschließlich um Produkte für Reparationszwecke.“⁵² Über Rüstungsbetriebe oder Firmen, an denen ausländische natürliche oder juristische Personen beteiligt waren, wie die Auto Union behielt die Besatzungsmacht vorerst die Kontrolle. Im Jahr 1948 wurden aus diesen Unternehmen Volkseigene Betriebe.⁵³

„Angesichts der allgemeinen Fahrzeug-Materialsituation sowie unter Berücksichtigung des C-Status⁵⁴ der Auto Union waren die Produktionsbefehle der SMAD (Sowjetische Militäradministration) jedoch lediglich auf eine Instandsetzung vorhandener Fahrzeuge ausgerichtet.“⁵⁵ Die sowjetischen Interessen wurden in der DDR vor allem durch die SMAD vertreten.⁵⁶

Bereits ab 1945 wurden im Bereich der SBZ Wirtschaftskommissionen gegründet (ab 1947 „Deutsche Wirtschaftskommission“, diese erstellte 1948 den ersten Halbjahresplan). Mit der Einführung zweier getrennter Währungen 1948 war die ökonomische und damit auch die politische Teilung Deutschlands praktisch besiegelt.⁵⁷ Die Sowjetunion ihrerseits nahm keine Vorreiterrolle bei der Etablierung der Planwirtschaft in der unmittelbaren Nachkriegszeit ein. Ihre Zustimmung zu den Plänen der SED zur Einführung einer zentralen Wirtschaftslenkung

⁵⁰ vgl. *Ihling*, Autoland Thüringen, 160f.

⁵¹ vgl. *Kirchberg*, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 32f.

⁵² *Schröder*, Die Motorrad- und Pkw Produktion der DDR, 18f.

⁵³ vgl. *Schröder*, Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 19.

⁵⁴ Anm.: Industriebetriebe wurden in drei Kategorien A/B/C eingeteilt. Auf der Liste „C“ standen entweder Rüstungsbetriebe oder Firmen, an denen ausländische natürliche oder juristische Personen beteiligt waren.

⁵⁵ *Kirchberg*, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 70.

⁵⁶ vgl. Hermann *Weber*, Geschichte der DDR, 44.

⁵⁷ vgl. *Schröder*, Die Motorrad und Pkw-Produktion der DDR, 19f.

waren Anfangs einerseits eine Reaktion auf die schlechte ökonomische Lage, andererseits Antwort auf Maßnahmen des Westens, die nicht auf eine Integration beider Teile Deutschlands zielten. Auch die Nichtteilnahme am Marshallplan machte neben der Auflösung der innerdeutschen wirtschaftlichen Strukturen eine Lösung nötig, die sich immer mehr Richtung Osten orientierte.⁵⁸

4.1 Die Industrieverwaltung Fahrzeugbau (IFA)

Zum Jahreswechsel 1946/47 wurden nur in Eisenach Automobile produziert. Diese standen dem Inlandsmarkt jedoch nicht zur Verfügung. Viele kleine Zulieferfirmen, von denen es in der SBZ ohnehin nicht allzu viele gab, gingen dauerhaft verloren. Aber auch das Opel-Werk in Brandenburg wurde vollständig demontiert. Der hier produzierte Opel Kadett sollte in der Sowjetunion als Moskvich seine Auferstehung feiern. Das Management der größeren Betriebe war meist in den Westen geflohen und hatte Betriebe ohne qualifizierte Führung zurückgelassen. 1947 wurde die Industrieverwaltung Fahrzeugbau (IFA) gegründet. Die IFA - Vereinigung Volkseigener Betriebe - wurde zur Organisationsform in der Kraftfahrzeugindustrie, die ihre juristische Selbständigkeit damit verloren. Auf Anordnung der sowjetischen Militäradministration gegründet unterstand die IFA der Deutschen Wirtschaftskommission, die 1947 gegründet worden war. Fahrzeugentwicklung und Fahrzeugbau wurden der IFA unterstellt. Somit war eine übergeordnete Behörde für alle Belange der Automobilherstellung zuständig, deren Vertreter nur selten die nötigen Kenntnisse für eine solche Aufgabe aufbringen konnten. Das BMW-Werk in Eisenach war als SAG nicht der IFA unterstellt. Da jedoch, zumindest in den ersten drei Kriegsjahren, abgesehen vom bevorzugt belieferten Hersteller in Thüringen, an einen halbwegs geregelten Automobilbau nicht zu denken war, kamen die Mängel der neuen Organisationsform noch kaum zum Vorschein.⁵⁹

Bald wurden im Horch-Werk auch Reparaturleistungen aller Art durchgeführt und im Audi-Werk auch wieder DKW-Ersatzteile gefertigt, doch waren diese Arbeiten eher von der allgemeinen Mangelsituation als durch mögliche Managementfehler geprägt. Im Audi-Werk wurden Ende 1947 für die Leipziger Frühjahrsmesse zudem einige DKW F 8 und F 9 rekonstruiert. Der DKW war zwar schon vor dem Krieg entwickelt worden, ging aber nicht mehr in Serienproduktion. Im Gegensatz zur äußerst schleppend anlaufenden Pkw-Produktion wurde von den Sowjets ebenfalls bei Horch der Bau von 300 Lkw angeordnet. Die ehemalige

⁵⁸ vgl. *Steiner*, Von Plan zu Plan, 51.

⁵⁹ vgl. *Schröder*, Die Motorrad und Pkw-Produktion der DDR, 20f.

Konzernzentrale der Auto Union in Chemnitz widmete sich nur mehr der eigenen Abwicklung. Im August 1948 wurde die Auto Union AG aus dem Handelsregister gelöscht.⁶⁰ Die Entwicklung war ohnehin trotz anfänglichem Optimismus bald sehr krisenhaft. Der Finanzkollaps war stets in Reichweite und Entschädigungsansprüche der Auto Union aus Kriegssachschäden und ausständige Zahlungen für Lieferungen während der letzten Kriegsmonate wurden naturgemäß nicht anerkannt. Die Fertigungsstätten der Auto Union wurden abgetrennt und das Bewegliche beschlagnahmt. Mit der Auflösung der alten Auto Union AG in Chemnitz war diese Firma auch in der Deutschen Ostzone Geschichte.⁶¹

4.2 Die erste Fahrzeuggeneration der DDR

Die in der DDR erzeugten Automobile können grob in vier Fahrzeuggenerationen eingeteilt werden, wobei die vierte Generation nur mehr kurze Zeit zur Verfügung stand. Die letzten in Ostdeutschland hergestellten Automobile waren mit modernen Viertaktmotoren von Volkswagen ausgestattet. Die dafür getätigten Investitionen waren immens und standen in keiner Relation zum Ergebnis. Nach dem Ende der DDR erwiesen sich die Autos aus ostdeutscher Produktion als unverkäuflich und konnten mit den nun frei verfügbaren westlichen Produkten nicht konkurrieren. Genau wie die dritte Produktgeneration, die die mit Abstand längstdienende war, ist sie – da außerhalb des hier betrachteten Zeitrahmens - nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Kirchberg berichtet: „Die erste Generation der Nachkriegsfahrzeuge glich in den meisten Fällen genau den Vorkriegsbaumustern. (...) Insofern glich dieser Neubeginn durchaus dem in den westlichen Besatzungszonen. An allen Standorten hatte man auf die vor dem Krieg gefertigten Modelle zurückgegriffen.“⁶² In diesem Punkt unterschied sich die Fahrzeugproduktion der DDR allerdings nicht von der der meisten anderen Staaten nach dem zweiten Weltkrieg.

⁶⁰ vgl. Sönke *Friedreich*, Autos bauen im Sozialismus. Arbeit und Organisationskultur in der Zwickauer Automobilindustrie nach 1945, 45f.

⁶¹ vgl. Martin *Kukowski*, Die Chemnitzer Auto Union AG, 199f.

⁶² Peter *Kirchberg*, Der Automobilbau in Sachsen. Eine über 100jährige Geschichte. In: Ute *Dieckhoff*/ Jörg *Ludwig* / Klaus *Müller*, In Fahrt. Autos aus Sachsen. Beiträge eines Kolloquiums in Chemnitz, 27.

Produktgenerationen PKW

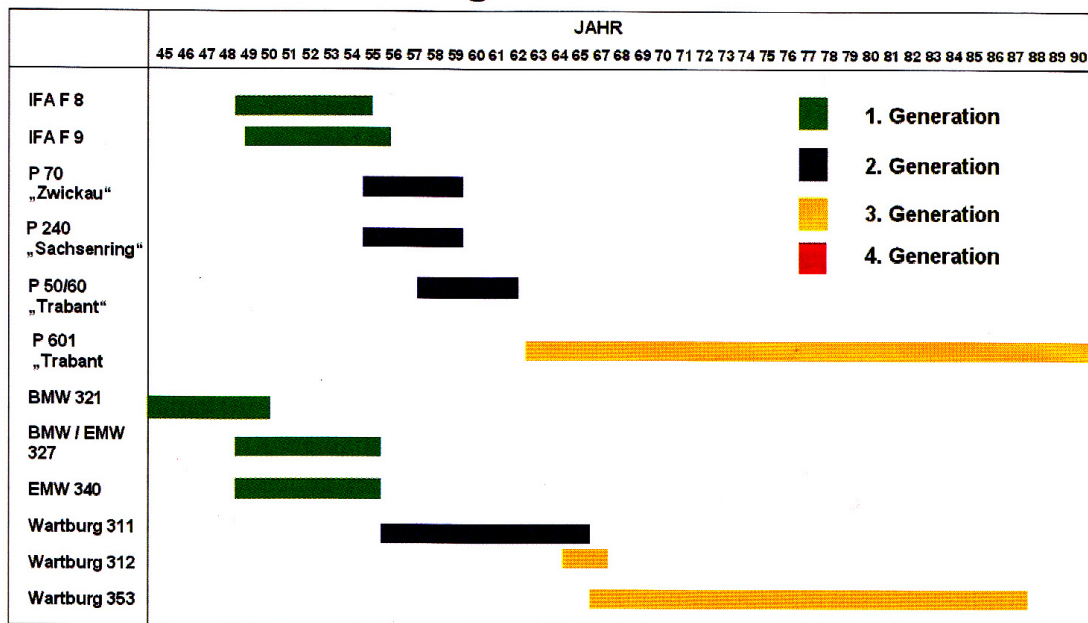


Abbildung 1: Produktgenerationen Pkw⁶³

4.3 Automobile aus Eisenach

Trotz beträchtlicher kriegsbedingter Schäden wurde in Eisenach bei BMW mit Hilfe der Besatzungsmacht, die für die Bereitstellung der nötigen Maschinen und Arbeitskräfte sorgte, die Automobilproduktion schon bald nach dem Krieg wieder aufgenommen. Während in Zwickau Ende 1947 gerade die ersten Einzelstücke aus Ersatzteilen zusammengebaut wurden, konnte man im Eisenacher Automobilwerk aufgrund der bevorzugten Behandlung als SAG-Betrieb im gleichen Jahr bereits an Neuentwicklungen arbeiten.⁶⁴

„Mit noch existierenden Werkzeugen konnten die Eisenacher Techniker bereits Ende 1945 mit der Fertigung des absolut unveränderten Vorkriegs-BMW 321 beginnen. Er entstand ausschließlich in zweitüriger Limousinenform (...). 1946 wurde für ihn ein Preis von 7.600 Mark kalkuliert.“⁶⁵

Auch in Eisenach wurden die ersten Fahrzeuge 1945 aus noch vorhandenen Ersatzteilen gefertigt. Eine reguläre Fertigung konnte erst in vollem Umfang anlaufen, wenn die Teile, die vorher von Zulieferfirmen in Westdeutschland bereitgestellt wurden, durch andere Quellen abgedeckt werden konnten. Tatsächlich verfügte BMW in Eisenach über keine eigene

⁶³ derselbe, ebenda, 27.

⁶⁴ vgl. derselbe, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 56f.

⁶⁵ Werner Oswald, Kraftfahrzeuge der DDR, 68.

Karosseriefertigung, was das größte Problem für das rasche Anlaufen der Produktion darstellte. Die Karosserien wurden aus Berlin-Johannisthal bezogen, wo bis zum Kriegsende die damals noch nicht weit verbreiteten Ganzstahlkarossen gefertigt wurden. Mit Genehmigung der sowjetischen Militäradministration konnten die Presswerkzeuge geborgen und nach Eisenach gebracht werden.⁶⁶

Die bereits erwähnte Neuentwicklung des nun SAG Awtowelo genannten Werks basierte auf dem viertürigen Vorkriegsmodell BMW 326, einer viertürigen Limousine mit Sechszylindermotor. Obwohl er im Frühjahr 1948 präsentiert wurde, dauerte es bis Herbst 1949, ehe die Serienfertigung beginnen konnte. Neben dem Typ 326 wurde, wie bereits erwähnt, der BMW 312 und auch ein Motorrad hergestellt, das ebenso bereits vor dem zweiten Weltkrieg konstruiert wurde, aber bewährt und robust war. Für sämtliche Modelle galt, dass sie zumindest Anfangs vor allem in die Sowjetunion exportiert wurden, aber auch die SMAD mit einem kleineren Teil der Produktion ausgestattet wurde.⁶⁷ Den ersten neu entwickelten Pkw aus ostdeutscher Nachkriegsproduktion sieht Peter Kirchberg als Meilenstein: „Der Produktionsanlauf der Typs 340 markierte für die Eisenacher einen großen Schritt. Auch am äußeren Erscheinungsbild des Werkes konnte man dies ablesen. 1951 waren 87 % der Vorkriegssubstanz wiederhergestellt.“⁶⁸

Voller Euphorie schreibt dazu das „Neue Kraftfahrzeug Fachblatt“ anlässlich der Präsentation der neuesten Ostdeutschen BMW-Modelle auf der Leipziger Messe: „Mit seinen zwei Litern Hubraum ist der BMW unter heutigen Verhältnissen als ein großer Wagen zu bezeichnen. (...) Wer die Leistungsfähigkeit von BMW im Herrichten von Motoren und dazu die heute in der Erhöhung der Verdichtung und der Drehzahlen sowie anderen Einzelheiten gegebenen Möglichkeiten kennt, wird sich über die Leistungsangaben nicht wundern.“⁶⁹ Tatsächlich wurden, mit der Ausnahme des großen Horch, vom dem noch in Kapitel 6.2. die Rede sein wird, in der Geschichte der DDR keine Personenwagen mit höherer Leistung mehr gebaut, als in den späten 1940er und frühen 1950er-Jahren unter Verwaltung der sowjetischen Besatzungsmacht im Eisenacher BMW-Werk.

Auch das Vorkriegscoupe 327, das in offener Version erhältlich war, wurde wieder aufgelegt. Die Karosserien dieser Modelle wurden in Dresden hergestellt. Diese Modelle sollten vor

⁶⁶ vgl. Christian *Suhr* / Ralf *Weinreich*, DDR Autos im Bild. Personenwagen und Nutzfahrzeuge von 1945-1990, 40.

⁶⁷ vgl. *Schröder*, Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 22f.

⁶⁸ *Kirchberg*, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 58.

⁶⁹ NKF (Neues Kraftfahrzeug Fachblatt) 6/1949 zit. in: Christian *Suhr*, Das Messealbum. DDR-Motorindustrie im Spiegel der Leipziger Messe, 26.

allem im Export für Devisen sorgen. Auch an weiteren Nachfolgemodellen unter sowjetischer Ägide wurde gearbeitet. Da jedoch im Juni 1952 das Eisenacher Werk wieder in deutschen Besitz übergeben wurde, wurden diese Pläne nicht mehr in die Tat umgesetzt. Die Autobauer in Thüringen firmierten von da an unter dem Namen „IFA Automobilfabrik Eisenach“.⁷⁰ Insgesamt wurden rund 9.000 BMW 321, ca. 21.000 BMW/EMW 340 und etwa 660 BMW/EMW 327 (Coupe/Cabrio) gebaut. BMW München hatte in der Zwischenzeit den westdeutschen Importeur der Eisenacher Fahrzeuge verklagt. Man verlangte die Verwendung des Namens BMW und des Markenzeichens zu unterlassen, und gewann den Prozess. Ab diesem Zeitpunkt verwendete man die Bezeichnung EMW (für Eisenacher Motorenwerke) und einen stilisierten Propeller in rot statt in blau als Emblem.⁷¹

4.4 Automobile aus Zwickau

Wie bereits erwähnt verlief der Wideranlaufen der Automobilproduktion in Zwickau wesentlich gebremster als in Eisenach: „Im Werk Audi konzentrierte man sich bei der unternommenen Neuorganisation der Fahrzeugfertigung in erster Linie auf eine Weiterführung der Frontantriebswagen. Bereits 1947 erteilte der zuständige Werkskommandant die Erlaubnis einige DKW F 8 zu montieren. Spätestens seit Anfang des Jahres waren die Audi-Werker auch am Versuch beteiligt, den F 9 zur Serienreife zu bringen.“⁷²

Dazu schrieb Walter Siepmann, der in den 1950er-Jahren Ingenieur im Forschungs- und Entwicklungswerk in Chemnitz war, in „Aufgehört“, der Publikation des August Horch Museums in Zwickau:

„Auf der Leipziger Messe 1948 präsentierte der Ausstellungsstand des Fahrzeugbaus der ‚Volkseigene Betriebe Sachsens‘ eine Reihe von in Sachsen traditionell gefertigten Fahrzeugen. Dazu gehörten drei Ausführungen vom DKW Typ F 8 und eine DKW F 9 Limousine. In kurioser Weise stellten diese ‚Volkseigenen Betriebe‘ ihre Erzeugnisse insgesamt unter den ‚Vier Ringen‘ der Auto Union aus. Der gezeigte Pkw DKW F 9 war vermutlich ein

⁷⁰ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 59-63.

⁷¹ vgl. Oswald, Kraftfahrzeuge der DDR 65f.

Oswald / Kittler / Dünnebier geben hier die Zahl an exportierten Automobilen mit 19.000 an, vor allem nach Benelux und Skandinavien, eine beachtliche Anzahl angesichts von nicht einmal 28.000 insgesamt bis 1955 gefertigten BMW/EMW. Genaue Zahlen sind mir nur vom BMW 321 bekannt: Von diesem gingen 5.142 Stück in die UdSSR, 2006 in andere Exportländer; 1.848 blieben in Ostdeutschland, (Die Exportquoten zum Zweck der Beschaffung von Devisen dürfte bei den späteren Modellen also bedeutend höher gewesen sein).

⁷² Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 70.

Versuchsfahrzeug aus der Zentralen Versuchsabteilung (ZVA) der Auto Union in Chemnitz. Für die Messe wurde dieses Fahrzeug, das einzige, welches sich in Sachsen noch in deutscher Hand befand, in einen ausstellungswürdigen Zustand versetzt. (...) Die Messe-Präsentation (...) sollte Interesse speziell bei ausländischen Käufern wecken um zukünftig Fahrzeuge zu exportieren.“⁷³

Doch aus verschiedenen Gründen, auf die noch im Zuge der Untersuchung eingegangen wird, sollte es noch rund zwei Jahre dauern, bis der DKW F 9, ein für die damalige Zeit modernes Fahrzeug, das zu Beginn des zweiten Weltkriegs praktisch serienreif war, in der DDR in Produktion gehen konnte. Vorerst griff man auf den bewährten DKW F 8 zurück. Eigentlich war dieser eine Weiterentwicklung des DKW F 1, der bereits Anfang der 30er Jahre in Produktion ging, eine zweitürige Limousine mit quer eingebautem Zweizylinder Zweitaktmotor und Vorderradantrieb. Diese Bauweise sollte die Kleinwagen aus DDR-Produktion für rund vier Jahrzehnte dominieren.

Während der 1930er-Jahre kam die DKW F Baureihe (F 1 bis F 8) in den Genuss stetiger Weiterentwicklung. Der F 8 wurde bis Ende 1942 hergestellt, und war damit der letzte zivile Personenkraftwagen, der zu Kriegszeiten noch in Deutschland hergestellt wurde. Die Wagen der F Baureihe waren bereits Anfang der vierziger Jahre etwas veraltet, wurden aber wegen ihrer Zuverlässigkeit geschätzt. Aufgrund der relativ einfachen Konstruktion wurde zu Recht davon ausgegangen, dass eine neuerlicher Anlauf der Produktion des praktisch unveränderten Autos ohne ausgiebige Testphase vonstatten gehen konnte.⁷⁴

Eigentlich war der Produktionsstart des F 8 ursprünglich schon für Herbst 1946 geplant. Da die Besatzungsmacht jedoch unter anderem der Ersatzteilmontage Priorität einräumte, verzögerte sich aufgrund knapper Ressourcen der Fertigungsanlauf immer wieder.⁷⁵

Während die weiter laufenden, von der Besatzungsmacht erteilten Reparaturaufträge sowohl das Werk Horch als auch das Werk Audi in Zwickau betrafen, beschränkte sich der Versuch der Wiederaufnahme der Fahrzeugproduktion auf die ehemalige Audi Fertigungsstätte. Schon seit Beginn des Jahres 1947 wurde mit mäßigem Erfolg im Motorenwerk Chemnitz versucht, den DKW F 9 zur Serienreife zu bringen. Im Speziellen machten dabei die Fahrwerke und Karosserieproduktion Schwierigkeiten. Spürbare Fortschritte wurden erst erzielt, als man sich an einen im Audi-Werk tätigen Techniker wandte, der schon vor dem zweiten Weltkrieg

⁷³ Siepmann, Aufgehört, 01/2008, 10.

⁷⁴ vgl. Schröder, Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 27.

⁷⁵ vgl. Kukowski, Die Chemnitzer Auto Union AG, 163.

maßgeblich an der Konstruktion des Wagens beteiligt war. Mitte der 1950er-Jahre hatte dieser daran folgende Erinnerung:⁷⁶

„Mitte des Jahres 1947 begannen die Konstruktionsarbeiten für den Wagen IFA F 9. Unterlagen für das Fahrgestell aus der Vorkriegszeit waren keine vorhanden. (...) Bei Audi entstanden die Fahrgestellunterlagen aus meiner Erinnerung vom Auto Union Fahrgestell F 9 unter der Berücksichtigung, dass bewährte F 8-Teile verwendet und Schwächen, die mir vom Fahrgestell F 9 bekannt waren, vermieden werden sollten. Dieses Fahrgestell war von mir bereits Anfang 1948 durchentwickelt worden.“⁷⁷

Tatsächlich war es nicht möglich, einen der insgesamt sechs vor dem Krieg hergestellten Wagen bereitzustellen. Immerhin konnte der Verbleib zweier Wagen ausfindig gemacht werden. Da jedoch der eine im Besitz der SMAD Chemnitz und der anderer von der britischen Besatzungsmacht bei der Auto Union Vertretung in Hannover beschlagnahmt worden war, blieben die Bemühungen ohne Erfolg.⁷⁸ In einer vor dem zweiten Weltkrieg vorgesehenen Fabrik in Berlin fanden sich aber noch Zeichnungen des F 9, die dort kopiert und gegen Kostenersatz nach Zwickau geschickt wurden. Die Qualität der Zeichnungen stellte sich aber als so schlecht heraus, dass nach deren Vorlage keine Teile hergestellt werden konnten. Daher wurden die Zeichnungen komplett neu angefertigt. Die Spur der Originalzeichnungen, von denen es nur einen Satz gab, verliert sich in der Sowjetunion. Fotokopien wurden wahrscheinlich vom Auto Union Vorstand, der im Mai 1945 Richtung Westen floh, mitgenommen.⁷⁹

Im Gegensatz zum DKW F 8, der eine mit Kunstleder bespannte Karosserie aufwies, die schon in den 1930er Jahren als veraltet angesehen wurde, verfügte der F 9 über eine solche aus Blech. Der F 9 war stromlinienförmig und hatte drei Zylinder und mehr Leistung. Obwohl das Auto auch noch 1948 modern war, konnte an einen gleichzeitigen Produktionsanlauf von zwei Modellreihen nicht gedacht werden.⁸⁰ So wurden neben dem altbewährten IFA/DKW F 8 im Jahr 1949 gerade vier, im Folgejahr immerhin schon 260 F 9 produziert. Zulieferbetriebe in Sachsen unter dem IFA-Dachverband lieferten verschiedene Baugruppen, während in

⁷⁶ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 70.

⁷⁷ SÄSTAC (Sächsisches Staatsarchiv), VVB Automobilbau Nr. 637. Zit. in: Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 70.

⁷⁸ vgl. Kukowski, Die Chemnitzer Auto Union AG, 147.

⁷⁹ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 73f.

⁸⁰ vgl. Schröder, Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 29f.

Zwickau das Automobil zusammengebaut wurde. Von geringfügigen Ausnahmen abgesehen, entsprach der F 9 dem Vorkriegsstand.⁸¹

4.5 Die Haupthindernisse der Fahrzeugfertigung

Vor allem durch die im Osten Deutschlands wesentlich intensiveren Demontagen startete die Automobilfertigung hier wesentlich später als im Westen. Auf dem Sektor der Kraftfahrzeugproduktion wurde zudem der Fokus auf Nutzfahrzeuge gelegt, von denen 1946 etwa 200 Exemplare hergestellt wurden. Dank der bevorzugten Rohstoffzuteilung für den SAG-Betrieb in Eisenach wurden bis Ende 1949 etwa 9.000 Pkw hergestellt, die aber nur in geringen Stückzahlen in Deutschland blieben. Dazu kamen noch rund 500 IFA (DKW) F 8 und 4 IFA F 9 aus Zwickau. Im Gegensatz dazu wurden in den ersten fünf Jahren nach dem 2. Weltkrieg in Westdeutschland bereits wieder 155.000 neue Personenkraftwagen hergestellt.⁸²

Ein weiteres Problem für das rasche Anlaufen der Produktion war der Wegfall der Zulieferbetriebe. Diese waren nun für die ostdeutschen Automobilproduzenten außer Reichweite. Auch die vormals auf dem Gebiet der DDR tätigen Vorproduzenten waren zu großen Teilen nicht mehr tätig. Viele Firmen wurden enteignet oder demontiert, die Mitarbeiter waren teilweise in die westlichen Zonen Deutschlands abgewandert. Deshalb hatte es für die IFA Priorität, in der DDR wieder für die Bildung einer Zulieferindustrie zu sorgen. Diese wieder einigermaßen zu etablieren dauerte bis in die 1950er-Jahre, wobei kleine Privatfirmen zumindest Anfangs keine unbedeutende Rolle spielten. Im Laufe der Zeit wurden diese aber systematisch benachteiligt. Wenn Teile - aufgrund fehlender Vorproduzenten oder weil diese auf westlichen Embargolisten standen - nicht verfügbar aber für die Produktion dringend nötig waren, wurden sie manchmal auf inoffiziellm Weg organisiert. In Berlin gab es eine Stelle, die Teile oder ganze Maschinen organisierte, die westliche Firmen aus politischen Gründen nicht liefern durften. Über einen Schweizer Vertreter wurden diese Geschäfte abgewickelt. Die Teile fanden dann auf verschlungenen Wegen in die DDR. Es gab auch kleinere Initiativen, im Zuge derer versucht wurde, im Westen Ersatzteile zu organisieren, die in den Betrieben dringend gebraucht wurden. Obwohl es in diesen Fällen nie um persönliche Bereicherung der Beteiligten ging, die Absicht war immer nur die Produktion am Laufen zu halten, konnte die Bestrafung bei Entdeckung durch die ostdeutschen Behörden drakonisch sein. Es wurden des Öfteren Gefängnisstrafen verhängt.

⁸¹ vgl. *Siepmann*, Aufgehört 01/2008, 10.

⁸² vgl. *Kirchberg*, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 118.

Verschleppungen in die Sowjetunion gab es aus solchen Gründen allerdings nur unmittelbar nach dem Krieg.⁸³

4.6 Der Aufbau des Sozialismus in der DDR

Nach Gründung der DDR im Oktober 1949, die zum Teil auch eine Antwort auf die Entstehung der Bundesrepublik einige Wochen zuvor war, nahm die Trennung Deutschlands ihren Lauf. Zwar blieb ein offizielles Ziel der Führung der DDR die Wiedervereinigung, doch das Fortschreiten des Kalten Krieges führte in der Realität eher zu einer Vertiefung der Gräben zwischen beiden deutschen Staaten. Einerseits schritt die Westbindung der BRD fort, andererseits musste den Machthabern in Ost-Berlin klar sein, dass eine Wiedervereinigung auch das Ende ihrer Herrschaft sein würde. Das ursprüngliche Ziel der Russen und Amerikaner war, jeweils ganz Deutschland in ihren Einflussbereich zu bringen. Nach dem Scheitern dieses Vorhabens wurden die eigenen Systeme implementiert, und zumindest im Westen durch freie Wahlen legitimiert.⁸⁴ Obwohl dies offiziell dementiert wurde, wurde von der KP schon 1946 mit Hilfe der SMAD eine Verstaatlichung der Wirtschaft angestrebt.⁸⁵

Karl Marx sah das private Eigentum an den Produktionsmitteln als Ursache der Ausbeutung der werktätigen Massen an, wurde die Verstaatlichung der Produktionsmittel genauso wie das Prinzip der zentralen Wirtschaftsplanung in die Verfassung der Deutschen Demokratischen Republik aufgenommen, „in der zentrale staatliche Leitung und Planung der Grundfragen der gesellschaftlichen Entwicklung mit der Eigenverantwortung der örtlichen Staatsorgane und Betriebe sowie der Initiative der Werktätigen verbunden ist.“⁸⁶ Es gab in der Organisationsform der kommunistisch regierten Länder keine Trennung zwischen Staat, Wirtschaft und Gewerkschaften, da diese ja nach marxistischer Definition den gleichen Zwecken dienen sollten, nämlich den Interessen der Arbeiter.⁸⁷

Die SED wurde 1948/49 in eine „Partei neuen Typus“ umgewandelt. Nach dem Vorbild der kommunistischen Partei der Sowjetunion sollte die SED zur alleinigen Staatspartei werden.⁸⁸ Das bedeutete auch die Etablierung der Planwirtschaft in der DDR. Zentrale Instanzen hatten zu entscheiden, was und wie viel produziert, sowie zu welchen Preisen diese Produkte

⁸³ vgl. *Kirchberg*, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 117-123.

⁸⁴ vgl. *Weber*, Die DDR 1945-1990. Oldenbourg Grundriss der Geschichte, 28f.

⁸⁵ vgl. *Weber*, Geschichte der DDR, 92.

⁸⁶ Verfassung der DDR Art. 9, Abs.3 zit. in: Rolf *Walter*, Wirtschaftsgeschichte. Vom Merkantilismus bis zur Gegenwart, 278.

⁸⁷ vgl. *Walter*, Wirtschaftsgeschichte, 278.

⁸⁸ vgl. *Weber*, Geschichte der DDR, 149.

abgesetzt werden sollten. Diese Mengen und Preise ordneten sich einer volkswirtschaftlichen Gesamtkonzeption unter. Die festgelegten Preise ließen natürlich keinen Rückschluss auf mögliche Über- oder Unterproduktion zu. Nahezu sämtliche Erlöse mussten an den Staat abgeführt werden, der dann nach politischem Ermessen die Mittel wieder verteilte. Verlustbetriebe wurden subventioniert. So wurde die Wirtschaftsstruktur von der staatlichen Plankommission nach Zielen, die das Politbüro vorgab, gesteuert. Die Automobilindustrie gehörte im Gegensatz zur Grundstoffproduktion nicht zu den bevorzugten Branchen. Die Pläne waren lückenhaft und förderten schon zu Anfang Ineffizienzen, dennoch umfasste die zentrale Wirtschaftsplanung bald fast sämtliche Branchen.⁸⁹

Im Zuge der Gründung der ersten provisorischen Regierung der DDR wurden auch die Hauptverwaltungen der Deutschen Wirtschaftskommission in Ministerien umgewandelt. 1950 entstand aus dem Planungsministerium die staatliche Plankommission, unmittelbar davor wurden die größeren Industriebetriebe den Ministerien unterstellt. Die Plankommission selbst war ein Organ des Ministerrats der DDR. Für die Erstellung der Jahrespläne und der in der Regel alle fünf Jahre erstellten Perspektivpläne zuständig. Aufgabe der staatlichen Plankommission war überdies die jährliche Erstellung der Volkswirtschaftspläne sowie die Kontrolle der planmäßigen Entwicklung der Wirtschaft. Den Betrieben selbst blieb meist nur mehr die Aufgabe, die detaillierten Pläne umzusetzen.⁹⁰

Der erste Plan, der so genannte Anlaufplan, galt für die Jahre 1949 und 1950. Dieser war ein Zweijahresplan, der unter anderem dazu dienen sollte, die Produktion wieder in Gang zu bringen und die Infrastruktur aufzubauen. Daneben diente er dazu, die Reparationsleistungen an die Sowjetunion weiterhin erfüllen zu können. 1950 wurde die DDR Mitglied des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW). Infolge wurden mit den meisten Ostblockstaaten langfristige Handelsverträge unterzeichnet, die die DDR von Lieferungen aus Nicht-Sozialistischen Staaten weitgehend unabhängig machen sollten. Immer mehr Bereiche der Wirtschaft kamen unter den Einfluss des Staates. Letztlich wurden auch die Eigenschaften der Produkte von der Partei festgelegt, da auf individuelle Präferenzen keine Rücksicht genommen werden musste. Diese Dogmen galten auch für die Automobilproduktion.⁹¹

„Der erste Fünfjahresplan folgte einer klaren Zielsetzung: Im Wesentlichen ging es um den Aufbau einer eigenen Schwerindustrie, die Steigerung der Industrieproduktion um 190 %

⁸⁹ vgl. *Steiner*, Von Plan zu Plan, 60-62.

⁹⁰ vgl. *Dietrich Staritz*, Die Gründung der DDR. Von der sowjetischen Besatzungsherrschaft zum sozialistischen Staat, 195-197.

⁹¹ vgl. *Walter*, Wirtschaftsgeschichte, 284f.

(1950-1955), sowie die Unabhängigkeit der Zonenwirtschaft in den Industriebereichen Metallurgie, Schwermaschinenbau und chemische Industrie vom nicht-sozialistischen Wirtschaftsgebiet.“⁹²

Das Zentralkomitee (ZK) der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands beschloss 1952 den planmäßigen Aufbau des Sozialismus nach sowjetischem Vorbild. Die UdSSR war aber auch eines der Haupthindernisse der wirtschaftlichen Erholung der DDR. Die Demontagen endeten zwar schon vor Gründung der DDR, aber Reparationen, die etwa ein Fünftel der DDR Wirtschaftsleistung in Anspruch nahmen, hemmten weiterhin die ökonomische Entwicklung. Außerdem bedeuteten sowohl der sozialistische Aufbau der Wirtschaft, als auch die bis Ende 1953 bestehenden Reparationsverpflichtungen die einseitige Bevorzugung der Schwerindustrie. Die wirtschaftliche und politische Krise des Jahres 1953, die in den Aufständen des 17. Juni gipfelte, waren direkte Folgen dieser Politik. Die Konsumgüterindustrie und die Versorgung der Bevölkerung waren vernachlässigt worden. Auch wenn der Anlass der Unruhen Normerhöhungen waren, wurden bald Forderungen nach besserer Versorgung laut.⁹³

Vom Ausmaß des Unmuts der Bevölkerung geschockt, korrigierte die SED ihre Linie. Im neuen Kurs wurden die Schwerindustrie wie auch die Rüstungsausgaben zugunsten der Lebensmittel und Leichtindustrie zurückgestellt. Dennoch verbesserte sich die Versorgung der Bevölkerung nur äußerst schleppend. Die Maßnahmen verschlechterten sowohl die Rentabilität der Betriebe, da auch Lohnerhöhungen vorgenommen wurden, als auch die Bilanz des Staatshaushalts. Doch die Staats- und Parteiführung wollte eine derartige Gefährdung ihrer Macht, wie sie im Juni 1953 stattfand, nicht noch einmal riskieren. Ohne Eingriff der Besatzungsmacht wäre das Herrschaftsgefüge der DDR aus den Fugen geraten.⁹⁴

Die Anfänge der automobilen Fahrzeugproduktion nach dem zweiten Weltkrieg waren durch politische Umwälzungen und Besatzung geprägt. Während bei der Auto Union in Sachsen aufgrund weitreichender Demontagen und Mangel an Rohstoffen an eine baldige Aufnahme der Fertigung nicht zu denken war, wurden in Eisenach unter der Aufsicht der sowjetischen Besatzungsmacht bereits ab 1945 wieder Personenkraftwagen produziert. Diese kamen allerdings dem Inlandsmarkt nicht zugute. In Zwickau wurden ab 1948 Vorkriegskonstruktionen von DKW, in Anfangs sehr geringen Stückzahlen, gefertigt. Andere

⁹² derselbe, Wirtschaftsgeschichte, 286.

⁹³ vgl. Schröder, Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 37f.

⁹⁴ vgl. Steiner, Von Plan zu Plan, 80-82.

Sparten der Wirtschaft, wie die Stahlindustrie und die chemische Industrie hatten Vorrang. Da hatte einerseits ideologische Gründe, war aber auch in der Tatsache begründet, dass der Ostteil Deutschlands mit seiner arbeitsteiligen Wirtschaft von den vormaligen Rohstofflieferanten abgeschnitten war. Dieser Verlust konnte von den Partnern des 1950 gegründeten östlichen Wirtschaftsbündnisses nicht kompensiert werden. Die Produktion von hochwertigen, für den Konsum bestimmten, Industriewaren genoss keine Priorität.

5. Die Automobilindustrie der DDR im ersten Fünfjahresplan

Im Zuge der Gründung der DDR wurden dem Industrieministerium Hauptverwaltungen (HV) unterstellt. Der HV Fahrzeugbau wurde eine HV Automobilbau unterstellt. Diese war einerseits für die Fahrzeugproduzenten, andererseits auch für die Zulieferer zuständig. Beschlüsse, die Neuentwicklungen betrafen, wurden also an oberster Stelle der politischen Hierarchie getroffen. Der Industrieverband Fahrzeugbau (IFA) wurde aufgelöst. Es gab zwar auch Kommunikation von unten nach oben, Entscheidungen wurden aber von den politischen Leitungsgremien gefällt. Anfangs war die Kompetenz der neuen Hauptverwaltung auf die ehemalige Auto Union beschränkt, da das Werk in Eisenach noch bis 1952 unter sowjetischer Verwaltung stand. Die großen Probleme mit der Bereitstellung geeigneter Grundstoffe, vor allem Stahlbleche, waren nicht gelöst und sollten die Automobilindustrie der DDR noch lange begleiten. Dennoch wurde versucht, dieses Problem, das die Produktion auch in anderen Bereichen der Industrie limitierte, mit dem forcierten Aufbau einer metallurgischen Industrie zu mildern.⁹⁵

Doch so lange diese im Aufbau war, litten die DDR im Allgemeinen und die ostdeutsche Automobilindustrie in Besonderen unter eklatantem Stahlmangel. Die anderen Staaten des RGW waren auf Grund ihrer rückständigen wirtschaftlichen Entwicklung nicht in der Lage, die Ressourcenmängel der DDR auszugleichen. Zur Herstellung von Stahlkarosserien für Kraftfahrzeuge sind so genannte Tiefziehbleche notwendig, das sind Bleche mit speziellen Verformungseigenschaften. Da diese Bleche zu dieser Zeit zum Großteil aus dem Ausland bezogen werden mussten, herrschte an ihnen großer Mangel, was den Fortschritt der Automobilfertigung der DDR stark behinderte. So wurde der IFA/DKW F 8, inzwischen völlig veraltet, auch deswegen bis Mitte der 1950er-Jahre weiterproduziert, weil er ohne diese Tiefziehbleche hergestellt werden konnte.⁹⁶

Peter Kirchberg zitiert aus der 1955 publizierten Ökonomik des Industriezweigs Automobilbau. Am vierten Parteitag der SED 1954 wurde die Forderung nach der Ausarbeitung von Ökonomiken erhoben. In diesen sollten Geschichte und aktuelle Entwicklungen verschiedener Sektoren der Industrie ausgearbeitet werden. Verfasst wurde allerdings nur jene des Automobilbaus.⁹⁷

⁹⁵ vgl. *Schröder*, Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 40f.

⁹⁶ vgl. ebenda, 42f.

⁹⁷ siehe dazu *Kirchberg*, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 310.

„Als Produzent von Konsumgütern hat der Industriezweig die Aufgabe, ausgehend von der schrittweisen Verwirklichung des ökonomischen Grundgesetzes des Sozialismus in der DDR und unter der Wahrung des Primats der Produktion von Produktionsmitteln der Bevölkerung, eine steigende und möglichst große Menge individueller Fahrzeuge wie Pkw, Motor- und Fahrräder zur Verfügung zu stellen. (...) Der Bedarf an individuellen Motorfahrzeugen ist mit der Hebung des Lebensstandards in der DDR in den letzten Jahren erheblich gewachsen und wird weiter steigen. Seine Befriedigung ist eine wichtige politische und ökonomische Aufgabe, die der Kraftfahrzeugproduktion gestellt ist. Die Erhöhung der Produktion individueller Kraftfahrzeuge wird schließlich wesentlich zur Beseitigung des gegenwärtigen Kaufkraftüberhangs und somit zur weiteren Festigung unserer Währung beitragen.“⁹⁸

Der Meinung Kirchbergs folgend kann man obiges Zitat wie folgt interpretieren: Die Bereitstellung von Nutzfahrzeugen hat innerhalb der Fahrzeugproduktion Priorität. Die oberste Aufgabe dieser Industrie ist es, Fahrzeuge zur Unterstützung anderer Produktionsbereiche bereitzustellen. Die Produktion von Kraftfahrzeugen zur privaten Nutzung ist primär ein politisches Problem, das ebenfalls gelöst werden muss.⁹⁹ „Als Massenbedarfsprodukt galt nicht, was durch eine gravierende Nachfrage gefordert wurde, sondern was die Planbehörde als solches auch anerkannte.“¹⁰⁰ Auch wenn es in der DDR der 1950er-Jahre vordringlichere Probleme gab, als die Erhöhung der Automobilproduktion, lag es in der Natur der zentralen Wirtschaftsplanung, dass nicht der Bedarf sondern die bürokratische Planung Zahl und Art der gefertigten Güter steuerte.

5.1 Die Situation in Eisenach

Nach der Übergabe des Automobilwerks in Eisenach, das nunmehr unter EMW - für „Eisenacher Motorenwerk“ - firmierte, wurde auch eine Änderung der Typenpolitik in die Wege geleitet. Der EMW 340, prinzipiell ein modifiziertes Vorkriegsmodell, näherte sich dem Ende seines Produktlebenszyklusses. Es wurden zwar auch noch 1951 unter der sowjetischen Verwaltung weiterentwickelte Prototypen auf der Leipziger Messe präsentiert, diese gelangten aber nicht mehr in reguläre Produktion. Während die EMW-Produktion bis

⁹⁸ Hauptverwaltung Automobilbau, Ökonomik des Industriezweigs Automobilbau, Bd.1, Berlin Ost 1956. In: Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 135f.

⁹⁹ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 136.

¹⁰⁰ derselbe, ebenda, 146.

1955 langsam auslief, entschied die HV Automobilbau den IFA/DKW F 9 in Zukunft in Eisenach bauen zu lassen. Einerseits strebten die Verantwortlichen eine Vereinheitlichung der DDR-Fahrzeugtypen an, andererseits war eine Weiterentwicklung der für den Inlandsmarkt zu großen Eisenacher Produkte kaum finanzierbar. Ein weiterer Grund für die Produktionsverlagerung des noch relativ modernen IFA F 9 war, dass der Mangel an Tiefziehblechen, die für die Produktion dieses Typs im Gegensatz zum F 8 notwendig waren, in Eisenach geringer war. Die Sowjets hatten große Bestände dieses Materials in den Lagern zurückgelassen.¹⁰¹

Die Probleme mit der Beschaffung geeigneter Karosseriebleche werden im bereits erwähnten Buch des VEB Sachsenring folgendermaßen erklärt:

„Die schwierigen Bedingungen, unter denen die Zwickauer Autobauer arbeiten mussten, waren durch die vom Westen betriebene Spaltung Deutschlands entstanden. Die Adenauer-Regierung veranlasste viele Zulieferbetriebe aus der BRD, die Lieferverträge nicht einzuhalten. Besonders hart traf die Automobilbauer das Ausbleiben von Tiefziehblechen - ein Zuliefermaterial, unentbehrlich für den Autobau. Die Folgen: Bei Audi stauten sich die halbfertigen Fahrzeuge im Hof. Und das bei der geringen Produktion von täglich zehn Fahrzeugen.“¹⁰²

Tatsächlich wurde im Jahr 1951 der „Mutual Assistance Control Act“ in den USA Gesetz, der vor allem Güter, die militärische Verwendung finden könnten, auf die Embargoliste setzte. Unter diesen Gütern war auch Stahlblech.¹⁰³ Die Lieferungen, die nicht mehr aus dem westlichen Ausland bezogen wurden, konnten weder innerhalb der DDR, noch aus den befreundeten anderen RGW-Staaten kompensiert werden.

Die Begeisterung der Eisenacher Automobilbauer über den Typenwechsel hielt sich in engen Grenzen. Der Großteil der Belegschaft war die längste Zeit ihres Arbeitslebens bei BMW gewesen und empfand den Produktwechsel als Abstieg. Immerhin halbierten sich sowohl die Zahl der Zylinder als auch die der Arbeitstakte der Motoren, die in die in Thüringen produzierten Automobile eingebaut wurden. Die Verlagerung des Produktionsorts blieb natürlich nicht ohne Probleme. Unter anderem waren die Zulieferbetriebe des Eisenacher

¹⁰¹ vgl. Schröder, Die Motorrad- und Pkw- Produktion der DDR, 44-47.

¹⁰² Betriebsparteiorganisation der SED des VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau (Hg.), Automobilbauer einst und jetzt, 102.

¹⁰³ vgl. Eli Rubin, Understanding a car in the context of a system, in: Siegelbaum, The socialist car, 128.

Werks nicht in der Lage, sich rasch auf das neue Modell umzustellen. Die Koordination unter den Vorproduzenten war ebenfalls unzulänglich. Zusätzlich machten nach dem Aufbrauchen der Lagerbestände enorme Fehlmengen in der Rohstoffbereitstellung die Planerfüllung unmöglich. Bei metallischen Rohstoffen wurde 1954 im Durchschnitt nur etwa die Hälfte der zur Produktion nötigen Menge geliefert. Doch auch das Ende der F 9 Produktion war absehbar. Das Modell wurde zwar während der Eisenacher Produktion an Motor und Karosserie überarbeitet, doch zunehmender Verschleiß der Produktionswerkzeuge und eine Klage der sich nunmehr in Ingolstadt befindlichen Auto Union GmbH machten ein Ende der Produktion unausweichlich. Die Ingolstädter klagten 1955 als Rechtsnachfolger der Chemnitzer Auto Union AG auf unlauteren Wettbewerb, da ein nahezu baugleiches Auto in Westdeutschland unter dem Namen DKW 3=6 produziert wurde. Unter anderem, da 1955 das Ende der Produktion des IFA F 9 absehbar war, verglich man sich. Motor und Chassis durften für den Nachfolger Wartburg weiterverwendet werden. Beide Parteien trugen je die Hälfte der Verfahrenskosten. Das Neue Modell trug den Namen Wartburg 311 und trug eine vollkommen neu gestaltete Karosserie.¹⁰⁴

5.2 Die Situation in Zwickau/Chemnitz (Karl Marx Stadt)

In Zwickau wurden der IFA F 8 und ab 1950 auch der F 9 produziert. 1951 ist aus der ehemaligen Auto Union Versuchsabteilung das Forschungs- und Entwicklungswerk (FEW) in Chemnitz entstanden. Es widmete sich auch der Weiterentwicklung des IFA F 9-Motors. Trotz mannigfaltiger Knappheiten konnte letzterer innerhalb eines Jahres seit der ersten Präsentation auf der Leipziger Messe in Serie gebracht werden. Die beiden Werke Audi und Horch in Zwickau bildeten einen Fertigungsverbund. Bei Horch wurden in den späten 1940er- und frühen 1950er-Jahren zwar vor allem Nutzfahrzeuge gefertigt, aber auch die Karosserien für den F 9. Auch kamen Motor und Getriebe für beide DKW/IFA-Modelle aus dem IFA-Motorenwerk in Chemnitz, die altertümliche Sperrholzkarosserie des F 8, zu deren Produktion zwar keine Bleche vonnöten waren, deren Fertigung sich aber allen Rationalisierungsbemühungen erfolgreich widersetzte, wurde aus Dresden zugeliefert. Die Endmontage fand aber bei beiden Modellen im Audi-Werk in Zwickau statt.

1953 wurde, wie schon erwähnt, die Produktion des F 9 nach Eisenach verlegt. Einerseits bekam man das Problem mit der mangelhaften Belieferung mit Tiefziehblech in Zwickau nie in den Griff, andererseits plante die Politik den Bau eines neuen Kleinwagens in Sachsen, der allerdings noch entwickelt werden musste. Gegen Ende der 1940er-Jahre begannen bei Horch

¹⁰⁴ vgl. *Kirchberg*, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 196-204.

die Planungen zur Herstellung eines Luxuswagens. Trotz gewaltigem Rohstoffmangel wurden zwei Prototypen bis 1950 fertig gestellt.¹⁰⁵

Der ehemalige Technische Direktor Werner Lang erinnert sich:

„Der 1. Halbjahresplan war vor allem geprägt durch die Entwicklung des Typs Horch 920 S (...). Die Leitung des Horch-Werkes beschloss im Juni 1948 den Bau eines Pkw der gehobenen Mittelklasse mit der Bezeichnung Pkw 920 S. (...) Als Vergleichsfahrzeuge standen dem Werk die amerikanischen Pkw Nash und Buick sowie der Opel Admiral zur Verfügung. Für die Beschaffung von speziellem Material beziehungsweise Teilen existierte eine zentrale Beschaffungsgruppe in Berlin (auch für Vergleichsfahrzeuge). Geplant waren drei Versuchsfahrzeuge, gebaut wurde bis 31. Oktober 1950 lediglich eines. (...) Das zweite und dritte Versuchsfahrzeug wurden nicht fertig gestellt, das erste ging an das neu gegründete FEW Karl-Marx-Stadt. Es kostete 381.802,17 DM. Die Entwicklung des 920 S fand ihren Abschluss am 31. Dezember 1951.“¹⁰⁶

Von welcher Stelle diese Entwicklung genehmigt worden ist, war nicht herauszufinden. Die gute Ausstattung des Projekts mit finanziellen Mitteln weist auf einen offiziellen Auftrag hin. Auch die unterschiedlichen Erinnerungen an die Zahl der gebauten Fahrzeuge sind auffällig. Interessant ist der schon zuvor erwähnte unkonventionelle Weg der Teilebeschaffung durch die Stelle in Berlin.

Die ersten Jahre der Automobilindustrie der DDR waren einerseits dadurch geprägt, dass die Zeit der sowjetische Aktiengesellschaft in Eisenach zu Ende ging und der Betrieb an die DDR zurückgegeben wurde und sich andererseits in Zwickau langsam eine Produktion in größeren Stückzahlen etablierte. Da die BMW/EMW Wagen für die DDR zu groß und zu teuer waren, und die DKW Produkte aus Zwickau, vor auch aus Produktionstechnischen Gründen reif zur Ablöse waren, musste das Pkw Programm bereinigt werden. Die Produktion des DKW F9, der zu Herstellung viel rares Blech erforderte, wurde nach Eisenach transferiert und für den altertümlichen DKW F 8 musste ein Nachfolger gefunden werden. In Zwickau produzierte Prototypen eines Luxusautos blieben Einzelstücke.

¹⁰⁵ vgl. derselbe, ebenda, 79-85.

¹⁰⁶ Lang, Wir Horch-Arbeiter bauen wieder Fahrzeuge, 23.

6. Die Wirtschaft der DDR in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre

Im Jahr 1956 wurde der Entwurf des zweiten Fünfjahresplans der DDR verabschiedet. Starke Steigerungen der Investitionen in die Wirtschaft sollten den mittlerweile entstandenen Rückstand zur BRD wieder wettmachen. Von dem Ziel der starken Steigerung der Konsumgüterproduktion waren die Planer mittlerweile wieder abgekommen. Das Arbeitskräftepotential war weitestgehend ausgeschöpft, daher setzte man starke Hoffnungen in neue Technologien zur Produktionssteigerung. Weiters bekam der innerdeutsche Systemwettbewerb immer größere Bedeutung. Obwohl das Ziel einer Wiedervereinigung offiziell noch immer vor Augen lag, war auch in der DDR die Zweistaatenlösung beschlossene Sache. Zur äußeren und vor allem auch inneren Legitimierung des zweiten deutschen Staates war allerdings auch die Demonstration der ökonomischen Lebensfähigkeit der DDR nötig. Da jedoch auch im Jahr 1956 die Grundversorgung der ostdeutschen Bevölkerung nicht gewährleistet werden konnte, musste die Sowjetunion mit Lebensmittellieferungen einspringen. Diese war jedoch durch die von der DDR zu leistenden Besatzungskosten, die auferlegte militärische Aufrüstung oder die Spätfolgen von Demontagen und Reparationen auch Teil des Problems. Die Automobilproduktion des Jahres 1956 betrug nur die Hälfte des geplanten Outputs. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit lagen im Chemieprogramm und der Metallurgie.¹⁰⁷

Der erste Fünfjahresplan der DDR wies erhebliche Rückstände auf. Die daraus resultierende Belastung für die Volkswirtschaft der DDR war erheblich. Im neuen Plan wurden wiederum der beschleunigte Aufbau der Schwerindustrie und die forcierte Integration der DDR in den RGW beschlossen. Auch weitere Verstaatlichungen standen auf dem Programm. Es gab auch außenpolitische Gründe für die Probleme, die Planziele erreichen zu können. Politische Umwälzungen in Polen und der Aufstand in Ungarn führten dazu, dass diese Länder ihre Lieferverpflichtungen nicht einhielten.¹⁰⁸

Die Zukunft der DDR als alternatives Modell zur BRD hing nicht zuletzt am Erfolg ihrer Wirtschaft. Ab Ende der 1950er-Jahre stieg der Wohlstand in der BRD spürbar an. Massenkonsum, der durch steigende Einkommen und die Verfügbarkeit von hochwertigen Gütern möglich wurde, brachte die DDR unter Zugzwang. Das Wachstum der BRD basierte zwar auch auf überraschenden Exporterfolgen, doch nicht zuletzt spielte bei der Erzielung

¹⁰⁷ vgl. *Steiner*, Von Plan zu Plan, 86-90.

¹⁰⁸ vgl. *Walter*, Wirtschaftsgeschichte, 287.

hoher Wachstumsraten auch die Inlandsnachfrage eine bedeutende Rolle. Der Bedarf an Konsumgütern wäre auch in der DDR groß gewesen, doch Angebot und Nachfrage waren in der Planwirtschaft keine relevanten Faktoren.¹⁰⁹

Der Einfluss der Betriebe auf die Staatspläne war äußerst begrenzt. Die Planvorgaben waren Mengenvorgaben. Durch die so genannte Tonnenideologie wurden keine Anreize geschaffen effizient zu arbeiten. Hoher Materialverbrauch war systemimmanent. Durch die mangelnde Rohstoffversorgung wurden diese gehortet: da Gewinne abgeführt werden mussten, gab es keine Anreize zu wirtschaftlich optimaler Tätigkeit. Das Dogma der bürokratischen, zentralen Planung aufzuweichen hätte aber auch eine Schwächung der Partei bedeutet. Deshalb blieben die Grundsätze des Systems, trotz aller Wünsche zur BRD wirtschaftlich aufzuschließen, unangetastet.¹¹⁰ Für die Automobilindustrie bedeutete das, dass die Bürokratie weiterhin ihre Erlöse abschöpfte, von denen nur ein Teil wieder in die Unternehmen dieses Sparte zurückflossen. Daher blieben Probleme bei der Rohstoffbereitstellung und mit der ungenügenden maschinellen Ausstattung der Fabriken an der Tagesordnung. Zudem waren die in der DDR erhältlichen Ausrüstungen oft auf zu niedrigem Qualitätsniveau um Automobile herzustellen, die auf gleichem Niveau wie die westliche Konkurrenz waren. Exporterlöse wurden durch das staatliche Außenhandelsmonopol einbehalten, ohne in ausreichender Weise wieder an die Unternehmen zurückzufließen.¹¹¹

6.1 Die Zweite Automobilgeneration der DDR

Die zweite Generation von Automobilen, die in der DDR hergestellt wurden, verteilt sich im Prinzip auf drei Typen von Fahrzeugen. Am dringlichsten war die Nachfolge für den IFA F 8, das Volumensmodell der DDR Produktion. Der F 8 war bewährt, aber hoffnungslos veraltet und nicht rationell zu fertigen. Zweitens musste ein Nachfolger für den IFA F 9 gefunden werden. Dessen Konstruktion war auch schon nahezu 15 Jahre alt und die Fertigungsanlagen waren verschlissen. Zum Dritten pochte die DDR Führung auf die Entwicklung eines Fahrzeugs zu Repräsentationszwecken, das auch im Ausland absetzbar sei.

Diese Notwendigkeiten führten dazu, dass das Politbüro am 5. 1. 1954 folgenden Beschluss fasste:

¹⁰⁹ vgl. Andre *Steiner*, Zwischen Wirtschaftswundern, Rezession und Stagnation, Deutsch-deutsche Wirtschaftsgeschichte 1945-1989. In: Christoph *Kleßmann* / Peter *Lautzas*, Teilung und Integration. Die doppelte deutsche Nachkriegsgeschichte als wissenschaftliches und didaktisches Problem, 180-182.

¹¹⁰ vgl. *Steiner*, Von Plan zu Plan, 94-98.

¹¹¹ vgl. *Schröder*, Die Pkw- und Motorradproduktion der DDR, 72f.

„Plan der Produktion von Pkw: Der Entwicklung im Personenwagenbau wird nach folgenden Gesichtspunkten zugestimmt.

1. Vorschlag:

Entwicklung eines Kleinwagens „Typ 50“ als Nachfolger des Typ F 8 mit folgenden Eigenschaften:

Kleinwagen mit 2 Haupt- und 2 Nebensitzen, Gewicht fahrfertig maximal 600kg, Höchstgeschwindigkeit 80km/Std., Kraftstoffverbrauch 5,5 l/100km, Preis Dm 4.000,-- ab Werk bei einer Produktion von 1000 Stück je Monat. Grundsätzlich ist für den Kleinwagen „Typ 50“ die Verwendung von Kunststoff für die Karosserie vorzusehen. Ausgehend von den bisherigen Arbeiten ist die Entwicklung des Kunststoffes auf eine Stufe zu bringen, die Erfordernissen der Kraftfahrzeugtechnik hinsichtlich Festigkeit und Formgebung entspricht. Die Produktion soll mit der Nullserie von 500 Stück im 4. Quartal 1955 aufgenommen werden und ist bis auf 1000 Stück monatlich zu steigern.

2. Vorschlag:

Weiterentwicklung des Pkw F 9 durch Verbesserungen, wie Lenkstockschaltung, gebogene Scheiben, Auspuffgeräuschkämpfung und besondere Steigerung der Qualität der Ausrüstung und Ausstattung. Ferner ist eine geräumige Karosserie in Pontonform zu entwickeln. Die Produktion des Wagens mit neuer Karosserie und höherer Leistung ist sofort aufzunehmen. Der 900ccm Motor ist in der weiteren Entwicklung durch einen Motor mit 750 ccm mit Benzineinspritzung zu ersetzen. Über den Termin für den Produktionsbeginn dieses Wagens mit dem verbesserten Motor ist im Juli ds.Js. dem Politbüro eine neue Vorlage zu unterbreiten.

3. Vorschlag:

Entwicklung eines mittleren Pkw „Typ 200/240“ als Nachfolger des Typs 340 mit folgenden Eigenschaften:

Exportfähiger sechssitziger Pkw. Einsatzfähig auch bei ungünstigen Straßenverhältnissen, Höchstgeschwindigkeit nicht unter 125 km/Std., Fahrfertiges Gewicht nicht über 1400 kg.

Der Wagen erhält eine neuzeitliche geräumige Karosserie in Pontonform. Bei der Konstruktion sind die neuesten Erkenntnisse im Fahrzeugbau zu berücksichtigen, so dass in Verbindung mit einer vollendeten Ausstattung der Wagen dem neuesten Stand der Technik entspricht.

Für diese Type ist der Motor mit 2400 ccm Hubraum 72 PS zu verwenden. Ein Probewagen ist bis zum 1. August fertig zu stellen und dem Politbüro vorzuführen.

Genosse Rau wird beauftragt, im Ministerrat einen entsprechenden Beschlussvorschlag zur Bestätigung vorzulegen.“¹¹²

Der nahezu gleich lautende Ministerratsbeschluss folgte am 14. Jänner 1954.¹¹³

Der Anstoß zur Entwicklung neuer Modelle bedeutete auch das Auslaufen der Produktion der Vorkriegsmodelle. Der vorerst Typ 50 genannte Nachfolger des IFA F 8 sollte vor allem den steigenden Inlandsbedarf bedienen. Dem nach wie vor bestehenden Mangel an Karosserieblechen sollte durch die Verwendung von geeignetem Kunststoff begegnet werden. Das neue Modell aus Eisenach sollte dem Geschmack der 1950er-Jahre angepasst werden, um auch im Export erfolgreich sein zu können. Wie auch seine Vorgänger sollte das neue Modell mit der Absicht entwickelt werden, im westlichen Ausland Devisen zu erwirtschaften. Der Typ 200/240 schließlich hatte die westdeutschen Modelle der oberen Mittelklasse bzw. Oberklasse im Visier. Auch die obere Funktionärschicht der DDR sollte in den Genuss dieses Modells kommen. Offenbar glaubten die Entscheidungsträger, das Modell im auch im erfolgreich absetzen zu können. Fehlende Ressourcen für Entwicklung und Produktion machten die Ambitionen aber bald zur Makulatur.

Der Fünfjahresplan des Jahres 1955 sah eine Steigerung der PKW-Produktion innerhalb der nächsten fünf Jahre um das Sechsfache vor. Obwohl das Ausgangsniveau sehr niedrig war,

¹¹² Sitzung des Politbüros, Protokoll Nr. 2/54 vom 5. Jänner 1954, Plan der Produktion von Pkw, Index im Bundesarchiv: DY 30 IV/2/340, online unter: http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30pbpr/mets/dy30pbpr_jIV2_2_0340/index.htm?target=midosaFraCont&backlink=http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30pbpr/index.htm-kid-5924b59a-afa8-486d-b42e-8b4db16dc872&sign=DY_30/J_IV_2/2/340 (8. August 2012).

¹¹³ vgl. Frank Röncke, Schrader - Typen - Chronik, Trabant 1957-1991, 9.

handelte es sich um ein aussichtsloses Unterfangen, zumal die dem Kraftfahrzeugbau zugebilligten Mittel unzureichend waren. Die für die neuen Modelle nötigen¹¹⁴ Produktionsmaschinen waren in Zahl und Qualität unzulänglich, zumal die Hersteller dieser Maschinen bereits mit Lieferverpflichtungen in andere Ostblockstaaten ausgelastet waren. Auch die Zulieferindustrie war noch immer ein gravierender Schwachpunkt, obwohl versucht wurde, bereits bei der Entwicklung der neuen Modelle viele Teile zu standardisieren. Gemäß dem Fünfjahresplan hätten 1960 rund 130.000 Kraftfahrzeuge in der DDR gebaut werden müssen. Tatsächlich gebaut wurde nur etwa die Hälfte. Da ab der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre Privatpersonen, auch wenn sie keinen begründeten Bedarf angeben konnten, einen Pkw erwerben durften, stieg der Bedarf kontinuierlich an. Da jedoch die Kaufkraft in den 1950er-Jahren noch relativ gering war, war der Nachfrageüberhang nach Personenkraftwagen trotz der in absoluten Zahlen sehr geringen Produktion bei weitem nicht so drastisch wie in späteren Jahren.

6.2 Der große Horch aus Zwickau

Nach dem Auslaufen der EMW Modelle aus Eisenach im Jahr 1952 wurde in der DDR kein Automobil produziert, das für Repräsentationszwecke von der politischen oder gesellschaftlichen Führungsschicht genutzt werden konnte. Die im dortigen Werk begonnene Entwicklung eines Nachfolgemodells für die alten BMW-Modelle und deren Variationen wurde nicht mehr weiterverfolgt.

Daher wurde dem Horch-Werk im September 1953 von der Hauptverwaltung Automobilbau der Auftrag zur Entwicklung eines Automobils der gehobenen Mittelklasse erteilt.¹¹⁵ Peter Kirchberg schreibt über die Praxis Entwicklungen zu fordern, ohne die nötigen Mittel bereitzustellen, die nur durch die Beschlüsse der obersten Gremien von Partei- und Staat fließen:

„Das Ministerium für Maschinenbau hatte in Zwickau die zielgerichteten Arbeiten ausgelöst, aber (vorerst) keinen offiziellen Entwicklungsauftrag nachgeschoben. Ohne einen solchen war aber die Planung und Gesamtbilanzierung dieses Fahrzeugs in der Mangel- und Planwirtschaft gar nicht möglich. Aber auch das Ministerium verfügte über keinerlei Kontingente an Geld,

¹¹⁴ vgl. *Schröder*, Die Motorrad und Pkw Produktion der DDR, 72-75.

¹¹⁵ vgl. *Lang*, Wir Horch-Arbeiter bauen wieder Autos, 85.

Arbeitskräften und Material, und so bedurfte es eines Ministerratsbeschlusses, um in Zwickau einen sechssitzigen Pkw in exportfähiger Qualität entwickeln zu lassen.“¹¹⁶

Zwischen dem Auftrag der Hauptverwaltung und der offiziellen Bestätigung durch die Beschlüsse des Politbüros bzw. des Ministerrats kamen aber offensichtlich bedeutende Zweifel an den Möglichkeiten der Realisierung dieses Projekts auf. Aus einem Schreiben des damaligen Ministers für Maschinenbau vom 31.10.1953 wird ersichtlich, dass sich das Ministerium und die Hauptverwaltung Automobilbau bewusst wurden, dass die Entwicklung neuer Automobile bedeutend mehr Zeit als erwartet in Anspruch nimmt:

„Als eine sehr schwierige Frage hat sich der Bau von Personenwagen verschiedener Typen in den Werken der Deutschen Demokratischen Republik herausgestellt. Offenbar hat die dafür zuständige Verwaltung, (...) trotz Anweisungen der Partei und des Ministerrates versäumt, rechtzeitig neue Typen konstruktiv zu entwickeln. Die neuen Typen, die jetzt im Projekt vorliegen, haben nach dem Vorschlag der verantwortlichen Konstrukteure eine außergewöhnliche Anlaufzeit, so dass teilweise erst 1957 die Serienproduktion aufgenommen werden kann.“¹¹⁷

Wie der technische Direktor bei Horch und Hauptverantwortliche für die Entwicklung des P 240, Werner Lang, erinnert sich auch ein in den 1950er-Jahren federführend tätiger Ingenieur desselben Werkes daran, dass die Entwicklung des großen Horch/Sachsenring Personenwagens erst im Herbst des Jahre 1953 angestoßen wurde:

„(...) und im September/Oktober hat man sich dann überlegt in der Regierung, man könnte doch den Grundkörper dieses Fahrzeugs und den Grundaufbau des Fahrzeugs dazu nützen, eine Limousine zu bauen. Daraufhin gab's im Dezember eine Beratung mit dem damaligen Leiter der Hauptverwaltung, und wir haben dann den Auftrag erhalten, auf der Basis dieses ehemals gedachten Allradfahrzeuges einen Pkw zu bauen, nämlich den Sachsenring 240.“¹¹⁸

¹¹⁶ Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 164.

¹¹⁷ Brief des Sekretär des ZK der SED (Ziller) an den Stellvertreter des hohen Kommissars der UdSSR in Deutschland (Miroschnitschenko), Entwicklung des Personenkraftwagenbaues der Deutschen Demokratischen Republik (Berlin 1953), Bau von Personenkraftwagen, Index im Bundesarchiv: DY 30/3697, online unter: http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30bul/mets/dy30bul_3697/index.htm?target=midosaFraContent&backlink=http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30bul/index.htm-kid-9a528bf7-52a3-4ab6-a73e-f90b02f3969d&sign=DY_30/3697, (8. August 2012).

¹¹⁸ Sönke Friedreich, Autos bauen im Sozialismus, 57.

Maßgebliche Änderungen am Fahrzeug mussten von oberster Stelle abgesegnet werden.¹¹⁹ Fahrzeugentwicklungen, denen die obersten Parteiinstanzen nicht zugestimmt hatten, waren so genannte „Schwarzentwicklungen“¹²⁰ und zogen Sanktionen nach sich. Da auch für die Zuteilung von Ressourcen die Absegnung durch die Parteispitze nötig war, gingen die Vorwürfe des Ministers ins Leere:

„Das (Anm.: die langen Entwicklungszeit) ist angesichts des Bedarfs der Deutschen Demokratischen Republik und angesichts der wachsenden Exportverpflichtungen ein untragbarer Zustand. Es ist auch zu befürchten, dass gegnerische Kräfte den Versuch unternehmen, durch langwierige Konstruktionen und durch laufende Veränderungen die Produktion moderner Personenwagen zu verzögern. Die Konstruktionskräfte, die im Automobilbau tätig sind, sind offensichtlich weitgehend von Konzerngebundenen Interessen durchsetzt (die bedeutendsten Konstrukteure waren früher in der Auto Union tätig).“¹²¹

In Wahrheit durfte, wie schon erwähnt, ohne die bis ins Detail gehenden Entscheidungen der politischen Gremien, keine Entwicklung gestartet werden. Zudem wurde selbst die Prototypenproduktion durch die katastrophal schlechte Rohstoffversorgung stark behindert. Auch die Zulieferbetriebe konnten dringend benötigte Teile oft nicht einmal in kleinsten Stückzahlen bereitstellen. Die kreative Überwindung des täglichen Mangels gehörte oft zu den Haupttätigkeiten der Ingenieure.¹²² Falsche oder zu langsame politische Entscheidungen und Strukturprobleme, die auch durch die zentrale Planung verursacht wurden, gehörten zu den Haupthindernissen der verzögerten Entwicklung des Automobilsektors. Über organisierte Sabotage des planmäßigen Aufbaus der Automobilproduktion der DDR ist in der Sekundärliteratur nichts zu finden. Gegen Ende des Briefes an den Stellvertreter des höchsten Vertreters der UdSSR in der DDR wird klar, dass das größte Problem in der Produktion des Pkw „Typ 200/240“ gesehen wurde: „Es wird unter Umständen notwendig sein, die Hilfe sowjetischer Spezialisten direkt in Anspruch zu nehmen, und es kann unter Umständen als beste Lösung vorgeschlagen werden, mit Hilfe einer Lizenz den sowjetischen Personenwagen

¹¹⁹ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 166.

¹²⁰ vgl. hierzu auch Kapitel 6.3.

¹²¹ Brief des Sekretär des ZK der SED (Ziller) an den Stellvertreter des hohen Kommissars der UdSSR in Deutschland (Miroschnitschenko), Entwicklung des Personenkraftwagenbaues der Deutschen Demokratischen Republik (Berlin 1953), Bau von Personenkraftwagen, Index im Bundesarchiv: DY 30/3697, online unter: http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30bul/mets/dy30bul_3697/index.htm?target=midosaFraContent&backlink=http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30bul/index.htm-kid-9a528bf7-52a3-4ab6-a73e-f90b02f3969d&sign=DY_30/3697, (8. August 2012).

¹²² vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 141-145.

„Pobjeda“ in den Werken der Deutschen Demokratischen Republik herzustellen“¹²³, heißt es in der Anfrage wörtlich. Der „Pobjeda“ war in etwa in die Größenkategorie des Typ 200/240 einzuordnen.

Offensichtlich wurde das Hilfversuchen abschlägig beschieden, da Anfang 1954 das Politbüro und der Ministerrat den Auftrag zur Entwicklung des Pkw „Typ 200/240“ gab. Wesentlicher Bestandteil dieses Prestigeprojekts war ein Sechszylindermotor mit 2,4 Litern Hubraum, der im Forschungs- und Entwicklungswerk in Chemnitz zunächst für einen Geländewagen für das Militär entstanden war. Aufgrund des von ursprünglich von 2000 auf 2400 Kubikzentimeter erweiterten Hubraums wurde der sechssitzige Wagen letzten Endes P (Personenwagen) 240 genannt. Der im Beschluss des Politbüros genannte Präsentationstermin wurde, aufgrund des Geburtstags von Walter Ulbrichts, vom 1. Juli auf den 29. Juni 1954 vorverlegt. Als Hauptkonkurrenten des P 240 hatte Ulbricht Mercedes Benz im Visier. Die geforderte Fähigkeit auch schlechte Wege befahren zu können, war vor allem der Wahrung der Exportchancen in Staaten des Ostblocks geschuldet.¹²⁴

Tatsächlich handelte es sich beim Team um P 240-Chefentwickler Lang größtenteils um erfahrenen Horch-Mitarbeiter. Wahrscheinlich ließen diese den um das Tempo der Entwicklung besorgten Minister für Maschinenbau schon frühzeitig an den zu erwartenden Problemen teilhaben. Das wäre eine mögliche Interpretation der Vorwürfe, die dieser im Brief an den Stellvertreter des Repräsentanten der Sowjetunion äußert.

Probleme gab es bei der Entwicklung des P 240 in jedem Stadium zuhauf. Schon die in sehr kurzer Frist für die Prototypen zu produzierenden Teile konnten kaum bereitgestellt werden erinnert sich Entwickler Werner Lang: „Das hin und her zwischen Parteiführung und Regierung nahm kein Ende, jeder glaubte, den Horchwerkern wichtige Hinweise für den Bau des Pkw geben zu müssen. Es brachte den Zwickauern nichts außer Zeitverzögerungen. Sie gingen an die Arbeit und erstellten im Kollektiv unter Leitung des technischen Leiters Lang und in Zusammenarbeit mit dem VEB Karl-Marx-Stadt die Konzeption.“¹²⁵

¹²³ Brief des Sekretär des ZK der SED (Ziller) an den Stellvertreter des hohen Kommissars der UdSSR in Deutschland (Miroshnitschenko), Entwicklung des Personenkraftwagenbaues der Deutschen Demokratischen Republik (Berlin 1953), Bau von Personenkraftwagen, Index im Bundesarchiv: DY 30/3697, online unter: http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30bul/mets/dy30bul_3697/index.htm?target=midosaFraContent&backlink=http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30bul/index.htm-kid-9a528bf7-52a3-4ab6-a73e-f90b02f3969d&sign=DY_30/3697, (8. August 2012).

¹²⁴ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 164f.

¹²⁵ Lang, Wir Horch-Arbeiter bauen wieder Fahrzeuge, 88.

Das Fahrwerk wurde zu großen Teilen vom eingestellten EMW 340 übernommen, während Motore, Getriebe, Kupplung und Karosserie von neu entwickelt oder vom schon erwähnten Horch Allradfahrzeug übernommen und angepasst wurden. Der Zwang möglichst viele bereits vorhandene Teile übernehmen zu müssen führte auch dazu, dass der Wagen in Rahmenbauweise gebaut wurde, die für Automobile dieser Klasse bereits veraltet war. Für eine selbsttragende Karosserie, die auch von den Entwicklern favorisiert wurde, gab es keine Genehmigung. Die Rahmenbauweise, die den Wagen noch schwerer machte, erlaubte es, viele Teile des Horch Militärfahrzeugs zu übernehmen. Die Richtlinien der Konstruktion, die von Parteiführung und Ministerrat abgesegnet worden waren, durften auch von der HV Automobilbau nicht abgeändert werden. Die Berliner Zentrale sollte daher auch für die nötigen Ressourcen sorgen. Viele wurden jedoch von Zulieferbetrieben bezogen oder mussten gar im Ausland beschafft werden. Viele Blechteile oder gebogenes Glas mussten erst entwickelt werden. Die Vorproduzenten hatten keinerlei Vorlaufzeit und reagierten auf Anfrage des Werks zunächst oft ablehnend. Was nicht lieferbar war, musste mühsam inoffiziell beschafft werden.¹²⁶

Dass ein Prestige- und Propaganda beim Entwicklungsauftrag eine wichtige Rolle gespielt haben mussten, zeigt ein Vorfall der sich noch mitten in der Entwicklung des P 240 ereignet hatte: Im Vorfeld der Präsentation des ersten fertig gestellten Prototypen vor Ulbricht, wollte eine Filmcrew Aufnahmen des Fahrzeugs machen. Um auch Fahraufnahmen zu ermöglichen wurde der Kameramann mittels eines Schlauchs vor das Fahrzeug gebunden. In weiterer Folge kam es zu einem Unfall bei dem niemand verletzt aber das Fahrzeug schwer beschädigt wurde. Es konnte somit Ulbricht nicht präsentiert werden. Daher musste ein zweiter P 240 Prototyp eilig fertig gestellt werden. In Folge wurden neun weitere Wagen gefertigt, die nur den Zweck hatten, von Partei- und Regierungsspitze in Augenschein genommen zu werden. Alle Wagen wiesen außerdem erhebliche Mängel auf.¹²⁷

„Am 30. Juni 1954 wurde der Horch 240 in Berlin bei Walter Ulbricht, dem Politbüro (...) und der Regierung vorgestellt. Nach umfangreicher Diskussion gab es von allen Anwesenden Zustimmung zum Fahrzeug. Es erging sofort die Weisung, mit der Planung zu beginnen,“ erinnert sich Werner Lang.¹²⁸

¹²⁶ vgl. *Kirchberg*, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 166f.

¹²⁷ vgl. *derselbe*, ebenda, 167.

¹²⁸ *Werner Lang*, Mehr als ein Geschenk für Ulbricht, *Aufgehört*, 01/2007, 25.

Das Fahrzeug war offensichtlich ein Prestigeobjekt, doch die DDR war nicht in der Lage, die Infrastruktur für die Entwicklung eines Automobils dieser Klasse bereitzustellen. Von den schon für 1955 geplanten 550 Fahrzeugen vom Typ P 240 konnte gerade 20 Stück fertig gestellt werden. Es gab weiterhin Probleme mit den Zulieferbetrieben, die Materialknappheit nahm nicht ab und auch die Motorleistung konnte nicht ohne Probleme im erforderlichen Ausmaß gesteigert werden.¹²⁹ Werner Lang konnte sich in „Aufgehört“ allerdings an keine Motorprobleme „seines Projekts“ erinnern: „Die Entwicklung und Fertigung der Motoren OM6-42,5 lief ohne Probleme.“¹³⁰

Die Regierung wurde sich der Probleme offensichtlich bewusst und unterband vorerst weitere Presseberichte über das Fahrzeug. Auch einer Spielzeugfirma, die ein Modell des P 240 fertigen wollte, wurde dieses Ansinnen untersagt.¹³¹ Trotz der vielen Probleme und der Tatsache, dass nicht nur Ulbricht sondern auch andere Politbüromitglieder reges Interesse am P 240 zeigten, flossen die für die Vorbereitungen eines Fertigungsanlaufs nötigen Mittel nur spärlich. Diese Tatsache wird auch im Protokoll der Sitzung des Politbüros vom 10.4.1956 „Perspektive des Industriezweigs Automobilbau und Ausarbeitung der Ökonomik des Industriezweigs“ festgestellt. Unter den Gründen für die nicht termingemäße Durchführung der Beschlüsse wird unter anderem angeführt:

„Die Entwicklung, Konstruktion und Aufnahme der Produktion neuer Pkw-Typen, wie es die Beschlüsse fordern, wurden durch unzureichende, unvollständige und schlecht koordinierte operative Maßnahmen gehemmt. (...) Unkenntnis und Verkennung der Verhältnisse lag von Seiten der Hauptverwaltung und des Werkes Horch mit der Behauptung, ein Fahrzeug in dieser Größenklasse vollkommen neu, innerhalb weniger Monate entwickeln zu können.“¹³²

Probleme, die nach übereinstimmender Darstellung in der Sekundärliteratur von der Partei- oder Regierungsspitze zu verantworten waren, wurden der Hauptverwaltung und dem Werk angelastet. Auch Werner Lang präsentiert in seinem Buch andere Erinnerungen. So benötigte das Horch Werk für die P 240 Presswerkzeuge für den Karosseriebau. Der bereits bestätigte Termin wurde allerdings um ein (!) Jahr verschoben, da das Volkswagenwerk in Wolfsburg

¹²⁹ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 168.

¹³⁰ Lang, Mehr als ein Geschenk für Ulbricht, Aufgehört, 01/2007, 25.

¹³¹ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 168.

¹³² Sitzung des Politbüros, Anlage Nr. 1 zum Protokoll Nr. 17/56 vom 10. April 1956, Perspektive des Industriezweigs Automobilbau und Ausarbeitung der Ökonomik des Industriezweigs, Index im Bundesarchiv: DY 30/J IV 2/2/471, online unter: http://startext.net-build.de:8080/barch/MidosaSEARCH/dy30pbpr/mets/dy30pbpr_jIV2_2_0471/index.htm?target=midosaFraCont&backlink=http://startext.net-build.de:8080/barch/MidosaSEARCH/dy30pbpr/index.htm-kid-92321269-58e2-49ac-9738-78a7ece9b491&sign=DY 30/J IV 2/2/471, (8. August 2012).

vorrangig beliefert werden musste. Auch beziffert Lang die normale Entwicklungszeit eines Pkw bis zur Serienproduktion mit etwa vier Jahren.¹³³ Es ist nicht sehr wahrscheinlich, dass das Werk glaubhaft behauptete, dafür nur Monate zu benötigen.

Die Präsentation des Modells auf der Leipziger Messe im Frühjahr 1956 konnte nur mit Mühe realisiert werden. Sowohl der allgegenwärtige Mangel als auch die politisch motivierte, viel zu kurz bemessene, Entwicklungszeit waren die Hauptgründe für das großen Probleme, die letztlich im Scheitern des Projekts mündeten. Die Entwicklung endete offiziell am Ende des Jahres 1956, doch erst im August 1957 erfolgte die Produktionsfreigabe. Ende September 1958 erfolgte die Anweisung an das Konstruktionsbüro in Chemnitz, sämtliche Entwicklungsarbeiten einzustellen, was unter anderem die Folge der Präsentation des russischen „Wolga“ Wagens war, der bei ähnlicher Größe wesentlich billiger zu beschaffen war als der Typ 240. Dieser wurde noch 1957, nach Einwänden der Auto Union gegen die Verwendung des Markennamens Horch, in „Sachsenring 240“ umgetauft. Die Produktionseinstellung des Wagens erfolgte nach 1392 gefertigten Fahrzeugen im Jahr 1959. Der Hauptgrund für die Einstellung der Produktion waren, neben den hohen Produktionskosten, die vor allem aufgrund des hohen manuellen Fertigungsanteils (2.500 Arbeitsstunden pro P 240, beim Trabant P 50 waren es nur 180 Stunden)¹³⁴ zu Buche schlugen, vor allem die vielen Mängel, die das Fahrzeug während der gesamten Produktionszeit nicht ablegen konnte. Der beabsichtigte hohe Exportanteil war völlig illusorisch, da der P 240 hinsichtlich Qualität und Produktionskosten nicht konkurrenzfähig war. Hemmende politische Vorgaben, fehlende Arbeitsteilung und der allgegenwärtige Materialmangel machten eine effiziente Produktion unmöglich.¹³⁵

6.3 Der Wartburg aus Eisenach

Der Versuch der Automobilproduzenten in Eisenach ein Automobil für das In- und Ausland herzustellen, versprach erfolgreicher zu verlaufen. Die vom Politbüro geforderten Verbesserungen am Fahrzeug, wie mehr Motorleistung, eine ungeteilte Frontscheibe oder die dem Geschmack der Zeit entsprechende Lenkradschaltung, waren teilweise noch während der letzten Produktionsmonate des F 9 in die Serie eingeflossen.¹³⁶

¹³³ vgl. Lang, Wir Horch-Arbeiter bauen wieder Fahrzeuge, 96

¹³⁴ Oswald, Kraftfahrzeuge der DDR, 49.

¹³⁵ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 168-171.

¹³⁶ vgl. Oswald, Kraftfahrzeuge der DDR, 43.

Im Gegensatz zum Pkw P 240 ließ man den Entwicklern genügend Zeit. Das Fahrwerk und das Antriebsaggregat des neuen Modells stammten weitgehend vom bisherigen IFA F 9 ab. Anders als sein Vorgänger verfügte der Wartburg aber über vier Türen.¹³⁷ Erst Mitte 1955 wurde die Form der Karosserie endgültig festgelegt und im darauf folgenden Oktober konnte das erste Fahrzeug fertig gestellt werden.

Interessant war, dass die Entwicklung des Wartburg samt und sonders ohne Legitimation durch einen Plan von statten gegangen war. Man nannte dies in der DDR Schwarzentwicklung. Es gab zwar schon einen extern vom Forschungs- und Entwicklungswerk in Karl-Marx-Stadt entwickelten Versuchsträger. Dieser wies allerdings nur zwei Türen auf. Nach dem Verlust von zwei Arbeitstakten durch die Übernahme der Produktion des IFA F9 war diese Karosserie für die Eisenacher Automobilbauer keine Option. Es blieb daher nur der Ausweg, ohne einen offiziellen Auftrag dafür zu haben, eine eigene Karosserie zu entwickeln.¹³⁸

Die Eisenacher Entwickler waren offensichtlich nicht willens, ein von außen aufgezwungenes und aus ihrer Sicht nicht standesgemäßes Design zu akzeptieren. Ähnliche Widerstände hatte es schon beim Wechsel von den BMW/EMW Modellen zum DKW Zweitakter gegeben, der im Thüringer Werk als nicht standesgemäß angesehen worden war:

Peter Kirchberg erklärt den Begriff Schwarzentwicklung so:

„Die (...) Bezeichnung Schwarzentwicklung bedeutete keineswegs, dass alles im geheimen vor sich gehen musste, vielmehr lag keine Planlegitimation vor. Damit entfiel für die zuständigen Leitungen in Industrie und Ministerium auch die Verantwortung, weshalb sie solchen Schwarzentwicklungen mitunter recht wohlwollend gegenüberstanden und sie duldeten. Bei gutem Ausgang ließen sich diese nachträglich legalisieren; bei einem negativen Ergebnis war es leicht, sich davon zu distanzieren.“¹³⁹

Der Prototyp des Wartburgs wurde Mitte des Jahre 1954 präsentiert. Die überraschte Hauptverwaltung Automobilbau genehmigte die neue Karosserie aber, da das Echo auf diese durchwegs positiv war.¹⁴⁰ Die nicht von oben abgesegneten Entwicklungen waren eine Möglichkeit, die lähmende Bürokratie zu umgehen. Diese Freiheiten gehörten aber nach dem

¹³⁷ vgl. Eberhard Kittler, DDR Personenwagen, 89.

¹³⁸ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 206f.

¹³⁹ derselbe, ebenda 207.

¹⁴⁰ vgl. Schröder, Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 78.

8. Parteitag der SED, auf dem der Primat der Partei noch einmal bekräftigt wurde, der Vergangenheit an.¹⁴¹

Der Wartburg 311, dessen Fahrwerk und Motor, wie schon erwähnt, auf dem schon vor dem zweiten Weltkrieg entwickelten DKW F 9 basierten, ging Anfang des Jahres 1956 in Serienproduktion. Die Karosserie, die dem Geschmack der Zeit entsprach, und deren Formgebung sich auch mit westlichen Konkurrenten messen konnte, ruhte auf einem Rahmen. Diese Bauweise, auch vom F 9 übernommen, stellte in den 1950er-Jahren nicht mehr den letzten Stand der Technik dar, war aber bewährt, und hatte den Vorteil, dass sich mit ihr einfach und kostengünstig mehrere Karosserievarianten realisieren ließen. Bei einer selbsttragenden Karosserie wäre dies, abgesehen vom größeren Entwicklungsaufwand, wesentlich schwieriger gewesen. Der Variantenreichtum des Wartburg, nämlich unter anderem Kombi, Coupe und Cabriolet, war tatsächlich unter seinen direkten Konkurrenten ohne Gleichen.

Ein Nachteil dieser Bauweise, die sich im Prinzip seit den Anfängen der Automobilgeschichte kaum verändert hatte, ist das hohe Gewicht, mit dem der nur leicht leistungsgestärkte Dreizylinder-Zweitaktmotor seine Mühe hatte. Die Karosserien wurden aus Kapazitätsgründen zum Teil nicht in Eisenach hergestellt, was durch die nach wie vor unzureichende Infrastruktur im Süden der DDR zu Problemen führte. Dem Problem des zu schwachen Motors wollte man in Eisenach mit einem selbst entwickelten Viertaktmotor begegnen, der jedoch nicht die Zustimmung der Bürokratie fand. Der im Beschluss des Politbüros im Jänner 1954 geforderte Einspritzmotor konnte ebenfalls nie in Serie gehen. Bis zum Ende der DDR wurden sämtliche Benzinmotoren aus inländischer Produktion von Vergasern mit zündfähigem Gemisch versorgt. Nahezu zeitgleich mit Einführung des neuen Modells wurde auch das Thüringer Werk von EMW in AWE (VEB Automobilwerk Eisenach) geändert. Offensichtlich wurden aufgrund der Ähnlichkeit des ursprünglichen Namens mit BMW weitere juristische Konflikte befürchtet.¹⁴² Der Wartburg erfüllte im Gegensatz zum Horch/Sachsenring P 240 die Erwartungen hinsichtlich seiner Konkurrenzfähigkeit auf ausländischen Märkten. „1958 wurden an jedem Arbeitstag 110 Pkw gefertigt. Der Exportanteil belief sich auf fast ein Drittel, wobei der Löwenanteil auf die Bundesrepublik

¹⁴¹ vgl. *Kirchberg*, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 207f.

¹⁴² vgl. *Schröder*, Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 76-80.

Deutschland (25 %) entfiel. Weitere bedeutende Abnehmerländer waren Finnland, Belgien und Österreich.“¹⁴³

Auch die Anbindung der Zulieferer funktionierte, zumindest nach DDR-Maßstäben relativ gut. Insgesamt waren etwa 450 Vorproduzenten an der Wartburg Fertigung beteiligt. Kleine Verbesserungen flossen praktisch laufend in die Serie ein, die wichtigsten Änderungen betrafen den Motor. Es blieb zwar beim bewährten Dreizylinder-Zweitaktmotor, der aber auf einen Liter Hubraum erweitert wurde, um dem hohen Gewicht und den stetig steigenden Kundenwünschen Rechnung tragen zu können. Die hauptsächlich für das hohe Fahrzeuggewicht verantwortliche Rahmenbauweise wurde auch beim ab 1966 gefertigten Nachfolgemodell verwendet. Der verbesserte Zweitaktmotor fiel zwar im Vergleich zu den wenigen Konkurrenzprodukten, die ebenfalls diesem Motorkonzept anhängen nicht ab, der überwiegende Mehrzahl der Mitbewerber verwendete allerdings schon in den 1950er-Jahren Viertaktmotoren, die vor allem hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen im Vorteil waren. Erst 1988 wurde dieser Motor durch ein modernes Aggregat von Volkswagen ersetzt, obwohl die Entwicklung eines modernen Viertakt-Boxermotors in Eisenach schon weit fortgeschritten war.¹⁴⁴

Doch in der Industrie der DDR hatten andere Projekte als die Neuentwicklung eines Antriebsaggregats für Personenwagen Priorität. Im Jahr 1959 wurde vom Direktor des VVB verkündet, dass ein neuer Motor für den Wartburg nicht notwendig sei. Er ordnete an, die Entwicklungsarbeiten an diesem Antriebsaggregat einzustellen. Als Ersatz sollte der Zweitaktmotor weiterentwickelt werden.¹⁴⁵

In Folge wurden die technisch nicht aktuellen Aggregate nur mehr in kleinsten Schritten weiterentwickelt. Diese waren bald eine der wesentlichen Ursachen für die nachlassende Konkurrenzfähigkeit der Produkte der ostdeutschen Automobilindustrie. Es folgten in der ostdeutschen Automobilindustrie Jahrzehnte der Stagnation. Bis zum Einbau eines zugekauften modernen Motors Ende der 1980er Jahre wurden Trabant und Wartburg von Motoren angetrieben, die von den Prinzipien ihrer Konstruktion aus den 1930er Jahren stammten.

¹⁴³ Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 209.

¹⁴⁴ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 210-216.

¹⁴⁵ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 218.

6.4 Der Trabant aus Zwickau

Der dritte und bedeutendste Beschluss des Politbüros im Jänner 1954 war der Startschuss zur Entwicklung eines Kleinwagens, der in hohen Stückzahlen produziert werden konnte und der individuellen Motorisierung breiterer Bevölkerungsgruppen dienen sollte. Der nach dem Transfer der Produktion des IFA F 9 nach Eisenach in Zwickau verbliebene, hoffnungslos veraltete und nicht rationell herzustellende, F 8 war nicht geeignet, breitere Bevölkerungsschichten zu motorisieren, und war völlig veraltet. Die Entwicklung eines Fahrzeugs, dass in großen Stückzahlen und preiswert zu produzieren war, schien auch aus Sicht der Politik unumgänglich.¹⁴⁶

6.4.1 Vorläufer und Prototypen

Die Grundlage für die Entwicklung eines neuen Kleinwagens, der nicht nur für die Bevölkerung leistbar, sondern auch ohne die nach wie vor nicht in ausreichendem Ausmaß verfügbaren Tiefziehbleche für die Karosserie auskommen sollte, stellte dennoch nach wie vor der DKW/IFA F 8 mit Zweizylinder-Zweitaktmotor. Dieser war einst auch als erschwingliches Automobil für breitere Bevölkerungsschichten gedacht. Obgleich die Notwendigkeit den F 8 abzulösen sowohl in Zwickau als auch im FEW in Chemnitz seit Anfang der 1950er-Jahre als dringlich erkannt wurde, erfolgte der politische Anstoß erst Anfang des Jahres 1954 mit dem Beschluss im Politbüro.¹⁴⁷ Jetzt erst konnten Entwicklungsarbeiten offiziell beginnen.

6.4.2 Die Entwicklung der Kunststoffkarosserie

Die in den 1950er-Jahren mit der Entwicklung der Kunststoffkarosserie betrauten Techniker äußern sich in Aufgehorcht über die Geschichte der neuartigen Fahrzeugverkleidung:

„Schon vor dem zweiten Weltkrieg hatten bei der Auto Union Versuche mit Kunststoff als Karosseriebestandteil stattgefunden. In Deutschland bemühte sich die Auto Union ab 1935 um die Entwicklung eines geeigneten Kunststoffmaterials. Ziel war neben der Ablösung der mit Kunstleder verkleideten Holzkarosserien die Reduzierung des Stahlbedarfs zu Gunsten kriegswichtiger Zwecke.“¹⁴⁸

¹⁴⁶ vgl. Schröder, Die Motorrad- und Automobilproduktion der DDR, 48.

¹⁴⁷ zum Beschluss der Politbüros siehe Kapitel 6.1.

¹⁴⁸ Winfried Sonntag/ Wolfgang Barthel, Aus der Not eine Tugend gemacht, Aufgehorcht, 02/2008, 18.

Diese frühen Entwicklungen führten aber nicht zur gewünschten Substitution großer Karosseriebleche. Die damals verwendete Kunststoffe hätten Pressen erfordert, die vor allem wegen der nötigen hohen Drücke in den 1930er-Jahren noch nicht darstellbar waren. Eigentlich war Anfang der 1950er-Jahre auch beabsichtigt worden, Teile der Karosserie DKW/IFA F 9, zu dessen Produktion große Mengen an Stahlblechen nötig waren, durch Kunststoffe zu ersetzen. Aufgrund der damals in der DDR verfügbaren Technologie erwies sich dieses Unterfangen als für die Serienfertigung zu teuer.¹⁴⁹

Obwohl die in der 1930er-Jahren verfügbare Technologie die Karosserieherstellung aus Kunststoff in Serie noch nicht erlaubte, konnte man in 1950er-Jahren auf die Erfahrungen, die vor dem zweiten Weltkrieg mit diesen Werkstoffen gewonnen wurden, zurückgreifen. Das war nicht zuletzt deshalb möglich, weil die damals tätigen Ingenieure auch zu diesem Zeitpunkt noch in der sächsischen Automobilindustrie tätig waren. Zudem waren die Untersuchungen der späten 1930er- und frühen 1940er-Jahre auf diesem Gebiet schriftlich niedergelegt und verfügbar. Im Zuge der Versuche mit Verbundwerkstoffen wurden bei der Auto Union auch die ersten Crashversuche der Automobilgeschichte durchgeführt, indem die Teile aus verschiedenen Höhen abgeworfen wurden. Dennoch musste eine andere Technologie gefunden werden, da, wie oben erwähnt, auch in der DDR Maschinen, die die nötigen hohen Drücke erzeugen konnten, nicht verfügbar waren. Der Rückgriff auf die anachronistische Bauweise des F 8, mit einer Karosserie aus mit Kunstleder überspanntem Holzgerippe, war ebenfalls keine Option, da in Massenproduktion nicht darstellbar.¹⁵⁰

Wieder die Herren Sonntag und Barthel, die thematisieren, welche Eigenschaften die Basisstoffe für die Karosseriefertigung haben müssen, damit sie im speziellen Umfeld der DDR-Wirtschaft einsetzbar waren.

„Der F 8 hatte (...) eine (...) Holzkarosserie, jedoch wurden für die Kotflügel und Motorhauben Karosseriebleche gebraucht, so dass erhebliche Störungen entstanden und oft unfertige Fahrzeuge das Werksgelände füllten. (...) Die Leitung des Fahrzeugbaus hatte daher die Vorstellung, nicht nur für die oft zu komplettierenden Teile, sondern auch für einen neu zu entwickelnden Pkw, eine Möglichkeit zum Austausch des Karosserieblechs zu schaffen. Ein geeignetes

Anm.: Winfried Sonntag war in den 1950er-Jahren technischer Direktor des Werks Audi und Wolfgang Barthel Leiter der Kunststoffentwicklung ebendort.

¹⁴⁹ vgl. ebenda, 19f.

¹⁵⁰ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 152f.

Material war für diese Zwecke zu finden. Das in erster Linie in Betracht kommende Polyesterharz und alkaliarme Glasfaser als Verstärkungsmittel standen nicht zur Verfügung. Eigene Entwicklungen wurden notwendig. Daran waren viele Bedingungen geknüpft:

- 1. Die erforderlichen Rohstoffe mussten im eigenen Land vorhanden oder preisgünstig beschaffbar sein.*
- 2. Die für die Herstellung notwendigen Maschinen und Vorrichtungen mussten in der DDR (...) vorhanden sein.*
- 3. Die Verpressung der Teile sollte mit Rücksicht auf die Pressenkosten bei wesentlich geringeren Drücken möglich werden als sie bei Pressmassen üblich waren.*
- 4. Die herzustellenden Teile mussten sich nach noch zu entwickelnden Verfahren mit dem Karosseriegerippe verbinden lassen.*
- 5. Das Verfahren musste die Produktion höherer Serienstückzahlen ermöglichen und sollte daher weitgehend mechanisierbar sein.*
- 6. Die Witterungsbeständigkeit von Stahlblech war zu übertreffen.*
- 7. Es sollte eine Massesenkung gegenüber Stahlblech erzielt werden.*
- 8. Die Kosten vergleichbarer Stahlbauteile sollten nicht überschritten werden.“¹⁵¹*

Bereits ab dem Jahr 1951 wurden erste Versuche gestartet, Stahlbleche durch Kunststoffteile zu ersetzen. Glasfaserverstärkte Kunststoffe kamen, wie sich die Herren Sonntag und Barthel in „Aufgehört“ erinnern, mangels Verfügbarkeit nur in winzigen Stückzahlen als Material in Frage. Nach verschiedensten Versuchen mit verschiedensten Kunststoffen, die sich zwar teilweise für die Herstellung von kleinen Karosserieteilen und Prototypen in geringen Stückzahlen eigneten, aber allesamt als nicht praktikabel für die Großserienfertigung erwiesen, erzielten die Ingenieure Barthel und Reichelt in Zwickau erste Erfolge bei der Produktion großflächiger Karosserieteile. Weder Glasfaser noch Kunstharz konnten zu vertretbaren Preisen besorgt werden. An eine Großserienproduktion mit diesen Materialien war nicht zu denken.¹⁵²

Werner Reichelt beschreibt in der Kraftfahrzeugtechnischen Zeitschrift die Schwierigkeiten vor die die Entwickler gestellt waren. „Es sollte eine serienmäßig wirtschaftliche Methode

¹⁵¹ Sonntag/Barthel, Aus der Not eine Tugend gemacht, Aufgehört 02/2008.

¹⁵² vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 154f.

ausgearbeitet werden, die mit in der Deutschen Demokratischen Republik produzierten Bindemitteln und möglichst in der Textilindustrie abfallenden Verstärkungsstoffen die Fertigung ausreichend fester und genügend elastischer Pressstoffteile erlaubt. (...) Gleichzeitig sollte ein Niederdruckverfahren Verwendung finden, um die Investitionen gering halten zu können. Für das (...) entwickelte Verfahren werden Abfallprodukte der Baumwollverarbeitung verwendet, die in normalen Textilverarbeitungsmaschinen zu einem dünnen Vlies gekrempelt und dann durch geeignete Verfahren übereinander geschichtet werden.“¹⁵³

Noch einmal Werner Reichelt zum neuen, unter seiner Ägide entwickelten, Werkstoff für den Karosseriebau: „Dieser Duroplast-Pressstoff mit Baumwollfasern und annähernd 50% Phenolharz als Bindemittel wurde die Basis des Karosseriebaustoffes für den P 70 und später für den Trabant.“¹⁵⁴ Der P 70 war eine Schwarzentwicklung der Zwickauer Automobilbauer.

Weitere Probleme gab es bei der Herstellung der Formen für die Karosseriebauteile. Diese konnten erst 1957 endgültig gelöst werden, da Anfangs die nötige Beheizbarkeit dieser Schalen Schwierigkeiten bereitete. Als Werkstoff für die Befestigung der Karosseriebeplankung am Gerippe aus Holz, der P 70 Unterbau basierte noch auf dem DKW/IFA 8, wurde Klebstoff ausgewählt, der bis die heimische Chemieindustrie ab dem Jahr 1958 selbst zu dessen Produktion in der Lage war, aus der Schweiz importiert wurde. Die mit Vehemenz ausgebaute chemische Industrie in örtlicher Nähe zur Automobilherstellung in Sachsen war natürlich einer der Hauptgründe, weshalb schon zu Beginn der 1950er-Jahre von den Verantwortlichen Kunststoff als Karosseriebaustoff bevorzugt wurde. Ohne die Erfahrungen, die man dem Typ P 70 hinsichtlich des Karosseriebaus verdankte, wäre es nicht möglich gewesen, den Trabant zu konstruieren. Gerade die anachronistische Karosseriestruktur aus Holz ließ es zu, den Fahrzeugkörper mit relativ geringem Aufwand zu verändern.¹⁵⁵

Dazu Winfried Sonntag: „Unter dem Plastekleid trug der P 70 die aus der DKW Produktion übernommene Holzkonstruktion. (...) Im Gegensatz zum Blechgerippe, wie es später für den Trabant zum Einsatz kam, ist der Umgang mit Holz in der Versuchs- und Erprobungsphase einfach. Werden für die Großserienherstellung von Blechgerippen aufwändige Presswerkzeuge und Schweißausrüstungen gebraucht, ist das (...) Gerippe schnell geändert.

¹⁵³ Werner Reichelt, KFT 2/1959, 49.

¹⁵⁴ Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 156.

¹⁵⁵ vgl. derselbe, ebenda 156-161.

Die handwerkliche Fertigung mit Sägen, Hobeln und Schleifen taugt zwar nicht mehr für die Großserie, aber für das Ausprobieren waren die Möglichkeiten der freien Gestaltung unschlagbar.“¹⁵⁶

In Laufe der Jahre wurde der Herstellungsprozess weiter entwickelt. Es gab viele Probleme zu lösen, wie unter anderem die Neigung der Baumwolle aufzuquellen, oder deren Abneigung gegen herkömmliche Lacke. Das Konzept, mit Hilfe von Baumwollabfällen Karosseriebauteile zu fertigen, war hingegen einzigartig und es ist der Kreativität von wenigen Ingenieuren im ehemaligen Audi-Werk in Zwickau zu verdanken, dass dieses zur Serienreife gelangte. Ohne die chemische Industrie Ostdeutschlands, die schon im 19. Jahrhundert ihre Ursprünge hatte, wäre dieses Unterfangen nicht realisierbar gewesen, wenngleich die konkrete Unterstützung dieser im Entwicklungsprozess der Karosserie des DDR-Volkswagens überschaubar war.¹⁵⁷

Doch der entwickelte Werkstoff erfüllte alle Anforderungen, die an ihn gestellt wurden. Er war leicht, preiswert und mit Hilfe von Materialien zu fertigen, die entweder in der DDR hergestellt wurden, oder aus Staaten des RGW importiert werden konnten. Es konnte eine Methode gefunden werden, wie die Karosserieteile mit Niederdruckpressen einfach produziert werden konnten. Auch die Witterungsbeständigkeit und Crashesicherheit des Materials konnte sichergestellt werden. Letztlich war auch eine Massenproduktion, zumindest nach den Maßstäben der DDR in den 1950er-Jahren, möglich. Dieser Faktor war, angesichts der herrschenden Tonnenideologie, von großer Bedeutung. Das erste Auto mit Kunststoffkarosserie, das in Serie produziert wurde, war der Trabant-Vorläufer P 70 allerdings nicht. Dieses Prädikat gebührt der Chevrolet Corvette, die schon ab Mitte 1953 produziert wurde und eine Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff hatte. 1954 wurden von diesem Fahrzeug etwa 3.500 Exemplare produziert.¹⁵⁸ Die Zahl der 1955 produzierten P 70 belief sich im Jahr 1955 auf etwa 2.000.¹⁵⁹

6.4.3 Der Typ P 50 und der Typ P 70

Wie zwischen den Werken in Eisenach und in Zwickau gab es auch unter dem in Karl Marx-Stadt beheimateten Forschungs- und Entwicklungswerk und den Herstellern, die eigene Entwicklungsabteilungen unterhielten, Rivalitäten. Der offizielle Auftrag zur Entwicklung des

¹⁵⁶ Winfried Sonntag, zit. in: Stiegler, Der Trabant wird 50, 50.

¹⁵⁷ vgl. Eli Rubin, Understanding a car in the context of a system, in: Lewis H. Siegelbaum, The Socialist Car, 127.

¹⁵⁸ vgl. Arch Brown / Pat Chappel / Bob Hall, Chevrolet Chronicle, 124.

¹⁵⁹ vgl. Friedreich, Auto bauen im Sozialismus, 59.

neuen Kleinwagens ging an das FEW (Forschungs- und Entwicklungswerk), das allerdings schon vor dem Beschluss des Politbüros den ersten Prototyp mit Kunststoffkarosserie auf die Räder stellte. Das war im Jahr 1953. Der Wagen verfügte über ein Karosseriegerippe aus Stahl, das die Kunststoffbeplankung trug.

Doch das Konzept wies Mängel auf, die die Zwickauer Automobilbauer auf den Plan riefen. Zum ersten war die im FEW entwickelte Kunststofftechnologie nur für den Prototypenbau und nicht für hohe Stückzahlen geeignet. Zweitens waren die Platzverhältnisse des P 50 selbst für die bescheidenen Ansprüche der damaligen Zeit sehr beengt. Zuletzt war 1953 vorauszusehen, dass frühestens 1956 oder 1957 mit der Serienproduktion begonnen werden konnte. Daher wurde im Audi-Werk in Zwickau im Jahr 1954 mit einer eigenen Entwicklung begonnen, die nicht von offizieller Stelle legitimiert war. Gefahr für die Entwicklung drohte sowohl seitens der staatlichen Kontrollorgane als auch seitens des FEW, die auf Konkurrenz nicht erpicht waren. Inwieweit eine solche Entwicklung tatsächlich geheim gehalten werden konnte, lässt sich nicht mehr nachvollziehen.¹⁶⁰

Der P 70 genannte Wagen sollte jedenfalls schneller realisierbar sein als der P 50 und basierte auf dem DKW/IFA F 8. Der Entwurf des FEW kam über das Versuchsstadium nicht hinaus. Die meisten vorab gefertigten Prototypen (eine Handvoll Limousinen, mindestens ein Kombi) kamen allerdings noch im konventionellen Blechkleid daher.¹⁶¹ Der im Forschungs- und Entwicklungswerk entstandene Entwurf sah unförmig aus und verfügte nur über hintere Notsitze. Die Karosserie konnte also, da sie hässlich, zu klein und unpraktisch war, und über geringen Kunststoffanteil verfügte, nicht weiterverwendet werden. Fahrwerk und Motor wurden für den Typ P 70 übernommen.¹⁶²

Der für die Entwicklung des P 50 zuständige Ingenieur schrieb in der KFT:

„Studien - und Entwicklungsarbeiten führten inzwischen zu der Entwicklung des Kleinwagens Typ P50 (...). Dabei wurden zwar konstruktiv neue Wege beschritten, die bewährte Frontantrieb-Bauart des IFA F 8 wird aber in abgewandelter Form beibehalten. Der Forderung nach Leichtbau wird durch die Verwendung einer Kunststoffkarosserie Rechnung getragen, um durch Ausnutzung der erfolgreichen Entwicklung auf der Basis der Duroplaste

¹⁶⁰ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 150.

¹⁶¹ Eberhard Kittler, DDR-Personenwagen, 38.

¹⁶² vgl. Matthias Röcke, Die Trabi-Story. Der Dauerbrenner aus Zwickau, 36.

*wertvolle Tiefziehbleche einzusparen. Die Neuentwicklung eines im Sinne der hier beschriebenen Anforderungen möglichst vollkommenen Fahrzeugs erfordert eine Entwicklungszeit von mindestens drei Jahren, Anwendung der modernsten Technik und fortschrittlichster Produktionsmethoden. (...) Im Hinblick auf diese Gesichtspunkte und angesichts der Notwendigkeit, schnellstens den veralteten Typ F 8 abzulösen, wurde auf Initiative des Werkes Audi, Zwickau, ein Zwischentyp P 70 geschaffen, dessen 0-Serie bereits gebaut ist und dessen Serienfertigung jetzt anläuft.“*¹⁶³

Leider ist der in der Zeitschrift „Kraftfahrzeugtechnik“ erschienene Beitrag undatiert. Dieser müsste aber aus dem Jahr 1955 stammen, da die 0-Serie des P 70 im April desselben Jahres anlief. Der Start der Serienfertigung fand etwa zwei Monate später statt. Jedenfalls wurde die Entwicklung des Typs P 70, dessen Karosserie um etwa 100mm länger als jene des P 50 war, und deshalb auch ein wenig mehr Platz bot, nachträglich legitimiert. Das Fahrzeug, von dem 1955 noch etwa 2.200 Stück produziert wurden, wurde auch auf der Leipziger Herbstmesse desselben Jahres präsentiert.¹⁶⁴ Äußerlich war der P 70 vom etwas kleineren P 50 kaum zu unterscheiden.

Im von der Betriebsorganisation der SED des VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau im Jahr 1976 herausgegebenen Buch „Automobilbauer einst und jetzt“ heißt es zum Produktionsanlauf des Typ 70:

*„Das Jahr 1954 war von den Konstrukteuren des Werkes Audi dazu genutzt worden, ihre Forschungen für die Anwendung von Duroplast zu beschleunigen und die konstruktiven Arbeiten für ein Auto mit Kunststoffkarosserie abzuschließen. Im Juni 1955 war es dann soweit: Der P 70, das erste Auto mit einer Kunststoffkarosserie, erblickte in Zwickau das Licht der Welt und ging anschließend in Serie. Schöpfungstum (...) und das fachliche Können der Fachleute haben dieses unscheinbare und dennoch Aufsehen erregende Auto entstehen lassen.“*¹⁶⁵

Angesichts der Tatsache, dass das Buch von den SED Kadern der Werke Sachsenring (vormals Horch/Audi) herausgegeben wurde und dass der P 70 nie entstanden wäre, falls die Zwickauer Techniker nicht an der Parteientscheidung vorbei tätig geworden wären, erscheint der letzte

¹⁶³ Theo Stiegler, Der Trabant wird 50, 40.

¹⁶⁴ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 157.

¹⁶⁵ Betriebsorganisation der SED des VEB Zwickau. Automobilbauer einst und jetzt, 118.

Satz beachtlich und legitimiert die Konstruktion. Falls Schöpfungsfähigkeit als die Fähigkeit gesehen werden kann, mit äußerst geringen Mitteln akzeptable, angesichts der Umstände sogar beeindruckende Resultate hervorzubringen, kann man den Autoren des Werks nur beipflichten.

Dennoch war der P 70, obwohl bis zur Produktionseinstellung im Jahr 1959 rund 34.000 Stück hergestellt wurden, nur ein Übergangsmodell.¹⁶⁶ Das Modell war sehr arbeitsintensiv zu produzieren, da es ja noch immer auf dem alten Zweizylinder-Vorkriegs-DKW basierte. Aber der P 70 war schnell in Produktion zu bringen und diente auch der Erprobung der Kunststoffkarosserie, die 1955 noch keineswegs fertig entwickelt war.

Bis 1958, in diesem Jahr konnte das neu entwickelte Verfahren mittels Baumwolle und Kunstharz Karosserieteile zu pressen in Betrieb gehen, wurden noch Matten, die im Handauflegeverfahren produziert wurden, verwendet. Diese Methode war teuer und zeitintensiv. Nicht nur die Karosserie, auch der Motor des Typs P 70 war eng mit dem des DKW F 8 verwandt. Diese Konstruktion war zwar schon nahezu drei Jahrzehnte alt, aber ausgereift, zuverlässig und vor allem verfügbar.

Während der Bauzeit des P 70 wurden laufend Änderungen, die vor allem die Karosseriefertigung betrafen, vorgenommen. Die Erkenntnisse, die gewonnen wurden, flossen in die Entwicklung des neuen Kleinwagens ein, der später Trabant heißen sollte. Im Jahr 1956 wurde eine Kombiversion des P 70 präsentiert, die auch auf den Auslandsmärkten aufgrund des vergrößerten Innenraums, wesentlich beliebter war als die Limousine. Da nur 4.000 Stück vom Kombi produziert wurden, sind offensichtlich nur wenige davon dem Inlandsmarkt zur Verfügung gestanden. Auch eine Coupe Variante entstand in noch geringeren Stückzahlen.¹⁶⁷

Die Bedeutung des P 70 kann wie folgt eingeschätzt werden: Erstens war er die einzige Möglichkeit, einen Kleinwagen zeitnah in Produktion zu bringen. Zum Zweiten bot er die Möglichkeit, die Kunststoffkarosserie soweit zu entwickeln, dass sie gegen Ende der 1950er-Jahre in Serienfertigung gehen konnte. Und nicht zuletzt konnte dieser Zwischentyp die zahlreichen Zweifler in Partei und Regierungsspitze von der Machbarkeit des Konzepts überzeugen. Erst im Zuge der erfolgreichen Erprobung der Fahrzeuge der Nullserie des P 70 konnten die meisten Kritiker überzeugt werden.¹⁶⁸ Die Nachfrage nach dem P 70 war so groß, dass aus Sicht der Entscheidungsträger der Druck und damit auch die Notwendigkeit der

¹⁶⁶ vgl. Kittler, DDR Personenwagen, 28.

¹⁶⁷ vgl. Röncke, Schrader - Typen – Chronik. Trabant 1957-1991, 13.

¹⁶⁸ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 162.

Mittelbereitstellung für Entwicklung und Produktion, auf Einführung des Trabant (der noch nicht so hieß) nachließ. Da das äußere Erscheinungsbild und der Karosseriewerkstoff den Vorstellungen vieler im Staatsapparat entsprach, war es für die Zwickauer Automobilbauer schwierig, die Notwendigkeit der Ablösung des Fahrzeugs mit tragenden Teilen aus Holz durch eine moderner Konstruktion zu vermitteln.¹⁶⁹

6.4.4 Der Trabant P 50

Nach Einstellung der Entwicklungsarbeiten am P 50 Prototypen ging der Auftrag zur Konstruktion des neuen Kleinwagens, der ebenfalls die Bezeichnung P 50 trug, an die Entwicklungsabteilung des Audi Werks Zwickau über. Der Leiter des Forschungs- und Entwicklungswerks, das ab 1955 VEB Zentrale Entwicklung und Konstruktion für den Kraftfahrzeugbau hieß, wechselte im selben Jahr als Konstruktionsleiter nach Zwickau.¹⁷⁰

Das Audi-Werk in Zwickau erhielt die Entwicklungskompetenz für Fahrgestell und Karosserie während der Motor im Karl-Marx-Stadt entwickelt wurde. Dort gab es neben dem FEW noch ein Motorenwerk. Die Konzeption des zu entwickelnden Kleinwagens entsprach in etwa jener, die das Politbüro zu Beginn des Jahres 1954 vorgegeben hatte. In Zwickau wurde in Folge die Karosserie des P 50 völlig neu konstruiert. Da die Form des neuen P 50 wesentlich weniger rund ausfiel als jene des P 70, entstanden Probleme mit der Stabilität der Kunststoffteile der Karosseriebeplankung. Die neue Formgebung trug zur Wellenbildung an den Teile bei, die nur mühsam behoben werden konnten. Das Gerippe, auf dem die Kunststoffteile angebracht wurden, wurden im Werk Horch angefertigt, das wie auch das Audi-Werk Mitte der 1950er-Jahre seinen Namen änderte.¹⁷¹ 1955 wurde der Name des Werks Audi in VEB Automobilwerke Zwickau geändert. Im Jahr darauf wurde das Werk Horch in VEB Fahrzeug- und Motorenwerk Horch Zwickau umgetauft.¹⁷²

Ein vertrauliches Schreiben der Leiters von AWZ an den Sekretär der Betriebsparteiorganisation von Dezember 1956 listet einige Probleme in der Entwicklung des P 50 auf:

„Seit dem (...) Beschluss des Ministerrats, wonach der Kleinwagen P 50 (...) gebaut werden sollte, haben sich ständig die Perspektiven in Bezug auf die Stückzahlen geändert. Im Laufe von etwa zwei Jahren erfolgten laufend

¹⁶⁹ vgl. Stiegler, Der Trabant wird 50, 57.

¹⁷⁰ vgl. Röcke, Die Trabi-Story, 40.

¹⁷¹ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 174f.

¹⁷² vgl. Friedreich, Autos bauen im Sozialismus, 49.

Variationen der Stückzahlen zwischen 12.000 und 60.000 bald steigender, bald fallender Tendenz, ohne dass in dieser Zeit die Konstruktion abgeschlossen werden konnte.

Aufgrund dieser verschiedenen Forderungen seitens der Hauptverwaltung Automobilbau wurde von unserem Werk allein im Jahr 1955 vier verschiedene Varianten als Unterlagen für die Vorplanung der entsprechenden Stückzahlen zugeleitet. Dadurch wurden nicht 70 % der Arbeitskapazität unserer Technologie gebunden, sondern auch eine ständige Unruhe um das Projekt P 50 erzeugt, was zu zeitweiligen Vertrauenskrisen bei unseren Technologen führte.

(...) Eine weitere wichtige Forderung (...) bestand darin, dass im Falle der Erteilung der Ausnahmegenehmigung die HV Automobilbau sich verpflichtet, dem Werk AWZ eine Produktionsplanperspektive von 50000 Einheiten pro Jahr die hierfür notwendigen Investitionsmittel für die Zulieferbetriebe auf dem Sektor des Fahrzeugbaus bereitstellt (sic!).¹⁷³

(...) Besonderer Nachdruck wurde der Angelegenheit durch die Staatliche Kontrolle gegeben, die ständig den Fortgang der Arbeiten am P 50 kontrolliert. In der nunmehr am 28.4.56 erfolgte Besprechung wurde den Kollegen des Werkes AWZ eröffnet, dass für das Projekt Kleinwagen P 50 dem Werk AWZ mit dem Ziel einer Produktion von 60.000 Stück pro Jahr 70 Mio. und 30 Mio. für die Zulieferbetriebe aus dem Sektor Fahrzeugbau zu Verfügung gestellt werden. (...)

Nachdem die Konstruktion im Wesentlichen am 15.9.56 abgeschlossen war, konnte bis zum 30.9.56 die Technologie für die gesamte P 50- Produktion der HV (...) in einer geschlossenen Ausarbeitung übergeben werden. Infolge der außerordentlichen volkswirtschaftlichen und politischen Bedeutung des Kleinwagens P 50 wandte sich das Werk AWZ am 1.10.56 mit einem dringenden Schreiben an Herrn Minister Wunderlich (für Maschinenbau), in welchen die Besorgnis zum Ausdruck kam, dass bei einer Fortsetzung des derzeitigen verwaltungsmäßigen Stiles der Anlauftermin des P 50 gefährdet ist. (...)

¹⁷³ Anm.: Es handelte sich um eine Ausnahmegenehmigung, die nötig war, da kein genehmigtes Vorprojekt für den Trabant vorlag. Die Unterlagen für die so genannte Vorplanung sollten auf Wunsch von AWZ nicht in ein Vorprojekt übertragen werden, da diese von einer viel zu geringen Jahresstückzahl ausgingen. Ein genehmigtes Vorprojekt war allerdings nötig, um bei den Vorproduzenten Bestellungen abzugeben.

Die technischen Funktionäre des Werkes AWZ haben volles Verständnis für die augenblickliche finanzielle Situation, die sich wahrscheinlich aus einer Rentenerhöhung ergeben hat. Umso notwendiger ist aber, dass sofort klare Maßnahmen ergriffen werden, um nicht noch mehr Zeit zu verlieren und andererseits Wege zu finden, die es gestatten, trotz geänderter Investitionsbeträge den Kleinwagen, der als ein dringender Wunsch der aktivsten Kräfte unserer Werktätigen bezeichnet werden kann, doch noch spätestens im Jahre 1958 auf den Markt zu bringen. (...)

Es sind umgehend folgende Frage zu klären:

- 1. Konkrete Festlegung der neuen Perspektive für den Kleinwagen P 50. Klarstellung der Investitionsmittel und Bereitstellung der Maschinen und Ausrüstungen. (...)*
- 2. Veränderung des Typ P 70. Die Vorstellungen der HV über den Einbau eines Wartburgmotors und über die Modernisierung der Form des gesamten Fahrzeuges erfordern erhebliche Neuausrüstungen und Werkzeuge, die nicht unwesentlich den Anlauf des P 50 verzögernd, beeinflussen, während andererseits der Forderung der Bevölkerung nach einem in Anschaffung und Unterhaltung billigen Kleinwagen nicht entsprochen wird. (...)*¹⁷⁴

Wie das Schreiben an den obersten SED Funktionär des AWZ-Betriebs zeigt, war eine geregelte Produktionsplanung zum Anlauf des Kleinwagens, der den P 70 ersetzen sollte, aufgrund sich ständig ändernder Anweisungen und Prioritäten äußerst schwierig. Auch die Zusammenarbeit mit den Zulieferbetrieben, die nötige Teile für die Produktion bereit zu stellen hatten, war ohne die endgültige Zustimmung der obersten Partei- und Regierungsstellen, äußerst schwierig, da jene ohne Planungsziel ebenfalls nicht produzieren konnten. Den Beteiligten war zudem klar, dass allen Beteuerungen zum Trotz, den Trabant möglichst schnell in Produktion bringen zu wollen, die Prioritäten der Staatsspitze nicht auf dem Gebiet der Automobilproduktion lagen.

Wie man aus dem Inhalt des Briefes erkennen kann, mussten die Zwickauer Automobilbauer außerdem dagegen kämpfen, dass die Fertigung ihrer eigenen Entwicklung - nämlich der

¹⁷⁴ Stiegler, Der Trabant wird 50, 59-61.

aufwändig herzustellende P 70 - auf unbestimmte Zeit verlängert wird, und somit die Entwicklung des neuen Kleinwagens in Frage gestellt oder zumindest weiter verzögert wird. „Und sie brachten es durch nie nachlassende Nachfrage, unermüdliche Forderungen und von unten nach oben ausgeübtem Druck fertig, das Projekt durchzusetzen, ohne jeden Zweifel ein großer Verdienst der Zwickauer.“¹⁷⁵

Im Oktober des Jahres 1956 konnte das erste Versuchsauto des Typ P 50 fertig gestellt werden. Die Karosserien wurden noch im Handauflegeverfahren - mit Harz getränkte Polyesterplatten werden von Hand übereinander gelegt - gefertigt, da die Formen für die Duroplastfertigung erst im Laufe des Jahres 1958 zur Verfügung standen. Die Fertigstellung des ersten Nullserienfahrzeugs fand im November 1957 statt.¹⁷⁶

Werner Reichelt erinnert sich Jahrzehnte später an den Produktionsanlauf des Trabant:

„Für die Nullserie wurde in Zwickau eine neue Fertigung errichtet. In einem Gebäude, das nicht mehr genutzt wurde, fand ab Ende 1957 die Fertigung des P 50 statt. Diese unterschied sich bedeutend von jener des P 70. Ein ganz besonderes Problem für die Nullserie und den späteren P 50-Anlauf war die Kombination Stahlblechgerippe mit Kunststoffkarosserieteilen. Neue und verbesserte Hilfsstoffe der chemischen Industrie waren notwendig. (...) Für die Nullserie wurden diese Stoffe teilweise aus der BRD importiert. Ein ständiger Import war wegen fehlender Devisen nicht möglich.“¹⁷⁷

Es wurde in Folge eine Koordinierungsstelle zwischen Automobilfertigung und chemischer Industrie installiert, um die Produkte der Kunststoffindustrie besser an den Bedarf der Fahrzeugbauer anzupassen. Nach dem Anlauf der Nullserie wurde das ehemalige Werk Horch in die Produktion des Pkw Typ P 50 eingegliedert. In einer 300 m langen Halle dieser Zwickauer Automobilfabrik wurde das Metallgerippe des Trabants gefertigt.¹⁷⁸

Ein weiteres Herzstück der Trabant Konstruktion war der Motor. Da man in Zwickau reiche Erfahrung mit Zweitaktmotoren hatte, fiel die Wahl für die Antriebsquelle des neuen Kleinwagens der DDR wieder, wie schon beim F 8, auf einen Zweizylinder Zweitaktmotor. Bei der Entscheidung für diese relativ einfache Konstruktion dürften auch die limitierten

¹⁷⁵ Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 190.

¹⁷⁶ vgl. Stiegler, Der Trabant wird 50, 63.

¹⁷⁷ Werner Reichelt. In: Aufgehört, 02/2007, 22.

¹⁷⁸ vgl. derselbe, ebenda, 23.

Möglichkeiten der Vorproduzenten eine Rolle gespielt haben. Obwohl er dem Aggregat des Vorkriegs DKW ähnlich war, wurde der neue Motor völlig neu konstruiert.

Einer an der Entwicklung maßgeblich beteiligten Ingenieure erinnerte sich später: „(...) Der Entwurf von mir entstand 1953 und der erste Motor lief 1954. (...) Der Drehschiebermotor wurde beibehalten, weil das maximale Drehmoment günstiger und bei niedrigeren Drehzahlen lag und der Motor durch den Drehmomentverlauf wesentlich elastischer war als der Schlitzgesteuerte - was von vornherein zu erwarten war.“¹⁷⁹ Die Schlitzsteuerung des F 8-Motors, bei der nur durch die Kolbenbewegung der Gaswechsel des ventillosen Zweitaktmotors gesteuert wird, wurde durch eine Drehschiebersteuerung ersetzt, deren Mehraufwand durch die deutlich gesteigerte Effizienz mehr als kompensiert wurde.

1955 wurde der Auftrag zur Weiterentwicklung des Motors an das Motorenwerk Karl-Marx-Stadt übertragen, das dem Projekt in mancher Hinsicht nicht ausreichend vorbereitet gegenüberstand. Der damalige Chefkonstrukteur des Motorenwerks Herbert Friedrich, der vor dem zweiten Weltkrieg bei DKW in der Rennmotorenabteilung tätig war, und für diese Drehschieber-Zweitaktmotoren konstruiert hat, erinnerte sich vier Jahre später:

„Dem Motorenwerk wurden zur Fortführung der Versuche eine Wasserwirbelbremse, ein Ingenieur und drei Monteure übergeben. Durch die beschränkten räumlichen Verhältnisse musste die Abteilung in einer Wagenwasch-Box untergebracht werden, in der sie bei primitivsten Arbeitsverhältnissen ohne die erforderlichen Versuchseinrichtungen bis zur Erstellung des neuen Versuchsgebäudes Anfang Mai 1957 arbeiten musste. (...) Dazu kam, dass die Entwicklung des Motors durch das Festbrennen der oberen Kolbenringe stark gehemmt wurde. Es sollten zur Beseitigung Versuche mit Alfer-Zylindern (Aluminiumzylinder mit Laufbuchsen aus Grauguss) durchgeführt werden. Trotz intensiver Mitarbeit des Zentralinstitutes für Gießereiwesen war es nicht möglich, derartige Zylinder mit einer brauchbaren Bindung herzustellen. Da auch keine Aussicht auf Erfolg dieses Gießverfahrens bestand, wurden Mitte 1956 die Versuche damit abgebrochen. Dadurch ist über ein Jahr Entwicklungszeit verstrichen.“¹⁸⁰

Da die speziellen Zylinder nicht zur Verfügung standen, musste dem Problem an anderer Stelle zu Leibe gerückt und konventionelle Graugusszylinder verwendet werden. Im Zuge der Versuche wurde ein dem Typ 50 vergleichbares Fahrzeug, ein Lloyd 400, ebenfalls mit

¹⁷⁹ Herbert Friedrich. Zit. in: Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 178.

¹⁸⁰ Kurt Weber. Zit. in: Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 181f.

Zweizylinder-Zweitaktmotor getestet. Dieser lief im Versuch problemlos. Als daraufhin das westliche Öl, das beim Lloyd verwendet wurde, dem Benzin des P 50 beigemischt wurde, lief dieser ebenfalls dauerhaft ohne Schwierigkeiten. Der Kleinwagen aus der BRD, mit Öl aus der DDR geschmiert, zeigte die gleichen Probleme wie zuvor der P 50, nämlich kaputte Kolben. Somit zeigte sich, dass die schlechte ostdeutsche Ölqualität die Ursache der Schäden war. In Folge wurde ein Grundöl in Österreich eingekauft, um in einem DDR-Hydrierwerk daraus geeignetes Schmieröl zu entwickeln. Das war nicht nur nötig um Schäden hintan zuhalten, sondern auch um den Schmiermittelanteil im Treibstoff von Anfangs 1:20 zu reduzieren. Die sehr hohe Ölanteil hatte eine sehr schlechte Abgasqualität und hohen Schmiermittelverbrauch zur Folge. Auf längere Sicht gab es jedoch keine Bereitschaft seitens der DDR-Regierung, Schmiermittel teuer im kapitalistischen Ausland zu erwerben. Bald wurde qualitativ schlechteres Grundöl aus der Sowjetunion importiert. In den 1980er-Jahren wurde das Schmieröl sogar aus Braunkohleschwefelteer gewonnen. Die Fortschritte in der Aggregatfertigung wurden teilweise durch das unzureichende Motoröl konterkariert. Dennoch ging der neue Motor nach Beseitigung der wesentlichen Probleme im Juli 1957, vier Monate vor dem gesamten Fahrzeug, in Nullserie.¹⁸¹

Das neue Fahrzeug wurde ab 1958 „Trabant“ genannt. Der Name war in einem innerhalb des Zwickauer Betriebs ausgetragenen Wettbewerbs als Sieger hervorgegangen. 1957 umkreiste der russische Satellit als erster künstlicher „Begleiter“ die Erde. Wahrscheinlich wurde der Name Trabant (ebenfalls Begleiter) aus Gründen der damaligen Sputnik-Euphorie ausgewählt. Im Jahr 1958 fand außerdem der Zusammenschluss der Werke Horch und Audi zum „VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau“ statt. Der Name leitet sich von einer in der Nähe gelegenen Rennstrecke ab. Im Zuge des Zusammenschlusses fand auch eine Modellbereinigung in Zwickau statt. Die Lkw-Herstellung, mit der die Kraftfahrzeugproduktion nach dem zweiten Weltkrieg an diesem Standort wieder aufgenommen wurde, wurde nach Werdau verlegt. Die Herstellung des Trabant verteilte sich in Folge auf drei Werke. Die Motoren wurden im Karl-Marx-Stadt gefertigt, die Werke Audi und Horch teilten sich die Fertigung von Karosserie und Bodengruppe. Da beide Fabriken zwar nur wenige hundert Meter entfernt waren, aber keine bauliche Einheit bildeten, wurden die unfertigen Automobile auf Transportern auf öffentlichen Strassen durch ein Wohngebiet

¹⁸¹ vgl. *Kirchberg*, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 182-185.

transportiert. Dieser Zustand blieb bis zum Ende der Produktion 1991 bestehen. Die Produktion des P 70 und des glücklosen P 240 liefen im Jahr 1959 aus.¹⁸²

Der offizielle Start der Serienproduktion des P 50 Trabant fand im Juli 1958 statt. Bis zum Ende dieses Jahres wurden noch etwa 1.800 Autos hergestellt. 1959 waren es bereits 20.000 und im Jahr 1960 konnte die Stückzahl bereits auf 35.000 Stück erhöht werden, da nunmehr die meisten Probleme bei der Serienfertigung der Duroplast-Fertigung im Griff waren. 1960 wurde zudem ein Kombi als zusätzliche Karosserie-Variante präsentiert. Dieser war Zeit seiner Produktion wesentlich beliebter als die kleine Limousine, wurde aber aus Kapazitätsgründen nicht in Zwickau und zudem in wesentlich kleineren Stückzahlen als die Variante mit Stufenheck produziert. Ebenfalls 1960 wurde bereits der Motor leicht modifiziert. Die Alfer-Zylinder konnten nun doch in Serie produziert werden, was auch der Leistung zugute kam. Trotz der den erwünschten, im Vergleich zu allen bisher in der DDR produzierten Modellen, relativ hohen Stückzahlen und dem geringen Exportanteil, konnte der Trabant die Nachfrage in der DDR nie befriedigen. Die Stückzahlen, die nötig waren, um der Mehrheit der Bürger der DDR den Besitz eines Automobils zu ermöglichen wurden, obwohl sie sich im Vergleich zu 1960 in den 1980er-Jahren in etwa verfünffachten, nie erreicht.¹⁸³

Im Prinzip änderte sich nach den Innovationsschüben in den 1950er-Jahren die Konstruktion des Trabant nicht mehr. Auch die Herstellungsweise in den beiden Werken, die bereits in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts errichtet worden waren, änderte sich bis zu Einstellung der Produktion im Jahr 1991 nur mehr in Details.

Ein Beschluss des Politbüros im Jänner des Jahre 1954 war der Anstoß beziehungsweise die Legitimation für die Entwicklung einer neuen Generation von Personenkraftwagen in der DDR. Die Vorkriegskonstruktionen waren veraltet und erforderten hohen Aufwand an Material und Personal in der Herstellung. Für die Produktion eines Kleinwagens musste ein Material gefunden werden, dass geeignet war, das nicht in großen Mengen verfügbare Stahlblech zu ersetzen. Kreative Forschungen ergaben Karosserieteile aus Baumwollabfällen und Kunstharz, die auch zu vertretbaren Kosten in Ostdeutschland hergestellt werden konnten. Auch die Herstellung der Fertigungsmaschinen für diese Teile erforderten innovative Lösungen, da entsprechende Vorrichtungen nicht eingekauft werden konnten. Der Mittelklasse Pkw in Thüringen, der auch exportiert werden sollte, wurde am Plan vorbei entwickelt und nachträglich legitimiert. Mitte der 1950er Jahre war dessen Konstruktion im internationalen

¹⁸² vgl. *Friedreich*, Autos bauen im Sozialismus, 48-51.

¹⁸³ vgl. *Schröder*, Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 85-87.

Vergleich durchaus konkurrenzfähig. Der ebenfalls autorisierte große Pkw hingegen war kein Erfolg. Die zur Entwicklung und Produktion bereitgestellte Mittel waren zu gering, um ein konkurrenzfähiges Produkt auf die Räder stellen zu können.

7. Das Konsumgut Automobil

7.1 Der Automobilvertrieb

Die in der SBZ produzierten Automobile waren für den Privatverbraucher nicht verfügbar. Die gesamte Produktion ging an Behörden, die Besatzungsmacht und an die Wismut, die als Uranproduzent eine Sonderstellung einnahm. Erst mit Gründung der DDR wurden die Bestimmungen bezüglich des privaten Erwerbs von Kraftfahrzeugen gelockert. Zunächst konnten nur Motorräder ohne größere Probleme erworben werden. Die Produktion motorisierter Zweiräder hatte in diesem Teil Deutschlands vor allem durch die Firma DKW in Zschopau Tradition. Aber auch BMW in Eisenach erzeugte vor und auch nach dem Zweiten Weltkrieg Motorräder. Vor allem die Wiederaufnahme der Produktion hubraumschwacher DKW Modelle, hier ist vor allem die RT 125 - eine Vorkriegsentwicklung - zu nennen, ermöglichte vielen Bürgern der DDR sich individuell motorisiert fortzubewegen. Dass die Motorradproduktion sich wesentlich schneller als die Automobilproduktion entwickelte, lag nicht zuletzt am wesentlich geringeren Materialbedarf der Zweiradherstellung.¹⁸⁴ Die meisten Ostdeutschen aber waren um das Jahr 1950, wie schon in den 1930er-Jahren, mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs.

Ohne eine von den Räten der Bezirke ausgestellte Bezugsberechtigung konnte kein Automobil erworben werden. Die potentiellen Käufer wurden in verschiedene Kategorien eingeteilt. Die Regierung, wichtige Betriebe, Landesverteidigung und Landwirtschaft waren darunter. Auf diese wurde je nach vorliegender Meldung ihres Bedarfs die entsprechende Zahl an Fahrzeugen verteilt, wobei darüber hinaus noch ein Kontingent einbehalten wurde um auf etwaige Notfälle reagieren zu können. Auch überraschend angemeldete Lieferungen an Staat und Partei konnten so befriedigt werden.¹⁸⁵

Wie bereits beschrieben, führten Schwierigkeiten wie Rohstoffknappheit und der Wegfall von Zulieferbetrieben dazu, dass um 1950 gerade 3 % der westdeutschen Automobilproduktion erreicht werden konnten. Das führte dazu, dass selbst der relativ geringe Bedarf in keiner Weise durch die nationale Produktion gedeckt werden konnte. Importe aus RGW-Ländern fanden in äußerst geringem Ausmaß statt. Die CSSR war der einzige Staat der östlichen Wirtschaftsgemeinschaft, der schon vor dem zweiten Weltkrieg eine der Osthälfte Deutschlands vergleichbare Kraftfahrzeugindustrie vorweisen konnte. Die UdSSR produzierte

¹⁸⁴ vgl. *Schröder*, Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 31-34.

¹⁸⁵ vgl. *Kirchberg*, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 303f.

zwar schon seit längerer Zeit Nutzfahrzeuge in größerem Ausmaß, die Automobilindustrie befand sich jedoch erst im Aufbau. Ein Export von Pkw in größerem Ausmaß in die DDR war weder von der Kapazität her möglich, noch politisch opportun. Daher stammten die wenigen privat genutzten Automobile in den Anfangsjahren der DDR meist aus der Vorkriegsproduktion. Die wenigen privaten Nutzer neuer Pkw hatten diesen Umstand privilegierter Behandlung aus politischen Gründen zu verdanken.¹⁸⁶

Außer der politisch gesteuerten Zuteilung entstand Ende der 1940er-Jahre auch die Deutsche Handelsgesellschaft, deren Aufgabe vor allem die Koordination von Binnenhandel und Export war. Aus dieser ging 1949 die Deutsche Handelszentrale hervor, die für den Binnenhandel zuständig war. Ein Teilbereich dieser war für den Fahrzeugbau zuständig. Ab 1949 wurde mit der staatlichen Handelsorganisation (HO) auch der Fahrzeugvertrieb betraut. Kraftfahrzeuge waren nur über staatliche Stellen erhältlich, zumindest sofern es sich um Neufahrzeuge handelte. Der Handel mit Gebrauchtwagen wurde privat abgewickelt. Da die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen bis zum Ende der DDR das Angebot bei weitem überstieg, waren lange Wartezeiten bis zur Auslieferung des bestellten Neuwagens und extrem hohe Gebrauchtwagenpreise die Regel. Im Vergleich zu den späten Jahren der DDR, in denen die Lieferfristen für beliebte Modelle über ein Jahrzehnt betrugen, musste man in 1950er-Jahren nur einige Monate auf das bestellte Fahrzeug warten. Die Gründe dafür lagen in der limitierten Kaufkraft der Konsumenten und am für die Bestellung notwendigen begründeten Bedarf, den eine Kommission feststellte. Diese stellte die Anwendung der von Staat und Partei festgelegten Prioritäten für den Erwerb eines Kraftfahrzeugs sicher. Der Kommission gehörten unter anderem Vertreter der lokalen Parteileitung, der Gewerkschaften und verschiedener Berufsstände, wie Innungen und Kammern der Handwerker an, die dafür sorgten, dass niemand ohne hinreichende Begründung in den Genuss eines Personenwagens kam. Ganz oben auf der Liste der privilegierten Antragstellen standen Ärzte, „Helden der Arbeit“, wichtige Funktionäre von Staat und Partei und versorgungswichtige Betriebe. Eine Bescheinigung einer politisch und wirtschaftlich hochrangigen Institution war in jedem Fall hilfreich um auf der Liste nach oben zu rücken. Ab der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre gab es auch die Möglichkeit, ohne Dringlichkeitsbescheinigung den Kaufantrag in einer HO-Filiale zu stellen. Diese Kaufwilligen kamen jedoch nur in den Genuss eines Kaufvertrags, wenn die Dringlichkeitsliste abgearbeitet war oder politische Beziehungen nachhelfen

¹⁸⁶ vgl. *Schröder*, Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 43f.

konnten.¹⁸⁷ Je häufiger unabhängig vom Bestelldatum mittels Dringlichkeitsbescheinigungen Automobile verteilt wurden, desto länger wurden die Wartezeiten für reguläre Käufer ohne Privilegien. Wie stark das Ausmaß der privilegierten Bestellungen zunahm, zeigt ein von Ina Merkel zitierter Bericht aus Karl-Marx-Stadt:

„In diesem Jahr haben wir mit etwa 110 Fahrzeugen von Typ Wartburg zu rechnen, können jedoch aufgrund von Lieferschwierigkeiten des Werkes kaum eine volle Realisierung dieser Planmenge erwarten (...) Von den uns zur Zeit vorliegenden rund 1650 Bestellungen sind nach vorsichtiger Einschätzung etwa 1000 bis 1200 mit Dringlichkeitsbescheinigungen verschiedenster Organe (...) ausgerüstet (...)“¹⁸⁸

Das überbordende Ausmaß der Dringlichkeitsbescheinigungen und unklare Kompetenzen bei der Entscheidung der letztgültigen Bestellreihenfolge sorgte oft für Unmut, wie ein weiteres Beispiel zeigt:

„Eine große Schwierigkeit bereitet der Kommission für Arbeiterversorgung die Verteilung von hochwertigen Industriewaren, speziell bei Kraftfahrzeugen. Es ist z.B. so, dass der Rat des Kreises Abteilung Handel und Versorgung (...) nach wie vor die Versorgung der Kraftfahrzeuge vornimmt. In dieser Kommission sind auch 4 Arbeiterkontrolleure vertreten, aber der Vorsitzende des Kreises behält sich nach wie vor die Schlussentscheidung vor. Das heißt also, dass dieses Gremium so u.a. Arbeiterkontrolleure, Handwerkskammer (...) nicht verstehen können, dass sie zwar die Namen festlegen und hinterher der Ratsvorsitzende die Veränderung vornimmt. Die Kommission empfiehlt (...), dass in dieser Frage eine grundsätzliche Anweisung gemeinsam vom Bundesvorstand des FDGB¹⁸⁹ und dem Ministerium für Handel und Versorgung herausgegeben werden soll, wer verantwortlich ist für die Verteilung der Fahrzeuge (Autos).“¹⁹⁰

Spezielle Kontingente, die nicht nur von natürlichen Personen, sondern auch von Betrieben zur selbständigen Verteilung an Mitarbeiter in Anspruch genommen wurden, nahmen einen großen Teil der für die Bevölkerung bestimmten hochwertigen Konsumgüter ein. Das führte,

¹⁸⁷ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 307f.

¹⁸⁸ SAPMO BA, Dy 30/IV 2/610/83, Bl. 226, Mitteilung vom 7.11.1960. Zit. in: Ina Merkel, Utopie und Bedürfnis, 226.

¹⁸⁹ Anm.: FDGB: Freier Deutscher Gewerkschaftsbund.

¹⁹⁰ SAPMO BA, FDGB A 85, unpag., Bericht vom 27.10. 1961. Zit. in: Merkel, Utopie und Bedürfnis, 227.

wie die beiden Beispiele zeigen, zu größerem Unmut derjenigen Konsumenten, die nicht in den Genuss einer bevorzugten Behandlung kamen. Die Wartezeit für einen Pkw war Anfang der 1960er-Jahre bereits auf ein halbes Jahrzehnt angewachsen. In Folge kam es dazu, dass die meisten erwachsenen Bürger der DDR einen Neuwagen bestellten, auch wenn weder aktueller Bedarf bestand, noch die nötigen finanziellen Mittel verfügbar waren. Auch falls man den Wagen nicht selbst nutzen wollte, versprach der sofortige Verkauf des Neufahrzeugs einen beträchtlichen Gewinn. Das führte dazu, dass ab Mitte der 1960er-Jahre verzinste Anzahlungen nach der Bestellung eines Automobils verlangt wurden, deren Höhe sich mit Verstreichen der Wartezeit erhöhte.¹⁹¹

Der Erwerb des Wagens war unspektakulär. Die Automobile wurden, meist auf eigener Achse von Mitarbeitern des Vertriebs vom Werk zur Verkaufsstelle pilotiert und ohne besondere Zeremonie an den Kunden übergeben. Die Einweisung in die Handhabung des Fahrzeugs wurde zum großen Teil durch die ausführliche Betriebsanleitung ersetzt. Die jahrelange Vorfreude über das neue Auto ließ kleine Mängel schnell vergessen. Manchmal deckte sich die Farbe der Neuerwerbung nicht mit jener in der Bestellung. Probefahrten oder eine individuelle Durchsicht des Fahrzeugs gab es in der Regel nicht. Die langen Wartezeiten ließen Mängel, die innerhalb der ersten sechs Monate reklamiert werden konnten, in einem anderen Licht erscheinen.¹⁹²

7.2 Das Automobil als begehrte Ware

Bis zum Ende der 1950er-Jahre war das Konsumverhalten der weitaus meisten Bürger der DDR auf die Deckung der elementarsten Bedürfnisse ausgerichtet. Vor allem in den ersten Nachkriegsjahren war das Leben, wie auch in vielen anderen vom zweiten Weltkrieg stark betroffenen Staaten, von teilweise lebensbedrohenden Mangelzuständen geprägt. Es fehlte unter anderem an Energie, Kleidung, Wohnungen und Nahrungsmitteln.¹⁹³ Das Fehlen von Mitteln zur individuellen motorisierten Fortbewegung fiel meisten deshalb negativ auf, da der öffentliche Verkehr durch Kriegseinwirkungen und Demontagen ebenfalls stark beeinträchtigt und der Weg zum Arbeitsplatz oft mühsam und zeitraubend war. In der staatlich gelenkten Konsumgüterproduktion rangierte das Automobil ganz hinten. Die Kraftfahrzeugproduktion war minimal, die Kaufkraft der Bevölkerung war nicht viel größer. Die wenigen in Ostdeutschland produzierten Automobile gingen an Besitzer, Behörden oder andere

¹⁹¹ vgl. *Merkel*, Utopie und Bedürfnis, 227-229.

¹⁹² vgl. *Kirchberg*, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 309.

¹⁹³ vgl. *Merkel*, Utopie und Bedürfnis, 312f.

Privilegierte. Dieser Zustand änderte sich auch nach 1953 nicht wesentlich, obwohl die Ereignisse in Juni dieses Jahres dazu führten, dass die Konsumgüterproduktion in der DDR weniger vernachlässigt wurde.

Peter Kirchberg sieht zwischen dem Aufstand 1953 und der forcierten Pkw Entwicklung einen Zusammenhang: „Die Ereignisse des 17. Juni 1953 hatten gezeigt, dass die Bevölkerung nicht begeistert war vom harten Leben auf dem Weg zu den lichten Höhen des Sozialismus und sie nur dadurch ruhig gestellt werden konnte, dass man ihr einen gewissen Wohlstand in Aussicht stellte. Das war der Sinn und Zweck des neuen Kurses. Massenbedarfsgüter sollten den alltäglichen Ärger angesichts der Mangelwirtschaft mildern. Da die planwirtschaftlich organisierte Industrie nicht in der Lage war, auf Mangel und Bedarf zu reagieren, wurden ihr die entsprechenden Produkte mit Hilfe staatlicher Auflagen ins Fertigungsprogramm gedrückt.“¹⁹⁴

Der Neue Kurs war im Grunde genommen eine Verlangsamung des sozialistischen Aufbaus der DDR nach sowjetischem Vorbild. Es war auch in der Sowjetunion nicht unbemerkt geblieben, dass der Unmut der ostdeutschen Bevölkerung aufgrund eklatanter Versorgungsmängel anstieg. Unter anderem sollte die Lage durch Erleichterungen für Landwirte und vermehrte Produktion von Konsumgütern verbessert werden.¹⁹⁵

Auch wenn die DDR Mitte der 1950er-Jahre weit von der automobilen Massenproduktion entfernt war, scheint die politische Führungsschicht die Notwendigkeit erkannt zu haben, breiteren Bevölkerungsschichten die Perspektive auf den möglichen Erwerb hochwertiger Konsumgüter zu ermöglichen. Zu diesen gehörte zunehmend auch ein Automobil, nachdem die größte Not der ersten Nachkriegsjahre beseitigt war. In der Realität blieb der Erwerb eines Autos für die meisten Ostdeutschen noch länger ein unerfüllter Wunsch, der angesichts des deutlich höheren Lebensstandards in der BRD nicht kleiner wurde. Die Aussicht auf ein eigenes Kraftfahrzeug sollte neben anderen Gütern des gehobenen Bedarfs die in den 1950er-Jahren noch mögliche Übersiedlung in den Westen weniger attraktiv machen. Doch die geringe Produktion und Eingriffe in die Bestelllisten führten, wie zuvor ausgeführt, dazu, dass nur ein kleiner Teil der Bevölkerung das Privileg eines eigenen Autos genießen konnte. Die Nachfrage nach hochwertigen Konsumgütern jedenfalls stieg im Laufe der 50er Jahre deutlich. Nach Steiner war ein Grund dafür, dass die Einkommen wesentlich schneller stiegen als geplant, da angesichts der Konsequenzen des Juniaufstands des Jahres 1953 und der

¹⁹⁴ Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 162f.

¹⁹⁵ vgl. Malycha/Winters, SED, 112f.

Möglichkeit des Grenzübertritts nach Westdeutschland, die Lohneinkommen nicht strikt an die Leistung gebunden wurden.¹⁹⁶ Die Folge war, dass das Warenangebot den Löhnen ständig hinterherhinkte.

Da das bestehende System zum Erwerb von Automobilen missbraucht wurde und die eigentliche Absicht konterkarierte, nämlich die Antragsteller nach dem Zeitpunkt der Bestellung zu bedienen, wenn sie nicht staatswichtige Aufgaben zu erfüllen hatten, wurde es geändert. Dazu Ina Merkel: „Auf Grund der undurchschaubaren Verhältnisse (...) wurde 1959 das Bestellsystem gesetzlich geregelt. Grundsätzlich sollten die Warenkontingente nach Bevölkerungszahl territorial aufgeschlüsselt und nur in Spezialgeschäften streng nach dem Zeitpunkt der Anmeldung ausgeteilt werden. Dringlichkeitsbescheinigungen sollten keine Berücksichtigung mehr finden, egal, von wem sie ausgestellt waren. (...) Doch auch diese neue Anordnung schaffte keine rechte Ordnung in dem System. Hinzu kam der Umstand, dass sich die Versorgungssituation nicht grundlegend verbesserte, obwohl die Produktion permanent anstieg.“¹⁹⁷

Das Bestellsystem, das prinzipiell auf der Idee basierte, dass die Reihenfolge der Anmeldung mit jener der Auslieferung identisch sein sollte, fand nicht nur beim Erwerb von Kraftfahrzeugen Anwendung. Auch andere hochwertige und begehrte Konsumgüter, wie Kühlschränke, mussten bestellt werden: „Durch das Bestellsystem wurde die Befriedigung der Bedürfnisse in eine mehr oder weniger ferne Zukunft verschoben.“¹⁹⁸

Dass das Kraftfahrzeug aus Sicht der sozialistischen Planer am Ende der Liste der aus ihrer Sicht für die Bevölkerung nötigen Güter stand, resultierte wahrscheinlich aus einer Mischung aus wirtschaftlichen Tatsachen, wie Energie- und Rohstoffmangel, die eine spürbare Steigerung der Automobilproduktion erst ab der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre möglich machten, und der Vorstellung, dass der sozialistische Mensch kein motorisiertes Individualverkehrsmittel benötige: „Der vorhandene Mangel wurde insofern auch als Folge unvernünftiger Gier nach privatem Besitz gedeutet. Nicht jeder müsse alles auch privat besitzen, wenn es ihm seitens der Gesellschaft zur zeitweiligen Nutzung überlassen werden würde.“¹⁹⁹

¹⁹⁶ vgl. *Steiner*, Von Plan zu Plan, 107.

¹⁹⁷ *Merkel*, Utopie und Bedürfnis, 226.

¹⁹⁸ *dieselbe*, ebenda, 225.

¹⁹⁹ *dieselbe*, ebenda, 237.

Diese Überlegungen führten dazu, dass auch für Automobile Ausleihsysteme eingeführt wurden. Mietwagen gab es in der DDR ab dem Jahr 1959. Die Einführung dieses Angebots war nicht nur von Gedanken der Etablierung einer sozialistischen Utopie getragen, sondern sollte auch den Druck von der Produktion hochwertiger industrieller Erzeugnisse nehmen, indem der Wunsch nach dem Besitz nach solchen Erzeugnissen durch die Möglichkeit der Entlehnung zurückging. Dennoch waren sich die Entscheidungsträger offensichtlich darüber im Klaren, dass die Lücken im Sortiment nur eingeschränkt durch Ausleihsysteme gemildert werden konnten und vor allem die Konsumwünsche finanziell besser gestellter Bevölkerungsschichten dadurch nicht dauerhaft befriedigt werden konnten. Bei technischen Konsumgütern blieb das Angebot in den 1950er-Jahren in der DDR hinter der Nachfrage zurück. Die Sparquote war in diesem Zeitraum stark gestiegen was zu einem Kaufkraftüberhang führte, da die Erfüllung der elementarsten Grundbedürfnisse der Bevölkerung zu geringen Preisen weitgehend gewährleistet war.²⁰⁰ Aus Sicht der Machthaber musste die Bevölkerung noch überzeugt werden, dass der Besitz nicht das einzig glücklich machende sei. Ina Merkel zitiert aus einem Bericht mit dem Titel „Fragen der individuellen Konsumtion“. Neben der Deutung, dass das Streben nach dem Besitz hochwertiger Industrieerzeugnisse als nicht sozialistisch gesehen werden kann, liegt auch die Erklärung nahe, dass man seitens der Staatspitze versuchte, durch intensive Kommunikation und Umerziehung Angebot und Nachfrage wieder in Gleichklang zu bringen und eine bessere Planbarkeit der Produktion zu gewährleisten:

„Diese Notwendigkeit ergibt sich a) aus der Ideologie bestimmter Bevölkerungskreise, die sich immer wieder versuchen, der ideologischen Beeinflussung zu entziehen und die gegenwärtig eine sozialistische Lebensweise noch ablehnen. (...) b) daraus, dass eine Veränderung traditionell bedingter Verbrauchergewohnheiten angestrebt werden muss.“²⁰¹

Den meisten Bewohnern der DDR, die einmal Auto fahren wollten, blieb allerdings keine andere Wahl, als einen Ausleihdienst in Anspruch zu nehmen. „1960 verfügten 3,2 % aller DDR-Haushalte über ein Automobil (zum Vergleich: in der BRD etwa 13 %) (...).“²⁰² Im Jahr 1959 wurden solche Autovermietungen vorerst in wenigen Städten eingeführt. Die Fahrzeuge, zunächst solche vom Typ P 70, konnten sowohl von Einzelpersonen als auch von

²⁰⁰ vgl. Christian Kleinschmidt, Konsumgesellschaft, 167.

²⁰¹ SAPMO BA, Dy 30/IV 2/IV 2/610/40, Bl. 100f. Zu Fragen der individuellen Konsumtion, 27.9.1961. In: Merkel, Utopie und Bedürfnis, 239.

²⁰² Kleinschmidt, Konsumgesellschaft, 167.

Betrieben und Organisationen gemietet werden. Trotz einer auf Gewinn ausgerichteten Kalkulation erwartete man regen Zuspruch von jenem Teil der Bevölkerung, der sich kein Automobil leisten konnte oder wollte und dennoch beispielsweise auf Urlaubsreisen mobil sein wollte. Tatsächlich bestand reges Interesse an den Pkw-Ausleihdiensten, die Wartezeiten betrug oft einige Monate. Ab 1960 wurden in der ganzen DDR Automobilvermietungen installiert und zunächst auch mit zusätzlichen Kraftfahrzeugen ausgestattet. Trotz der großen Beliebtheit, der Forderung der Parteispitze nach Erweiterung des Mietangebots und umfangreicher propagandistischer Maßnahmen scheiterte der Versuch an der politischen und wirtschaftlichen Realität. Das Mietwagenangebot hinkte permanent der hohen Nachfrage hinterher und die Wartezeiten wurden immer länger. Trotz des politischen Bekenntnisses, die Bevölkerung auf gemeinschaftliche Nutzung der begehrten Produkte hin zu erziehen und der Bereitschaft dieser das Angebot auch anzunehmen, konterkarierte die Regierung - das Ministerium für Handel und Versorgung war zuständig - die Bemühungen mit dem unzureichenden Angebot an vermietbaren Fahrzeugen. Die langen und unkalkulierbaren Wartezeiten auf den Mietwagen führten meist nicht dazu, den Wunsch nach einem eigenen Auto zurückzustellen.²⁰³

Angesichts wachsender Kaufkraft der Bürger der DDR in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre wuchs auch die Nachfrage nach Personenkraftwagen, wenn auch auf sehr geringem Niveau. Neben einem Bestellsystem für Neuwagen, das allerdings durch Eingaben, die privilegiert behandelt wurden, korrumpiert wurde, wurde seitens der Machthaber auch versucht ein Mietwagenmodell zu etablieren, das prinzipiell bei der Bevölkerung Anklang fand. Diese Variante für die Nutzung von Personenkraftwagen scheiterte am gleichen Problem den auch der Neuwagenkauf hatte: Die Produktion an Fahrzeugen war einfach zu gering um genügend davon bereitstellen zu können

²⁰³ vgl. *Merkel*, Utopie und Bedürfnis, 239-241.

8. Die ökonomische Hauptaufgabe und der Wettstreit der Systeme

Am 20. Parteitag der KPdSU im Jahr 1956 verkündete der sowjetische Ministerpräsident Bulganin, dass sich die Überlegenheit des Sozialismus gegenüber der kapitalistischen Marktwirtschaft unter anderem in höherer Produktivität äußern würde. Die Mitte der 1950er-Jahre erzielten hohen Wachstumsraten der Wirtschaft der UdSSR nährten die trügerische Hoffnung, dass die Möglichkeit bestünde, die ökonomisch in nahezu jeder Hinsicht viel weiterentwickelten Staaten einzuholen. Die erfolgreiche Weltraummission des Sputnik nährte das Selbstbewusstsein, nicht nur in militärischer, sondern auch in ökonomischer Hinsicht mit dem Westen gleichziehen zu können. Das zentrale Thema des fünften Parteitags der SED im Juli 1958 war der Sieg des Sozialismus. Genährt von industrieller Erneuerung sollte die DDR die BRD binnen dreier Jahre, gemessen am Konsumgüterverbrauch pro Kopf, überholen.²⁰⁴

Die ökonomische Hauptaufgabe, Referat Walter Ulbrichts auf dem 5. Parteitag der SED, 10.7.1958:

„(...) Die ökonomischen Aufgaben auf dem Weg zum Sieg des Sozialismus

(...) Es gilt jetzt (...) die weiteren ökonomischen Hauptaufgaben zu bestimmen (...). Die Volkswirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik ist innerhalb weniger Jahre so zu entwickeln, dass die Überlegenheit der sozialistischen Gesellschaftsordnung der DDR gegenüber der Herrschaft der imperialistischen Kräfte im Bonner Staat eindeutig bewiesen wird und infolgedessen der Pro-Kopf-Verbrauch unserer werktätigen Bevölkerung mit allen wichtigen Lebensmitteln und Konsumgütern den Pro-Kopf-Verbrauch der Gesamtbevölkerung in Westdeutschland erreicht und übertrifft. (...)

Diese ökonomische Hauptaufgabe umfasst den entsprechenden Ausbau der Grundstoffindustrie und - was für die DDR von besonderer Bedeutung ist - die rasche Entwicklung der internationalen Arbeitsteilung und der planmäßigen Zusammenarbeit innerhalb des gesamten sozialistischen Lagers. Die Lösung dieser ökonomischen Hauptaufgabe wird der Anteil unserer Republik sein (...) für den friedlichen Wettkampf (...) in der die Überlegenheit des Sozialismus zu beweisen ist. Die ökonomische Hauptaufgabe hat einen tiefen politischen Inhalt; ihre Lösung dient der

²⁰⁴ vgl. Andreas Malycha / Peter Jochen Winters, Die SED. Geschichte einer Partei, 149.

*Festigung der Arbeiter- und Bauernmacht in der DDR und des sozialistischen Lagers überhaupt... (...)*²⁰⁵

Walter Ulbricht, der sich 1958 gegen alle innerparteilichen Gegner durchgesetzt hatte, wusste, dass wirtschaftliche Leistungsfähigkeit eine Notwendigkeit für das Überleben der DDR und somit auch der SED und deren Führungsanspruch war.²⁰⁶ „Die Lösung der ökonomischen Hauptaufgabe sollte der anhaltenden Ost-West-Wanderung das Motiv nehmen.“²⁰⁷ Doch nur im Jahr 1959, als sich die Versorgung mit Konsumgütern verbesserte, sank die Zahl jener, die die DDR für immer Richtung Westen verließ auf unter 100.000. Im Jahr 1960 wanderten bereits wieder rund 200.000 Menschen aus.²⁰⁸ Nirgendwo im Ostblock war der Systemwettbewerb derartig augenscheinlich wie zwischen den beiden Deutschen Staaten. Dass es eine politische Notwendigkeit und für das Gedeih der DDR bitter nötig sei, das Tempo der wirtschaftlichen Entwicklung zu forcieren, wird in Ulbrichts Rede ohne Umschweife formuliert. Eine der Lehren aus den Unruhen des Jahres 1953 lautete, dass die Leidensfähigkeit des Volkes, was die Versorgungslage betrifft, nach Möglichkeit nicht mehr überstrapaziert werden sollte. Eine weitere Abstimmung mit den Füßen wollte Ulbricht nicht riskieren.

Die Forderung nach weiterem Ausbau der Grundstoffindustrie und der Systemintegration in das Wirtschaftsbündnis des Ostblocks basierte auch auf Interessen des Großen Bruders Sowjetunion: „zum einen (...) die möglichst schnelle Angleichung der (...) wirtschaftlichen Strukturen der sozialistischen Staaten, zum anderen die Koordinierung der wirtschaftlichen und sozialen Planziele im Rahmen des RGW.“²⁰⁹ Im Gegensatz zur Nutzfahrzeugproduktion stellte sich eine Koordinierung der Pkw-Produktion innerhalb des Ostblocks als schwierig heraus. Die meisten Staaten des Ostblocks behielten ihre Baureihen bei, wobei außer der CSSR und der Sowjetunion eine solche erst ab den 1960er-Jahren aufgebaut wurde. In der

²⁰⁵ Protokoll der Verhandlungen des 5. Parteitags der sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, Berlin (Ost) 1959, 67-70. Zit. in: Dierk Hoffmann / Karl-Heinz Schmidt / Peter Skyba, Die DDR vor dem Mauerbau. Dokumente zur Geschichte des anderen Deutschen Staates 1949-1961, 321-323.

²⁰⁶ Vgl. Mario Frank, Walter Ulbricht. Eine deutsche Biographie, 335; ebenso: Dierk Hoffmann, Die DDR unter Ulbricht, Gewaltsame Neuordnung und gescheiterte Modernisierung, 75.

²⁰⁷ Staritz, Geschichte der DDR, 173f.

²⁰⁸ vgl. Malycha / Winters, Die SED, 153.

Die Zahlenangaben bezüglich der Auswanderung aus der DDR variieren in der Literatur stark: z.B. Weber, DDR, im Jahr 1959 ca. 144.000 Personen, Der Bevölkerungsverlust der DDR betrug in den Jahren 1949-1961 immer zwischen 0,4 und 1,6 % der Gesamtbevölkerung, wobei der Anteil der Auswanderer an der erwerbstätigen Bevölkerung noch etwa 0,2 % höher lag.

vgl. dazu auch Steiner, Von Plan zu Plan, Tabelle.11: Bevölkerungsverlust der DDR zwischen 1949 und 1961, 105.

²⁰⁹ Staritz, Geschichte der DDR, 174f.

Automobilindustrie wurden die Empfehlungen des RGW, die Spezialisierung voranzutreiben, nur bei ganz wenigen Zulieferteilen in die Realität umgesetzt.²¹⁰

Die Steigerung der Produktion war von den Werktätigen durch Mehrarbeit zu leisten. Diese sollten durch die Abschaffung der Lebensmittelrationierung im Mai 1958 zusätzlich motiviert werden. Die Übererfüllung der Pläne, meistens auf Kosten der Qualität der hergestellten Ware, sollte den Abstand zur Bundesrepublik verkleinern. Die Produktionspropaganda sollte helfen, die Menschen so zu formen, dass mit ihnen das sozialistische Projekt umgesetzt werden konnte. Mit Hilfe der Propaganda sollten neueste Entwicklungen in Technik und Ökonomie den Menschen präsentiert werden, diese sollten motiviert werden, ihre Arbeitskraft voll einzusetzen und Neuem aufgeschlossen gegenüber stehen.²¹¹

Hauptziel der propagandistischen Anstrengungen sollte es sein, die Betriebe und Kollektive zu motivieren, ihren Arbeitseifer voll in den Dienst der ökonomischen Hauptaufgabe zu stellen. Ohne Rücksicht auf das eingesetzte Kapital oder die Qualität der Erzeugnisse sollte der Output maximiert werden, damit die Zahlen der Produktion stimmten. Doch die grundsätzlichen Probleme der Zentralverwaltungswirtschaft konnten mit Produktionspropaganda keineswegs aus der Welt geschafft werden. Zu Beginn der 1960er Jahre wurde selbst den Optimisten klar, dass die Initiative, die BRD einzuholen, ein Flop war.²¹²

Walter Ulbricht hatte in seiner Rede, als er über die quantitative Steigerung des Konsums der DDR Bürger sprach, sicher nicht an erster Stelle an das privat genutzte Automobil gedacht. Dennoch waren in der BRD immer breitere Schichten in der Lage, sich ein eigenes Auto zu leisten. Das konnte im sozialistischen Parallelstaat nicht außer Acht gelassen werden. Denn ab Mitte der 1950er-Jahre war nicht mehr die Vorkriegszeit sondern Westdeutschland der Referenzpunkt für ihren Wohlstand. „Durch die Preisentscheidungen der SED-Führung war eine eigentümliche Preisstruktur entstanden. Der aus ihrer Sicht zu garantierende Lebensstandard orientierte sich am Bedarf einer Familie in der Weimarer Zeit, an einer Lebenshaltung also, in der sie selbst mehrheitlich sozialisiert worden sind.“²¹³ Die für die Grundversorgung nötigen Waren wie einfache Nahrungsmittel, wurden subventioniert und

²¹⁰ vgl. Werner *Abelshauser*, Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Von 1945 bis zur Gegenwart, 409.

²¹¹ vgl. Rainer *Gries*, Meine Hand für mein Produkt. Zur Produktionspropaganda in der DDR nach dem 5. Parteitag der SED. In: Gerald *Diesner* / Rainer *Gries*, Propaganda in Deutschland. Zur Geschichte der politischen Massenbeeinflussung im 20. Jahrhundert, 130.

²¹² vgl. *Frank*, Walter Ulbricht. Eine deutsche Biographie, 340.

²¹³ *Steiner*, Von Plan zu Plan, 109.

waren billig. „Die Preise für Industriewaren wie Benzin, Autos, Fernsehempfänger (...) hingegen lagen oftmals über den Kosten.“²¹⁴

Die Mittelschicht der DDR konnte auf Dauer nicht nur mit Versprechungen im Land gehalten werden. Doch das Interesse diese Leistungsträger zum bleiben zu motivieren war groß. Ihnen wollte die DDR Führung ähnlichen Wohlstand in Aussicht stellen, wie sie ihn bei einer Auswanderung in die Bundesrepublik genießen könnten. Auch in der Deutschen Demokratischen Republik sollte eine Automobil oder ein eigenes Haus, zumindest für Besserverdiener, nicht unmöglich bleiben.²¹⁵ In der DDR verfügte im Jahr 1960 nur jeder dreißigste Haushalte über ein eigenes Automobil, das war gegenüber dem Jahr 1950 relativ gesehen eine immense Steigerung, als nur jeder fünfhundertste Haushalt einen Pkw besaß.²¹⁶ Der Kaufpreis der spartanisch ausgestatteten Trabant Standardversion betrug 1960 7.450 DM Ost. In der BRD war dieser Typ um 3.565 DM West erhältlich, wo die Löhne zu dieser Zeit etwa 20 % höher als in der DDR waren, in der die während der 1950er-Jahre offiziell um 165 % stiegen. Für den Erwerb eines Trabants mussten etwa elf Monatshaushaltseinkommen aufgewendet werden.²¹⁷

Auch wenn die Versorgung der Bevölkerung mit Automobilen nicht zu den dringendsten Problemen der DDR zählte, wurde auch dieser Bereich in die Propagandabemühungen einbezogen, wie ein Blick in die Ausgaben des Jahres 1958 der Automobilzeitschrift KFT Kraftfahrzeugtechnik der DDR zeigt. Zwei Beiträge des Direktors der Vereinigung Volkseigener Betriebe beinhalten zwar trotz aller propagandistischen Rhetorik auch kritische Analyse der Situation der Automobilproduktion der DDR. Im ersten Artikel macht Lang klar, dass sich die Automobilindustrie nach den beschränkten Möglichkeiten der Wirtschaft der DDR zu richten hätte:

„Die Produktion der Haupterzeugnisse des Industriezweigs Automobile stieg in den Jahren 1950 bis 1957 erheblich an (...). Trotz dieser beachtlichen Steigerung reicht die Produktion des Automobilbaues zurzeit nicht aus, um allen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Hierbei muss man sehen, dass in der Deutschen Demokratische Republik in erster Linie die Folgen der Spaltung

²¹⁴ derselbe, ebenda.

²¹⁵ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 163.

²¹⁶ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 719 und König, Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft, 197.

²¹⁷ Zu den Einkommen in DDR und BRD vgl. Steiner, Von Plan zu Plan, 110, bezüglich der Automobilpreise siehe Oswald, Kraftfahrzeuge der DDR, 53.

Deutschlands zu überwinden waren, also vordringlich eine eigene Grundstoffindustrie, die Energiebasis, der Schwermaschinenbau und wichtige Teile der Zulieferindustrie aufgebaut werden mussten. Es war und ist deshalb richtig, den Automobilbau proportional zu den übrigen Zweigen der Volkswirtschaft zu entwickeln. Eine so einseitige und vorrangige Entwicklung der Automobilproduktion, wie wir sie in Westdeutschland beobachten können, müssen wir in richtiger Erkenntnis der ökonomischen Gesetzmäßigkeiten ablehnen. Diese Tatsachen muss man beachten, wenn man unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Gesellschaftsordnung Vergleiche zieht zwischen unserer und der westdeutschen Kraftfahrzeugindustrie. (...)

Der größte und empfindlichste Mangel - neben den noch bestehenden Schwierigkeiten der Ersatzteilversorgung - besteht in der Bereitstellung von Personenwagen. (...) Der Industriezweig wird sich im Interesse einer rationellen Produktion auf diese zwei Typen (...) konzentrieren.“²¹⁸

Wie dem Beitrag zu entnehmen ist, lag das Hauptaugenmerk mitnichten auf der Produktion von Personenwagen, die viele Ressourcen bindet. Energiebereitstellung und Grundstoffproduktion waren nach wie vor Haupthindernisse der industriellen Produktion. Erschwerend kam hinzu, dass die DDR in dieser Hinsicht zum Großteil auf die „Bruderstaaten“ angewiesen war, in erster Linie auf die Sowjetunion. Trotz der hohen Steigerungsrate zum Vergleichsjahr 1950 bleibt der absolute Output an Pkw, vor allem im Vergleich zur BRD sehr gering. Die Konzentration auf zwei Pkw-Typen ist aus Gründen der Standardisierung von Teilen, auch hinsichtlich der mangelhaften Ersatzteilproduktion, sinnvoll.

Schon im März 1958 schrieb Lang:

„Der Automobilbau eines jeden Landes, das gilt auch für die Deutsche Demokratische Republik, ist ein Repräsentant der technischen Entwicklung und des industriellen Niveaus. (...) Man darf aber nicht der Auffassung sein, dass sich alle Zweige der Volkswirtschaft in gleichem Tempo entwickeln müssten. Im Gegenteil, entsprechend den Erfordernissen der ökonomischen Gesetzmäßigkeiten muss die Entwicklung der einzelnen Zweige in

²¹⁸ Kurt Lang, Die Aufgaben des Automobilbaues nach dem 5. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands. In: Kraftfahrzeugtechnik 11/1958, 401f.

unterschiedlichem Tempo erfolgen, wobei sich die Proportionen aus den Gesamtaufgaben der Volkswirtschaft ergeben.“²¹⁹

Die von der Partei definierten Aufgaben der Volkswirtschaft waren nicht die Versorgung der Bevölkerung mit „Luxusgütern“ wie Automobilen. Die Produktion von Kraftfahrzeugen, insbesondere die materialaufwendige und im Gegensatz zu den Nutzfahrzeugen nicht für andere Sparten der Industrie notwendige Produktion von Personenwagen musste zurückstecken, obwohl die absolute Höhe der Investitionen gegenüber der ersten Hälfte der 1950er-Jahre anstieg. Obwohl die Konzentration auf Trabant und Wartburg auch die Standardisierung bei den Zulieferbetrieben erleichterte, blieb die Pkw-Produktion weit hinter den Plänen zurück. Statt den geplanten 130.000 Einheiten wurde 1960 nicht einmal die Hälfte des Ziels erreicht. Die Wartezeit auf einen Trabant betrug 1960 etwa eineinhalb Jahre, das war zwar etwa drei- bis viermal so lange wie die Wartezeit auf einen 4.600 DM West teuren VW Käfer in der BRD, aber minimal in Vergleich zu den 1980er-Jahren, als die Wartefristen auf einen Neuwagen in Jahrzehnten gemessen wurden.²²⁰

Die Investitionen in die Industrie, die in den Jahren 1958 und 1959 stark gestiegen waren, sanken 1960 zugunsten weiter steigender Einkommen wieder. Ein weiterer Grund waren die ab 1960 unter Plan liegenden Lieferungen aus der UdSSR, deren Ausbleiben nach Möglichkeit kompensiert werden musste, wodurch für Ausgaben die sich erst zukünftig rentieren würden, weniger Budgetmittel vorhanden waren. Das führte zu einem Einbruch des Wirtschaftswachstums, der die Utopie der ökonomischen Hauptaufgabe nun auch in den Augen der führenden DDR-Politiker völlig realitätsfremd erscheinen ließ. Die Pkw Produktion stieg zwar deutlich an, 1959 wurden beispielsweise rund 20 000 Trabant produziert, während es 1961 bereits nahezu doppelt so viele waren.²²¹ Die Stückzahlen reichten aber nicht aus um den Bedarf zu decken. Wieder deutlich steigende Flüchtlingszahlen, die die Wirtschaft Ostdeutschlands weiter schwächten, führten schließlich zur Abriegelung entlang der Zonengrenze. Das Schlupfloch in den Westen wurde geschlossen, um die ökonomischen aber auch die politischen Probleme der DDR-Regierung zu lösen.²²²

²¹⁹ Kurt Lang, Die Bedeutung des Industriezweiges Automobilbau im Rahmen der Entwicklung der Volkswirtschaft, In: Kraftfahrzeugtechnik 3/1958, 81.

²²⁰ vgl. Schröder, Die Motorrad- und Pkw-Produktion, 75.

²²¹ vgl. Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 732.

²²² vgl. Steiner, Von Plan zu Plan, 112-122.

9. Zusammenfassung

Zusammenfassend möchte ich auf Basis der in den vorangegangenen Kapiteln getätigte Untersuchung der Geschichte der Automobilindustrie in Ostdeutschland von 1945 bis 1961 auf die Beantwortung der vier Leitfragen meiner Diplomarbeit eingehen.

9.1 Der Einfluss der Sowjetunion auf die Automobilproduktion

Der Einfluss der Sowjetunion beziehungsweise ihrer Statthalter prägte Ostdeutschland in den ersten Nachkriegsjahren. Mehr als die Kriegsschäden verhinderten Demontagen das Funktionieren vieler Betriebe der sowjetischen Besatzungszone. Das galt vor allem für die Automobilwerke der Auto Union in Zwickau. Die Fabrik in Eisenach, vormals im Eigentum der Bayrischen Motorenwerke, erhielt die Rechtsform einer Sowjetischen Aktiengesellschaft (SAG) und ging in das Eigentum der Sowjetunion über. Die Auto Union Betriebe blieben ebenfalls unter Kontrolle der Sowjetunion und wurden erst 1948 zu volkseigenen Betrieben umgewandelt. Etwa zur gleichen Zeit begann in Sachsen auch die langsame Wiederaufnahme der Produktion der ersten Vorkriegsmodelle. In den Jahren davor gab es dafür weder die Erlaubnis der Vertreter der Besatzungsmacht, noch die erforderlichen Rohstoffe. Die Rohstoffproblematik, vor allem hervorgerufen durch die Teilung Deutschlands, blieb noch lange über die unmittelbare Nachkriegszeit hinaus ein wesentlicher, behinderender Faktor für die ostdeutsche Industrie. Das Werk in Eisenach kam hingegen in den Genuss bevorzugter Belieferung mit Grundstoffen. Die Sowjets sorgten dafür, dass der Materialfluss nicht ins stocken geriet. Das geschah in ihrem eigenen Sinn, da die in Thüringen hergestellten Automobile kaum dem Inlandsmarkt der SBZ zugute kamen. Sie gingen entweder an die Besatzungsmacht, in die Sowjetunion oder in den Export. Abgesehen vom SAG Betrieb in Eisenach wirkte sich die Besatzungsmacht negativ auf die Wiederaufnahme der Automobilproduktion aus. Das geschah einerseits durch die Verbringung produktionsnotwendiger Teile aus den Werken in Sachsen in die Sowjetunion, wo sie, im Gegensatz zu einem Opel-Werk in Brandenburg, das bei Moskau wieder aufgebaut wurde, keiner sinnvollen Verwendung mehr zugeführt wurden. Andererseits war die Sowjetische Besatzungszone, bedingt durch die Teilung Europas in zwei Blöcke, von großen Teilen der Rohstoffversorgung und der Zulieferindustrie - die sich in Westdeutschland befand - abgeschnitten. Äußerst negativ wirkte sich auch die, vor allem durch die Furcht vor der Besatzungsmacht ausgelöste, Flucht großer Teile der technischen und administrativen Führungsebene auf das Wiederaanlaufen der Produktion aus.

9.2 Die Auswirkung des historischen Erbes der Automobilindustrie auf die Entwicklung nach dem zweiten Weltkrieg

Die lange Tradition der Automobilfertigung im Osten Deutschlands hatte zweifellos große Auswirkungen auf die Wiederaufnahme der Fertigung nach dem zweiten Weltkrieg. Diese Tatsache unterschied die SBZ nicht wesentlich von den anderen Kraftfahrzeugproduzenten. Auch anderswo wurde die Produktion von Vorkriegsentwicklungen nahezu unverändert nach dem zweiten Weltkrieg wieder aufgenommen. In der sowjetischen Einflussphäre gab es jedoch - abgesehen von der Tschechoslowakei - nur in der SBZ eine bedeutende Automobiltradition, auf der man aufbauen konnte. Die Produktion von Automobilen der Marke BMW (später EMW) wurde nur bis in die erste Hälfte der 1950er-Jahre weitergeführt. Die bis zu diesem Zeitpunkt auf Vorkriegsmodellen basierenden Konstruktionen waren für den Markt der DDR zu groß und teuer. Eine Weiterentwicklung dieser Automobile, die nötig war, um auf den Exportmärkten konkurrenzfähig zu bleiben, wäre zu aufwendig gewesen. Der größte Hersteller der Auto Union, DKW, bildete das Rückgrat der Automobilherstellung in Zwickau. Diese wurde erst gegen Ende der 1940er-Jahre mit einem ebenfalls unveränderten Vorkriegsmodell, das bereits zu Beginn der 1930er-Jahre seinen Produktionsstart hatte, wieder aufgenommen. Da dieses Auto, obwohl hoffnungslos veraltet, bei der Produktion nur vergleichsweise wenige der knappen Rohstoffe - wie Stahlbleche - benötigte, blieb es bis Mitte der fünfziger Jahre, wenn auch nur nach Maßstäben der DDR, das Volumenmodell.

Die Modelle die folgten, trugen zwar eine neuartige Kunststoffkarosserie, aber das Antriebskonzept der frühen 1930er-Jahre - Frontantrieb und Zweitaktmotor - wurde beibehalten. Gleiches gilt auch für den Mittelklassewagen, der die Nachfolge der BMW/EMW Modelle in Eisenach antrat. Die Gründe dafür lagen wahrscheinlich darin begründet, dass die Techniker über langjährige Erfahrungen in der Handhabung dieser Technologien verfügten und die Entwicklungsabteilungen nur äußerst mangelhaft ausgestattet waren. Im Übrigen wurde an oberster politischer Stelle entschieden, dass hauptsächlich die bereits vorhandene Technik verwendet werden sollte - wie auch aus dem Beschluss des Politbüros aus dem Jänner 1954 über die zukünftig zu fertigenden Modelle ersehen werden kann.²²³

²²³ vgl. Sitzung des Politbüros, Protokoll Nr. 2/54 vom 5. Jänner 1954, Plan der Produktion von Pkw, Index im Bundesarchiv: DY 30 IV/2/340, online unter: http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30pbpr/mets/dy30pbpr_jIV2_2_0340/index.htm?target=midosaFraCont&backlink=http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30pbpr/index.htm-kid-5924b59a-afa8-486d-b42e-8b4db16dc872&sign=DY_30/J_IV_2/2/340, (8. August 2012).

9.3 Warum waren die 1950er-Jahre die innovativste Zeit der Automobilindustrie der DDR?

Die DDR wird in der Historiographie normalerweise nicht als Beispiel für einen Staat herangezogen, der Innovationen in besonderem Ausmaß förderte. Wenn man die Automobilfertigung im Osten Deutschlands im Speziellen betrachtet, kann man leicht zum gleichen Schluss kommen. Peter Kirchberg titelt die Beschreibung der 1960er-Jahre des Autobaus mit „Der lange Marsch im Tritt auf der Stelle.“²²⁴ Es war keineswegs so, dass in den Werken keine Bemühungen vorhanden waren, innovative Lösungen zu entwickeln um mit dem Fortschritt im internationalen Automobilbau mithalten zu können. Die Politik stoppte jedoch alle Entwicklungen, manche davon in bereits sehr fortgeschrittenem Stadium. Das führte dazu, dass letztlich ein Trabant aus den späten 1980er Jahren, abgesehen von einer in sechziger Jahren modifizierten Karosserie, mit einem 30 Jahre zuvor produzierten Trabant technische nahezu identisch war. Angesichts der veralteten Modellpalette und der nach wie vor problematischen Materialmangels, wurde zu Beginn der 1950er-Jahre jedoch die politische Entscheidung getroffen, einen Kleinwagen zu entwickeln, dessen Karosseriebeplankung aus Kunststoff sein sollte. Ob die Unruhen im Juni 1953 mitentscheidend dafür waren, dass die Erneuerung der Modellpalette in Angriff genommen wurde, um den Bürgern der DDR eine Vermehrung ihres Wohlstands in Aussicht zu stellen, wie in der Sekundärliteratur gelegentlich behauptet wird,²²⁵ konnte ich durch Quellen nicht belegen.

Jedenfalls brachten es die Techniker mit minimalen Entwicklungsressourcen zustande, einen Kleinwagen mit Kunststoffkarosserie zu entwickeln, der mit Rohstoffen produziert werden konnte, welche mit relativ geringen Mitteln in der DDR zu beschaffen waren. Diese Leistung ist umso höher einzustufen, da die Unterstützung durch die Politik - trotz des klaren Bekenntnisses zum Bau des Kleinwagens - im Gleichklang mit der ökonomischen Situation Ostdeutschlands, sich auf niedrigem Niveau ständig änderte. Zudem hemmte die nach wie vor kaum vorhandene Zulieferindustrie die Entwicklung. Fertigungsmaschinen mussten ebenso teilweise selbst konstruiert werden. Der Vorläufer des Trabants, ein wichtiges Zwischenmodell, wurde ohne offiziellen Auftrag konstruiert. Auch in Eisenach wurde Mitte der 1950er-Jahre ein neues Fahrzeug entwickelt. Dieses wurde ebenfalls ohne Planlegitimation entwickelt, fand später Zustimmung und war auf den internationalen Märkten konkurrenzfähig. Ein ebenfalls neuer Motor bekam von den politischen Entscheidungsträgern jedoch nie die

²²⁴ Kirchberg, Plaste, Blech und Planwirtschaft, 317.

²²⁵ vgl. derselbe, ebenda, 162.

Entwicklungsfreigabe. Der Bau eines Fahrzeugs der oberen Mittelklasse, das für die Führungsschicht der DDR ein Prestigeprojekt war, erhielt ungeachtet dieser Tatsache nie die nötige materielle Unterstützung und war zum Scheitern verurteilt. Dennoch wurde in den 1950er Jahren die komplette Personenwagenpalette der DDR erneuert.

9.4 Die Hauptgründe der gehemmten Entwicklung der DDR und der Wettstreit der Systeme

Andre Steiner sieht im System der Planwirtschaft das entscheidende Moment für die mangelnde Konkurrenzfähigkeit der DDR-Wirtschaft.²²⁶ Die Startbedingungen waren bedingt durch die Demontagen, die übrigen Reparationsleistungen und durch die Trennung einer arbeitsteilig organisierten Industrie von Rohstoffen und Zulieferbetrieben, schon schlechter als jene der BRD. Doch das planwirtschaftliche System schaffte es nicht mit den westlichen Industrienationen in wirtschaftlicher Hinsicht mitzuhalten. Die Schere zwischen den beiden deutschen Staaten, gemessen in Wirtschaftsleistung und Wohlstand, wurde immer größer. Die DDR-Führung vertraute auf ein von der Sowjetunion übernommenes System einer zentral geplanten Wirtschaft, frei von marktwirtschaftlichen Mechanismen wieder freien Preisbildung und deren Signalwirkung, was zu großen Fehlallokationen führte. Die Wirtschaft hatte sich der Politik unterzuordnen.²²⁷ Besonders die Automobilindustrie hatte unter diesen Voraussetzungen zu leiden. Von dringend benötigten Lieferungen abgeschnitten, die durch das neue östliche Wirtschaftsbündnis in keiner Weise kompensiert werden konnten, war sie zudem bei der Mittelzuteilung gegenüber anderen Sparten stark benachteiligt. Das führte zu einer im Vergleich zur BRD sehr geringen Produktion von Personenkraftwagen, da diese bis zur Serienreife der Kunststoffkarosserie zudem in der DDR knappe Materialien wie Bleche in großen Mengen verbrauchte.

Der 1958 auf den 5. Parteitag der SED ausgerufene Wettstreit der Systeme durch die Verkündung der ökonomischen Hauptaufgabe, die darauf abzielte, dass die DDR bis zum Jahr 1961 in der Konsumgüterproduktion pro Kopf einholen sollte, war im vorhinein zum Scheitern verurteilt. Schon bei guter wirtschaftlicher Lage wären enorme Wachstumsraten nötig gewesen, um dieses Ziel zu erreichen. Der Einbruch der DDR-Wirtschaft im Jahr 1960 machte den Plan völlig illusorisch. Aus Berichten in zeitgenössischen Automobilzeitschriften aus dem Jahr ist ersichtlich, dass sich der Leiter der Hauptverwaltung Automobilbau durchaus der Tatsache bewusst war, dass die Pkw-Produktion der DDR deutlich dem Bedarf

²²⁶ Steiner, Von Plan zu Plan, 7.

²²⁷ *derselbe*, ebenda.

hinterherhinkte, machte aber gleichzeitig klar, dass die Politik dem privat genutzten Automobil bei der Erfüllung der Wohlstandsversprechen des Parteitags keinen hohen Stellenwert zumäß. Systemkonformere Alternativen, wie Mietwagen, wurden von der Bevölkerung gerne angenommen, gleichzeitig aber so halbherzig in die Praxis umgesetzt, dass ihre Bedeutung zu gering blieb, um dem Autokauf ernsthaft Konkurrenz zu bereiten.

Die Unmöglichkeit, innerhalb des bestehenden Systems der zentral geplanten Wirtschaft den Westen wirtschaftlich einzuholen oder zu überholen und damit die jährliche Übersiedelung einer sechsstelligen Zahl an Bürgern der DDR in den Westen, die ihrerseits für die ostdeutsche Wirtschaft von großer Bedeutung waren, führte zur Schließung der Grenzen und zum Bau der Berliner Mauer im Jahr 1961. Diese Maßnahmen, euphemistisch „Störfreimachung der Wirtschaft“ genannt, führten vorerst zu einer ökonomischen Stabilisierung der DDR und von der sozialistischen Utopie in den real existierenden Sozialismus.

10. Literaturverzeichnis

10.1 Quellensammlung

Dierk *Hoffmann* / Karl-Heinz *Schmidt* / Peter *Skyba*, Die DDR vor dem Mauerbau. Dokumente zur Geschichte des anderen Deutschen Staates 1949-1961 (München 1993).

10.2 Digitale Quellen

Alle nachfolgend aufgelisteten digitalen Quellen wurden in der Stiftung Archiv der Parteien und Massenorganisationen der DDR im deutschen Bundesarchiv

<http://www.bundesarchiv.de> über ARGUS (ARchivGUtSuche) recherchiert (SAPMO-Barch)

- Sitzung des Politbüros, Protokoll Nr. 2/54 vom 5. Jänner 1954, Plan der Produktion von Pkw, Index im Bundesarchiv: DY 30 IV/2/340, online unter: http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30pbpr/mets/dy30pbpr_jIV2_2_0340/index.htm?target=midosaFraContent&backlink=http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30pbpr/index.htm-kid-5924b59a-afa8-486d-b42e-8b4db16dc872&sign=DY 30/J IV 2/2/340, (8. August 2012).
- Brief des Sekretär des ZK der SED (*Ziller*) an den Stellvertreter des hohen Kommissars der UdSSR in Deutschland (Miroschnitschenko), Entwicklung des Personenkraftwagenbaues der Deutschen Demokratischen Republik (Berlin 1953), Bau von Personenkraftwagen, Index im Bundesarchiv: DY 30/3697, online unter: http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30bul/mets/dy30bul_3697/index.htm?target=midosaFraContent&backlink=http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30bul/index.htm-kid-9a528bf7-52a3-4ab6-a73e-f90b02f3969d&sign=DY 30/ 3697, (8. August 2012).
- Sitzung des Politbüros, Anlage Nr. 1 zum Protokoll Nr. 17/56 vom 10. April 1956, Perspektive des Industriezweigs Automobilbau und Ausarbeitung der Ökonomik des Industriezweigs, Index im Bundesarchiv: DY 30/J IV 2/2/471, online unter: http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30pbpr/mets/dy30pbpr_jIV2_2_0471/index.htm?target=midosaFraContent&backlink=http://startext.net-build.de:8080/barch/Midosasearch/dy30pbpr/index.htm-kid-92321269-58e2-49ac-9738-78a7ece9b491&sign=DY 30/J IV 2/2/471, (8. August 2012).

10.3 Periodika/ gedruckte Quellen

Aufgehorcht, Journal für Autofreunde (Chemnitz 2004-heute)

Verwendete Ausgaben: 1/2007, 2/2007, 1/2008 und 2/2008.

KFT Kraftfahrzeugtechnik, Technische Zeitschrift des Kraftfahrwesens (Berlin 1951-1999)

Verwendete Ausgaben: 3/1958, 11/1958 und 2/1959.

10.4 Sekundärliteratur

Werner *Abelshauser*, Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Von 1945 bis zur Gegenwart. 2. Auflage (München 2011).

Betriebsparteiorganisation der SED des VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau (Hg.), Automobilbauer einst und jetzt. 1. Auflage (Berlin 1976).

Rudolf *Boch* (Hg.), Geschichte und Zukunft der deutschen Automobilindustrie. Tagung im Rahmen der „Chemnitzer Begegnungen“ (Stuttgart 2001).

Arch *Brown* / Pat *Chappel* / Bob *Hall*, Chevrolet Chronicle (Lincolnwood 1991).

Ute *Dieckhoff* / Jörg *Ludwig* / Klaus *Müller*, In Fahrt. Autos aus Sachsen. Beiträge eines Kolloquiums in Chemnitz, Sächsischen Staatsarchiv (Hg.) (Leipzig 2005).

Gerald *Diesner* / Rainer *Gries* (Hg.), Propaganda in Deutschland. Zur Geschichte der politischen Massenbeeinflussung im 20. Jahrhundert (Darmstadt 1996).

Mario *Frank*, Walter Ulbricht, Eine Deutsche Biographie (2001).

Sönke *Friedreich*, Autos bauen im Sozialismus, Arbeit und Organisationskultur in der Zwickauer Automobilindustrie nach 1945 (Berlin 2008).

Dierk Hoffmann, Die DDR unter Ulbricht. Gewaltsame Neuordnung und gescheiterte Modernisierung (Zürich 2003).

Horst *Ihling*, Autoland Thüringen, Gestern und heute, 1. Auflage (Stuttgart 2002).

Stefan *Jordan*, Theorien und Methoden der Geschichtswissenschaft (Paderborn 2009).

Rainer *Karlsch*, Allein gezahlt? Die Reparationsleistungen der SBZ/DDR 1945-1953, 1. Auflage (Berlin 1993).

Rainer *Karlsch* / Michael *Schäfer*, Geschichte Sachsens im Industriezeitalter (Leipzig 2006).

Peter *Kirchberg*, Plaste, Blech und Planwirtschaft. Die Geschichte des Automobilbaus in der DDR, 2. Auflage (Berlin 2001).

Eberhard *Kittler*, Typenkompass DDR-Personenwagen 1945-1990. 1. Auflage (Stuttgart 2008).

Christoph *Kleßmann* / Peter *Lautzas* (Hg.), Teilung und Integration. Die doppelte deutsche Nachkriegsgeschichte als wissenschaftliches und didaktisches Problem (Bonn 2005).

Christian *Kleinschmidt*, Konsumgesellschaft (Göttingen 2008).

Jürgen *Kocka* (Hg.), Historische DDR-Forschung. Aufsätze und Studien (Berlin 1993)

Wolfgang *König*, Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft. Konsum als Lebensform der Moderne (Stuttgart 2008).

Wolfgang *König*, Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft, „Volkspunkte“ im Dritten Reich. Vom Scheitern einer nationalsozialistischen Konsumgesellschaft (Paderborn, 2004).

Martin *Kukowski*, Die Chemnitzer Auto Union AG und die „Demokratisierung“ der Wirtschaft in der Sowjetischen Besatzungszone von 1945-1948 (Stuttgart 2003).

Werner *Lang*, Wir Horch-Arbeiter bauen wieder Fahrzeuge. Geschichte des Horch-Werkes Zwickau 1945-1958, 3. Auflage (Aue 2007).

Andreas *Malycha*, Peter Jochen *Winters*, Die SED, Geschichte einer Deutschen Partei. Originalausgabe (München 2009).

Ina *Merkel*, Utopie und Bedürfnis, Die Geschichte der Konsumkultur in der DDR (Köln 2009).

Kurt *Möser*, Die Geschichte des Autos, 1. Auflage (Frankfurt/Main 2002).

Harry *Niemann* / Armin *Hermann*, Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten. Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte (Stuttgart 2005).

Reinhard *Osterroth*, Ferdinand Porsche. Der Pionier und seine Welt, 1. Auflage (Reinbek bei Hamburg 2004).

Werner *Oswald*, Kraftfahrzeuge der DDR, 3. Auflage (Stuttgart 2003).

Joachim *Radkau*, Technik in Deutschland. Vom 18. Jahrhundert bis heute (Frankfurt/Main 2008).

Siegfried *Rauch*, DKW. Geschichte einer Weltmarke, 1. Auflage (Stuttgart 2007).

Matthias *Röcke*, Die Trabi-Story. Der Dauerbrenner aus Zwickau, Lizenzausgabe (Bath o. J.).

Frank *Rönicke*, Schrader - Typen – Chronik. Trabant 1957-1991, 1. Auflage (Stuttgart 2007).

Michael F. *Scholz*, Gebhard. Handbuch der deutschen Geschichte, Die DDR 1949-1990. 10. Auflage (Stuttgart 2009).

Wolfgang *Schröder*, Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR, 1. Auflage (Bielefeld 2009).

Lewis H. *Siegelbaum*, The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc (New York 2011).

Immo *Sievers*, Jorgen Skafte Rasmussen, Leben und Werk des DKW-Gründers, 1. Auflage (Bielefeld 2006).

Dietrich *Staritz*, Geschichte der DDR. Erweiterte Neuauflage (Frankfurt 1996).

Dietrich *Staritz*, Die Gründung der DDR. Von der sowjetischen Besatzungsherrschaft zum sozialistischen Staat, 3. Auflage (München 1995).

Andre *Steiner*, Von Plan zu Plan. Eine Wirtschaftsgeschichte der DDR, Lizenzausgabe für die Bundeszentrale für politische Bildung (Bonn 2007).

Theo *Stiegler*, Der Trabant wird 50, 1. Auflage (Dresden 2007).

Christian *Suhr*, Das Messealbum. DDR-Motorindustrie im Spiegel der Leipziger Messe, 1. Auflage (Stuttgart 2010).

Christian *Suhr* / Ralf *Weinreich*, DDR Autos im Bild. Personenwagen und Nutzfahrzeuge von 1945-1990, 1. Auflage (Stuttgart 2009).

Rolf *Walter*, Wirtschaftsgeschichte. Vom Merkantilismus bis zur Gegenwart, 5. Auflage (Köln/Weimar/Wien 2011).

Hermann *Weber*, Geschichte der DDR (München 2006).

Hermann *Weber*, Die DDR 1945-1990. Oldenbourg Grundriss der Geschichte, 3. Auflage (München 2000).

11. Abkürzungsverzeichnis

BRD	Bundesrepublik Deutschland
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DKW	Abkürzung für: Dampfkraftwagen; ehemalige deutsche Automobil- und Motorradmarke
DM	Deutsche Mark
EMW	Eisenacher Motorenwerk
FEW	Forschungs- und Entwicklungswerk
HO	Handelsorganisation
HV	Hauptverwaltung
KPD	Kommunistische Partei Deutschlands
RGW	Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe
RM	Reichsmark
SAG	Sowjetische Aktiengesellschaft
SAPMO	Stiftung Archiv der Parteien und Massenorganisationen der DDR im Bundesarchiv
SBZ	Sowjetische Besatzungszone
SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
SMAD	Sowjetische Militäradministration
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
UdSSR	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
VEB	Volkseigener Betrieb
VVB	Vereinigung volkseigener Betriebe
ZK	Zentralkomitee
ZVA	Zentralen Versuchsabteilung

Abstracts

Abstract deutsch

Die Arbeit behandelt die Entwicklung der Automobilindustrie in der SBZ und in der frühen DDR. Diese wurde durch mehrere Faktoren gehemmt. So konnte diese zwar auf eine industrielle Substanz aufbauen, die vor dem zweiten Weltkrieg über ein Viertel der Automobile Deutschlands fertigte, doch fielen nach 1945 die zur Produktion nötigen Rohstofflieferanten und Zulieferer zu großen Teilen weg. Ebenso limitierten Kriegsschäden und in noch größerem Ausmaß Demontagen die Produktionskapazität. Die geringe Automobilproduktion der ersten Jahre nach dem Krieg war für Besatzungsmacht, Behörden und den Export bestimmt. Sowohl die ökonomische Situation als auch politische Dogmen ließen kaum privaten Autobesitz zu. Investitionen in die Grundstoffindustrie hatten, nach dem Vorbild der Sowjetunion absoluten Vorrang vor der Konsumgütererzeugung. Anfang des Jahres 1954 fielen dennoch der politische Beschluss einen Kleinwagen für breitere Schichten der Bevölkerung zu konstruieren. Doch bestellt konnte ein Automobil in der DDR ohne offizielle Bescheinigung erst Jahre später werden. Obwohl eine Neuentwicklung mit Kunststoffkarosserie, wurden viele Konstruktionsprinzipien der bis dahin gebauten Vorkriegsmodelle beibehalten. Der in Sachsen gefertigte Kleinwagen wurde zur wichtigsten automobilen Entwicklung der DDR. Nach der, Ende der 1950er-Jahre beendeten, Typenbereinigung war ein in Thüringen produzierter Mittelklassewagen der einzige weitere Pkw aus DDR Produktion. Trotz weitgehend standardisierter Fertigung blieb der Stand der Versorgung der Bevölkerung Ostdeutschlands mit Automobilen weit hinter jener der BRD zurück.

Abstract englisch

This paper tackles the development of the automotive industry in the Soviet Occupation Zone and former GDR. This industry was stunted by several factors. As before World War II more than one fourth of the German auto cars have been built there, this industry could indeed built on its former substance, but necessary components and suppliers for production where no longer available. In the same way damages as a consequence of World War 2 and - to an even higher extend – disassembling limited the production capacity. The limited automotive production output of the first years after the war was used for the occupying power, the authorities and for export. The economic situation as well as political dogmas hardly allowed for private holding of cars. Following the model of the Soviet Union, investments in the primary industry had absolute priority to consumer good production. However, at the beginning of the year 1954, the political decision was taken to construct a compact car for the general public. Anyhow, it needed several years to pass to have the possibility to order an automobile in the GDR. Even for a new product development with plastic body, the construction principles of the pre-war produced car-types have been maintained. The compact car constructed in Saxony stayed the most important automotive product development in the GDR. After the type-correction in the late 1950s, a medium-sized vehicle produced in Thuringia was the only further passenger car produced in the GDR. Despite largely standardized production, the level of supply for the general public of Eastern Germany with automobiles lacked behind the corresponding level in the Federal Republic of Germany.

Lebenslauf

Name	Michael Mayer
persönliche Daten	geboren am 18. März 1969, Wien verheiratet, 1 Sohn
wohnhalt	2232 Deutsch-Wagram
Nationalität	Österreich
Fremdsprachen	Englisch - Maturaniveau Grundkenntnisse Französisch
Schulausbildung	
1975 – 1979	Volksschule Deutsch-Wagram
1979 – 1987	Bundesgymnasium Gänserndorf
seit 1987	Studium an der Universität Wien – Rechtswissenschaften – Betriebswirtschaft – Geschichte (seit 2007)
beruflicher Werdegang	
	Mitarbeiter in – Kunststoff verarbeitender Industrie – Autovermietung – Postbus AG – Versicherungswirtschaft