

Georg T. Seiler

Motorisierte Zweiräder der DDR im Außenhandel

Exportgeschichte von MZ, Simson, EMW und IWL
von 1945 bis 1990

Karlsruher Institut für Technologie
Institut für Technikzukünfte

Motorisierte Zweiräder der DDR im Außenhandel.
Die Exportgeschichte von MZ, Simson, EMW und IWL von 1945 bis 1990.

Zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktors der Philosophie (Dr. phil.) von der KIT-Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) genehmigte Dissertation

von Georg Toni Seiler

Tag der mündlichen Prüfung: 19. September 2022

1. Gutachter: Prof. Dr. Kurt Möser
2. Gutachter: Prof. Dr. Marcus Popplow

wbg Academic ist ein Imprint der Verlag Herder GmbH
© Verlag Herder GmbH, Freiburg im Breisgau 2025
Hermann-Herder-Straße 4, 79104 Freiburg
Kontaktadresse für Produktsicherheitsfragen: produktsicherheit@herder.de
Alle Rechte vorbehalten
www.herder.de

Satz und E-Book: Arnold & Domnick GbR, Leipzig
Umschlaggestaltung: Arnold & Domnick GbR, Leipzig
Umschlagmotiv: © Die wichtigsten Abnehmerländer des DDR-Zweiradkombinates.
Karte Georg T. Seiler, Kartenvorlage primap MapCreator3

Printed in Germany

ISBN Print: 978-3-534-64063-8
ISBN E-Book (PDF): 978-3-534-64064-5

Inhalt

Vorwort	9
1 Einleitung	10
1.1 Thesen und Fragestellungen	12
1.2 Forschungsstand	14
1.3 Quellenlage	17
1.4 Methodische Herangehensweise und disziplinäre Einordnung	25
1.5 Gliederung	29
1.6 Anmerkungen zu Sprache und Begrifflichkeiten	30
2 Voraussetzungen für den Export – Planwirtschaft und Außenhandel	33
2.1 Überblick Wirtschaftsgeschichte DDR	33
2.1.1 1945–1948: Ausgangsbedingungen nach Kriegsende: Demontage und Reparationen	33
2.1.2 1948–1953: Aufbau der Planwirtschaft	37
2.1.3 1953–1961: Die ‚ökonomische Hauptaufgabe‘ führte zum Mauerbau	41
2.1.4 1961–1971: Neuordnungsversuche durch Reformen	45
2.1.5 1971–1982: Einheit von Wirtschaft- und Sozialpolitik	49
2.1.6 1982–1989/90: Niedergang der DDR-Wirtschaft	53
2.1.7 Die sozialistische Planwirtschaft	57
2.1.8 Das Innovationsproblem	64
2.1.9 Die Betriebe und Kombinate	67
2.2 „[H]eiliges staatliches Monopol, wie seit Lenins Zeiten“ – Besonderheiten des Exports in der DDR	71
2.3 Verhältnis zu verschiedenen Absatzgebieten und Ländern	84
2.3.1 RGW und andere sozialistische Länder	84
2.3.2 Kapitalistische Industrieländer im NSW	88
2.3.3 Besonderheit innerdeutscher Handel	89
2.3.4 Entwicklungsländer	95
Zusammenfassung: Wirtschaft und Außenhandel in der DDR	98
3 Geschichtlicher Abriss zum Werdegang der DDR-Zweiradhersteller	102
3.1 Motorrad-Mobilisierung in Deutschland – Unterschiede BRD-DDR	102
3.2 Eisenacher Motorenwerke (EMW) – PKW-Bau verdrängt Motorradproduktion	116
3.3 Industrierwerke Ludwigsfelde (IWL) – DDR-Motorrollerproduktion als Episode	130
3.4 Motorradwerk Zschopau (MZ) – Der Motorradhersteller der DDR	137
3.5 Simson Suhl – Entwicklung zum Leitbetrieb der DDR-Zweiradindustrie	152
Zusammenfassung: Die Kraftradproduktion in der DDR	178
4 Ringen um Weltniveau – Image der Krafträder aus der DDR	181
4.1 Orientierung am Weltstand – Marktforschung, Marktlage, Absatzsituation	182
4.2 Orte für öffentliche Präsentation und Kundenkontakte – internationale Messen	204
4.3 Motorsport – Von der Straße ins Gelände	217
4.4 Intensive Bewährungsproben – Test- und Langstreckenfahrten im Ausland	228

4.5	Vergleich der Bewertung in nationalen und internationalen Fachzeitschriften	244
	Zusammenfassung: Das Ansehen motorisierter DDR-Krafträder	254
5	Auf der ganzen Welt fahren motorisierte Zweiräder ‚Made in GDR‘ – Formen des Exports in ausgewählte Zielländer	258
5.1	Geschäfte nach Plan und Handelsabkommen – Die RGW-Länder	259
5.1.1	Der ‚große Bruder‘ Sowjetunion (UdSSR)	260
5.1.2	Handel zwischen Gleichen: Tschechoslowakei (CSSR)	268
5.1.3	Der nahezu unersättliche Abnehmer: Ungarn (UVR)	273
	Zwischenstand: DDR-Krafträder im RGW-Handel	288
5.2	Ausfuhr unter marktwirtschaftlichen Bedingungen – Das NSW	289
5.2.1	Export-„Geschäfte mit dem Klassenfeind“: Bundesrepublik Deutschland (BRD)	290
5.2.2	Aussichtsreiche Absatzchancen: Griechenland	336
5.2.3	Großbritannien: „Ein traumhafter Markt“	346
	Zwischenstand: Export motorisierter DDR-Krafträder in das NSW	376
5.3	Absatzwege und Ergebnisse so verschieden wie die Gegenden selbst – Die Entwicklungsländer	380
5.3.1	Montage von Simson-Mokicks fern der DDR: Angola	381
5.3.2	Das Scheitern eines groß angelegten Projekts zur MZ-Montage im Ausland: Brasilien	393
5.3.3	Irak: Enge Verbindung und hohe Exportzahlen	426
5.3.4	Kuba: Ein RGW-Mitglied jenseits von Europa	440
5.3.5	Marokko: Ein typisches Beispiel ohne spezielle Besonderheiten	454
	Zwischenstand: Export motorisierter DDR-Zweiräder in Entwicklungsländer	458
5.4	Zusammenarbeit zwischen Außenhandelsbetrieb und Herstellerwerken	461
	Zusammenfassung: Export von DDR-Krafträdern	468
6	Als Vergleich: Der Ablauf des Außenhandels anderer DDR-Exportwaren	473
6.1	Optisch-mechanische Geräte des VEB Carl Zeiss Jena	476
6.2	Fotoapparate und Spiegelreflexkameras von PENTACON	483
6.3	Mehr als ein Nebenprodukt: Jagd- und Sportwaffen von Simson Suhl	491
	Zusammenfassung: Beispiele anderer Exportgüter	497
7	Schlussbetrachtungen	499
7.1	Zusammenfassung	499
7.2	Motorisierte Zweiräder und gesellschaftliche Veränderung	506
7.3	Das Ansehen in der Welt	507
7.4	Marktforschung, Marktlage und Messen	510
7.5	Verkaufsverfahren und Vermarktungswege in verschiedenen Absatzgebieten	515
7.6	Produktions- und Lieferqualität	519
7.7	Motorisierte Zweiräder aus der DDR im Bezugfeld Technik und Politik	522
7.8	DDR-Krafträder als bedeutendes Exportgut	528
7.9	Anknüpfungspunkte in der Gegenwart	533
8	Quellen- und Literaturverzeichnis	537
8.1	Quellen	537
8.1.1	Primärquellen	537
8.1.2	gedruckte Quellen	537
8.2	Literatur	540

8.3	weitere Informationsquellen	550
8.3.1	Zeitschriften	550
8.3.2	Zeitungen	550
8.3.3	Internet	551
8.3.4	Film	551
8.3.5	Interviews	552
8.3.6	Sonstige	552
9	Anhang	553
9.1	Abkürzungsverzeichnis	553
9.2	Zahlen und Statistiken	555
9.3	Abbildungsverzeichnis	577

Vorwort

Vor dem Einstieg in das Thema danke ich an dieser Stelle ausdrücklich allen Menschen und Organisationen, deren Unterstützung und Hilfe die Erarbeitung meiner Dissertation gefördert, erleichtert sowie überhaupt möglich gemacht haben. Da in diesem Rahmen nicht jeder einzeln angesprochen werden kann, stehen nachfolgend – stellvertretend für alle anderen – einige besonders erwähnenswerte Personen.

Zu allererst mein Betreuer, Herr Prof. Dr. Kurt Möser, unter dessen Obhut ich diese Arbeit am Institut für Technikzünfte (ITZ), Department für Geschichte, an der Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), anfertigen durfte. Ihm danke ich für Aufnahme und Begleitung, Ansporn und Bestätigung, neue Denkanstöße und horizontenerweiternde Diskussionen sowie die Möglichkeit zur freien und eigenen Entfaltung.

Mein Dank gilt ebenso allen Kontakten aus der Wissenschaft. Hervorzuheben sind dabei die Technik- und Verkehrshistoriker Prof. Dr. Reinhold Bauer und Dr. Frank Steinbeck, denen ich für die Gespräche über mein Forschungsthema und die anregende Kritik dazu dankbar bin. Letzterem danke ich vor allem für die mehrfach gewährte Unterstützung in verschiedensten Bereichen: sei es die Beratung und Hilfestellung bei Fragen, das Vermitteln von Kontakten oder die Begutachtung und Einschätzung meiner Arbeit.

Danken möchte ich ebenfalls allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der im Quellen- und Literaturverzeichnis aufgelisteten Archive für die Unterstützung bei der Recherche. Stellvertretend sei hier das Landesarchiv Thüringen – Staatsarchiv Meiningen genannt, in welchem ich den Großteil der Quellenforschungen durchgeführt habe. Des Weiteren bin ich allen besuchten Museen und deren Personal für die Einblicke in ihre Ausstellungen und Archive sowie die gewährte direkte Hilfe dankbar. Repräsentativ sind hier das Museum Automobile Welt Eisenach, das Fahrzeugmuseum Suhl sowie die Motorradmuseen Schloss Augustusburg und Schloss Wildeck zu nennen.

Allen meinen Zeitzeugen und Interviewpartnern bin ich ebenfalls zu großem Dank verpflichtet. Die Beantwortung meiner Fragen, die Erläuterung von Hintergrundinformationen, die Gewährung von Einsichtnah-

me in oder gar die Überlassung von Dokumenten und Material hat mir bei der Erarbeitung meiner Dissertation sowie dem Verständnis von Zusammenhängen sehr geholfen. Stellvertretend für alle anderen danke ich an dieser Stelle besonders den Herren Manfred Blumenthal, Dietrich Lemke, Ronny Renner, Fritz Röth und Christian Steiner.

Neben den fachlichen und thematischen Unterstützern habe ich aus meinem persönlichen Umfeld ebenfalls viel Hilfe von Bekannten, Verwandten und Freunden erfahren, für die ich sehr dankbar bin. Sei es durch beratende und motivierende Gespräche, die Erleichterung der Recherche an in ganz Deutschland verteilten Orten, die Gewährung kurzfristiger Hilfestellungen oder die nicht zu unterschätzende Möglichkeit, die Finanzierung meiner Dissertation abzusichern. Stellvertretend danke ich an dieser Stelle Enrico, Kai, Kim, Timo sowie Kerstin und Peter, Tanja und Andy.

Einen großen Dank spreche ich ebenfalls all jenen Menschen aus, die mir bei Erstellung und Redaktion des Textes behilflich waren. Sei es durch kleinere hilfreiche Ratschläge, Korrekturlesen oder dienliche Rückmeldungen zu Aufbau und Inhalt. In diesem Zusammenhang möchte ich ganz besonders Emma für ihre Hilfe und Unterstützung danken, für die gründliche Korrektur und die konstruktiv kritischen Hinweise zur Überarbeitung. Darüber hinaus bedanke ich mich für ihre Beharrlichkeit, den Zuspruch sowie die Motivation.

Natürlich gebührt sehr viel Dankbarkeit meinen Großeltern und vor allem meinen Eltern. Für alle möglichen Arten der Unterstützung, sei es moralisch oder wirtschaftlich, bis hin zur selbstverständlich gewährten Bereitschaft, als kurzfristig greifbare Zeitzeugen für verschiedenste Facetten der DDR-Geschichte zu dienen.

Besonders dankbar bin ich Kristina und Steffen für ihre Freundschaft, ihre Geduld und Ermunterung sowie für die regelmäßigen Nachfragen zum Fortgang meiner Arbeit. Ebenso danke ich ihnen für das Ermöglichen von zwischenzeitlicher Ablenkung, welche ich gerne angenommen habe und die meinem weiteren Schaffen immer neuen Schwung verlieh.

Georg T. Seiler
Hefßles, im Februar 2023

1 Einleitung

„Es ist ein Unterschied, ob Motorräder nach den USA, der UdSSR, in die westlichen Länder Europas oder in die Staaten Afrikas oder Asiens exportiert werden.“¹ Diese Ende der sechziger Jahre in einem Dienstreisebericht über den Besuch einer Motorradmesse in Großbritannien getätigte Aussage stellt den grundlegenden Gegenstand dieser Arbeit dar: Die Untersuchung des Exports von in der DDR produzierten motorisierten Zweiradfahrzeugen zwischen dem Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 und der Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion im Sommer 1990. Hier steht einmal nicht der – in den meisten Fällen aufgrund der vielen historischen und sozialen Gemeinsamkeiten völlig berechnete – Vergleich zwischen BRD und DDR allein im Fokus, sondern es werden gleichfalls Außenhandelsbeziehungen der DDR zu anderen Ländern untersucht².

Betrachtung finden allein die Erzeugnisse der vier großen volkseigenen Betriebe Eisenacher Motorenwerke (EMW), Industrierwerke Ludwigsfelde (IWL), Motorradwerk Zschopau (MZ) und Simson Suhl. Hauptsächlich im Fokus stehen dabei die beiden letztgenannten Hersteller, denn sie waren von Gründung bis Auflösung der DDR Produzenten und Exporteure von motorisierten Zweirädern. Bei EMW und IWL wurde deren Fertigung nach kurzer Zeit auf Geheiß der Staatsführung zugunsten anderer Erzeugnisse eingestellt. Auf Seitenwagen, Spezial- und Krankenfahrzeuge, wie zum Beispiel das Simson Duo sowie auf von Kleinherstellern und Privatpersonen produzierte Typen wird nicht spe-

zifisch eingegangen. Bedingungen und Besonderheiten des Ersatzteileexports werden zwar teilweise thematisiert, aufgrund der enormen Fülle und Eigenheiten dieses Bereichs jedoch nicht tiefgründiger bearbeitet.

Die Einflussnahme durch das Ministerium für Staatssicherheit der DDR (MfS) auf die Hersteller oder Außenhandelstätigkeiten – beispielsweise durch die Überwachung von Vorgängen in den Betrieben oder von Reise- und Messekadern – wird ebenso nur an einzelnen wenigen Stellen mit direktem Bezug zum Thema erwähnt. Diese genannten und weitere Felder im Referenzrahmen dieser Arbeit bieten ausreichend eigene Ansätze für umfangreiche und weitergehende Forschungen, weshalb ihnen in dieser Studie nur am Rande Aufmerksamkeit zukommen kann. Die Eigenheiten des Zweiradmarkts in der DDR finden ebenfalls nur teilweise Beachtung. Denn einerseits bietet der Export ausreichend eigene Themengebiete andererseits wurde der Binnenhandel mit DDR-Kraftfahrzeugen bereits mehrfach und gründlich untersucht.

Die vorliegende Ausarbeitung wird von einigen wichtigen Einflussfeldern bestimmt. Dazu gehören die in nahezu allen Bereichen direkt oder indirekt wahrnehmbare Dominanz der UdSSR in den sozialistischen Staaten sowie die Verflechtung der DDR mit dem ebenfalls von der Sowjetunion kontrollierten Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW)³. Außerdem kommen das für das Funktionieren der DDR-Wirtschaft unerlässliche Akquirieren von Devisen⁴ im Außenhandel

1 LATH-StA MGN, VEB Simson, Nr. 15: Dienstreisebericht Motorradausstellung London (1967). Der von den gemeinsam reisenden Simson- und MZ-Chefkonstrukteuren verfasste Bericht ist ebenfalls in den MZ-Akten zu finden: Sächs. StA Chemnitz, VEB MZ, Nr. 2041: MZ-Dienstreisebericht Großbritannien Earls Court (20. 10. 1967).

2 Ein interessantes Betätigungsfeld bieten die Beziehungen zwischen der DDR und den verschiedenen Ländern. Eine tiefgreifende Beschäftigung ist jedoch aufgrund der Fragestellung dieser Arbeit nicht möglich, weshalb nur näherungsweise und anhand von Literatur – die es bis jetzt nur zu sehr wenigen Staaten gibt – darauf eingegangen wird. Eine grundlegende Bearbeitung wird jedoch wahrscheinlich weitere aufschlussreiche Perspektiven zur DDR-Geschichte und ihrer internationalen Verflechtung erbringen.

3 „Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe, Abk. RGW, RgW, [...] engl. Council for Mutual Economic Assistance, Abk. CMEA, inoffiziell auch COMECON, internat. Wirtschaftsorganisation kommunist. Staaten zur wirtschaftl. Integration der Mitgliedsländer auf der Basis der Koordination der nat. Volkswirtschaftspläne und der Spezifizierung und Kooperation der Produktion im Rahmen einer internat. Arbeitsteilung der beteiligten Volkswirtschaften.“ o. V.: Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe. In: Brockhaus Enzyklopädie. Bd. 18. RAD-RÜS. Mannheim 1992, S. 76–77.

„Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe“ laut DDR-Definition: „[I]nternationale Wirtschaftsorganisation einer Reihe sozialistischer Staaten, deren zwischenstaatliche Beziehungen einen neuen, auf den Prinzipien des sozialistischen Internationalismus basierenden Typ darstellen.“ Ehlert, Willi u. a. (Hg.): Wörterbuch der Ökonomie – Sozialismus. 2. Aufl. Berlin 1969, S. 677–682.

4 „Devisen: „[A]usländ. Zahlungsmittel im Besitz von Inländern; bankwirtschaftlich: Ansprüche auf Zahlungen in fremder Währung an einem ausländ. Platz, z. B.: Guthaben bei ausländ. Banken, auf fremde Währung lautende und im Ausland zahlbare Wechsel und

und die gleichzeitige Notwendigkeit der Versorgung des Inlandmarkts zum Tragen. Gewicht hat ebenfalls der Ost-West-Gegensatz: In globalen Sphären zwischen den durch Sozialismus und Kapitalismus definierten Blöcken, im kleineren Rahmen die differenzierten politischen und wirtschaftlichen Standpunkte, welche die DDR von westlichen Staaten, insbesondere von der Bundesrepublik Deutschland, abgrenzte.

„Die DDR als hochindustrialisierter Staat ist ein an Rohstoffen armes Land und ist deshalb vor allem auf die Einfuhr wichtiger industrieller Rohstoffe [...] angewiesen. [...] Die Einfuhr dieser für unsere Volkswirtschaft lebenswichtigen Güter wird möglich durch den Export vielfältiger und hochwertiger Waren.“⁵

Die DDR exportierte daher eine Vielzahl von verschiedenen verarbeiteten Rohstoffen und Industrieerzeugnissen⁶, darunter Straßenfahrzeuge wie Motorräder, Motorroller, Mopeds und Mokicks. Aus sowjetischer Perspektive – und diese galt in der DDR – zählten Fahr-

zeuge und beispielsweise Elektrotechnik zu Erzeugnissen des Maschinenbaus. Dahingegen wurden Produkte der Bereiche Maschinen- und Apparatebau, Elektrotechnik/Elektronik sowie Fahrzeugbau in der BRD als Investitionsgüter⁷ definiert.⁸ Am sinnvollsten und eindeutigsten sind Straßenfahrzeuge zur Personenbeförderung, darunter ebenso die motorisierten Zweiräder, sicherlich als Konsumgüter⁹ zu verstehen.

Ein Zeitzeuge, der als stellvertretender Minister im Ministerium für Außenhandel der DDR tätig und für das sozialistische Wirtschaftsgebiet zuständig gewesen war, gab die Empfehlung ab, nicht nur die Exportgeschichte der motorisierten Zweiräder, sondern der kompletten DDR-Fahrzeugsparte zu bearbeiten, da dieser Bereich noch nicht ausreichend untersucht sei.¹⁰ Eine Aussage, die das zentrale Thema dieser Arbeit als Forschungsdesiderat belegt, sich jedoch auf viele weitere Gebiete und Branchen ausweiten ließe und bei Weitem nicht nur für den Außenhandel gilt. Als Beispiel sei die zweirädrige Motorisierung in der DDR genannt, die in dieser Studie ebenfalls Betrachtung findet.

Schecks. D. sind zu unterscheiden von Sorten (Banknoten und Münzen ausländ. Zentralbanken).“ o. V.: Devisen. In: Brockhaus Enzyklopädie. Bd. 5. COT-DR. Mannheim 1988, S. 429.

„Devisen“ laut DDR-Definition: „[A]usländische Zahlungsmittel aller Art (Münzen, Banknoten, Schecks, Wechsel, Kreditbriefe, telegraphische Auszahlungen u. ä.) im internationalen Zahlungsverkehr. Die Gesetzgebung der DDR erfaßt als D.werte außerdem alle im Ausland ausgegebenen Wertpapiere, Anteilrechte, Einlagen und Sparkassenbücher, im Ausland befindliche Guthaben und alle Forderungen gegen Devisenländer sowie bewegliche Sachen und Grundstücke von Deviseninländern im Ausland.“ Ehlert: Wörterbuch, S. 192.

5 Kramm, Hans J.: Beiträge zur ökonomischen Geographie der Deutschen Demokratischen Republik. Potsdam 1962, S. 259.

6 Zum Beispiel Anlagen, Armaturen, Armbanduhren, Baumaschinen, Baumwollgewebe, Bauxit, Behälterglas, Benzin, Bergbauausrüstungen, Bier, Braunkohle, Buchungsmaschinen, chemische Apparate, chemische Erzeugnisse, Diesel, Dieselmotoren, Druckpapier, Dünger, Eisenbahn-Güterwagen, Elektromotoren, elektrotechnische Erzeugnisse, Felle, Feinmechanik/Optik, Filze, Fisch, Fischkutter, Fotoapparate, Fruchtsäfte, Foto- und Kinofilm, Gemüse, Grauguss, Heizöl, Holz, Jagdwaffen, Kabel und Leitungen, Kallierzeugnisse, Krane, Kühlschränke, Kulturwaren, Lacke, landwirtschaftliche Maschinen, Lebensmittelindustriemaschinen, Leichtindustriemaschinen, Leime/Klebstoffe, LKW, Lösungsmittel, medizin-mechanische Erzeugnisse, Metallwaren, Möbel, Möbelstoffe, Musikinstrumente, Nachrichtentechnik, Natriumsulfat, Oberbekleidung, Obertrikotagen, Obst, optische Geräte und Maschinen, Paraffin, Pflanzenschutz- und Schädlingsbekämpfungsmittel, Pharmazeutika, Plasteerzeugnisse, Phosphor, PKW, polygraphische Maschinen, Porzellan und Geschirr, Pumpen, Rechenmaschinen, Röntgenapparate, Röntgenfilme, Rundfunkröhren/Bildröhren, Schienenfahrzeuge, Schiffsdieselmotoren, Schreibmaschinen, Schlafdecken, Steinsalz, Strümpfe/Socken, Textilmaschinen, synthetische Fasern, synthetischer Kautschuk, Tabak, Teppiche, Transportausrüstungen, Tülle und Gardinen, Untertrikotagen, Wandplatten, Wein und Sekt, Werkzeugmaschinen, Wohnwagen, Zellulosefasern, Zellstoff und Papier. Vgl. Statistische Jahrbücher der DDR.

7 Dies sind „Güter, die für einen möglichst dauerhaften Einsatz im Produktionsprozeß bestimmt sind; sie werden für die Erhaltung, Erweiterung oder Verbesserung des betriebl. Anlagevermögens eingesetzt.“ o. V.: Investitionsgüter. In: Brockhaus Enzyklopädie. Bd. 10. HERR-IS. Mannheim 1989, S. 599.

8 Vgl. Thalheim, Karl C.: Außenwirtschaft als Bestimmungsfaktor von Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsentwicklung in der DDR. In: Gutmann, Gernot/Zieger, Gottfried (Hg.): Außenwirtschaft der DDR und innerdeutsche Wirtschaftsbeziehungen. Rechtliche und ökonomische Probleme (Schriftenreihe der Gesellschaft für Deutschlandforschung, Bd. 16). Berlin 1986, S. 11–24, hier S. 16.

9 Dies sind „Güter, die für den Letztverbrauch bestimmt sind und der Bedürfnisbefriedigung der Konsumenten dienen. K. können dauerhafte Güter (Gebrauchsgüter) oder Güter für den sofortigen Gebrauch (Verbrauchsgüter) sein.“ o. V.: Konsumgüter. In: Brockhaus Enzyklopädie. Bd. 12. KIR-LAG. Mannheim 1990, S. 304.

„Konsumgüter“ laut DDR-Definition: „Konsumgüter sind Ge- und Verbrauchsgüter, die von individuellen Konsumenten zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse verwendet werden.“ Nüchter, Gudrun: Analyse des Einflusses von Wirtschaft und Technik auf Produktion und Absatz modeabhängiger Konsumgüter in kapitalistischen Industrieländern und Schlußfolgerungen für den DDR-Export. Berlin 1990, S. 5.

Diese einer an der DDR-Hochschule für Ökonomie in Berlin eingereichten Dissertation entnommene Erläuterung entspricht weitestgehend den damals und heute in der BRD geltenden Ansichten.

10 Vgl. Interview mit Dietrich Lemke, ehemals stellvertretender Minister im MAH der DDR, am 16. 11. 2017 per Telefon.

Da sich die DDR-Währung nicht verlässlich in andere Zahlungsmittel umrechnen lässt, kann der genaue Wert der von der DDR getätigten Exportgeschäfte nicht eindeutig ermittelt werden. Es ist dennoch unstrittig, dass der Außenhandel für die Wirtschaft der DDR und damit ihr gesamtes Bestehen einen existenziellen Stellenwert einnahm. Dabei hatte der Außenhandel drei wichtige Aufgaben zu erfüllen: Die Versorgung mit in der DDR nicht verfügbaren Waren und Rohstoffen, die

Förderung einer kostengünstigeren Produktion mithilfe der Konzentration auf Waren mit komparativen Kostenvorteilen¹¹ sowie die Stimulation des Wirtschaftswachstums und des industriellen Strukturwandels.¹² Welchen Stellenwert der Export von motorisierten Zweirädern aus der DDR in diesem Rahmen einnahm und warum und inwieweit er sich von anderen Straßen- und Personenfahrzeugen sowie weiteren Exportwaren abhob, wird in dieser Untersuchung erarbeitet.

1.1 Thesen und Fragestellungen

Das zentrale Ziel dieser Arbeit liegt darin, die Besonderheiten und Eigenheiten des DDR-Außenhandels anhand des Exports von motorisierten Zweirädern zu beschreiben. Das Thema bietet aufgrund seiner hohen Komplexität die Möglichkeit, sich mit unterschiedlichsten Fragestellungen und Thesen zu beschäftigen. Neben den direkten Gedanken zum Zweiradexport lassen sich anfangs eher beiläufig erscheinende Sachverhalte bearbeiten sowie wichtige übergeordnete technikhistorische Fragen stellen: zum Beispiel nach dem gesellschaftlichen Charakter der motorisierten Zweiräder in der DDR und den Absatzländern oder den Fahrzeugen als Triebfedern sozialen Wandels.

Für einen Verkauf von Produkten ist immer ein gutes Image nötig und vor allem in Zeiten der internationalen Blockbildung gab es auf beiden Seiten viele voreingenommene Ansichten. Die Anerkennung der motorisierten Zweiräder aus der DDR unterschied sich je nach den Absatzgebieten, denn die jeweilige politische Haltung der Abnehmerländer hatte Einfluss auf den Export. Lassen sich beim Zweiradexport durch politische Positionen erklärbare Zusammenhänge mit dem Kalten Krieg erkennen? Zudem drängt sich die Frage auf, wie die Motorräder und Kleinkraftfahrzeuge aus der DDR im Ausland gesehen wurden und woher diese Einordnung kam. Weiterhin, welche Rolle das Aussehen der Fahrzeuge spielte und wie dieses entstand. Was unternahmen die Hersteller für ein absatzförderndes An-

sehen und hatten sie überhaupt Möglichkeiten, durch kreative Ideen selbst etwas zu verbessern? Wie wurde auf Marktveränderungen reagiert? Konnte der DDR-Zweiradexport von der vor allem seit den siebziger Jahren wieder ansteigenden Nachfrage nach Motorrädern in westlichen Ländern profitieren? Weiterhin lohnt ein Blick auf die Käufer der Zweiräder: Gab es eine spezielle Kundenstruktur und wie kann diese charakterisiert werden? Schließlich lässt sich untersuchen, ob und wie stark sich die Motorräder und Mopeds in das Leben der Menschen eingeschrieben haben. Sind die Fahrzeuge in den ehemaligen Absatzländern heute noch bekannt und wenn ja, aus welchen Gründen?

Zur Bestimmung des Images, zur Beurteilung des eigenen Stands in der Branche, zur Analyse neuer internationaler technischer sowie modischer Trends war und ist Marktforschung nötig. Wie lief dies beim Zweiradexport der DDR ab? Waren die einzelnen Hersteller oder der Außenhandelsbetrieb zuständig? Wie und was lernte man von der Konkurrenz? Wurden deren Fahrzeuge direkt analysiert oder beobachtete man nur aus der Entfernung beziehungsweise anhand von Fachzeitschriften? Wie reagierte man auf geänderte Ansprüche oder neue gesetzliche Richtlinien in den Absatzmärkten? Was motivierte die Hersteller zu technischer Weiterentwicklung beziehungsweise Modernisierung und wodurch wurde diese behindert? Anhand der Reaktionen auf Markt- und Kundenforderungen kön-

11 „[K]omparative Kosten, Außenwirtschaftstheorie: das Verhältnis der Produktionskosten zweier Güter, wobei die Produktionskosten des Gutes A im Verhältnis zu den Produktionskosten des Gutes B ausgedrückt werden. [...] Werden die k. K. für zwei Länder miteinander verglichen, so kann das Land mit den für beide Güter absolut höheren Kosten ein günstigeres Kostenverhältnis haben, den **komparativen Kostenvorteil**. Es lohnt sich dann für ein Land, sich auf die Produktion jener Güter zu konzentrieren, bei denen es vergleichsweise Kostenvorteile besitzt, und diese auszuführen und umgekehrt Güter zu importieren, bei denen es einen komparativen Kostennachteil aufweist.“ o. V.: komparative Kosten. In: Brockhaus Enzyklopädie. Bd. 12. KIR-LAG. Mannheim 1990, S. 229.

12 Vgl. Ahrens, Ralf: Gegenseitige Wirtschaftshilfe? Die DDR im RGW – Strukturen und handelspolitische Strategien. 1963–1976 (Schriften des Hannah-Arendt-Instituts für Totalitarismusforschung, Bd. 15). Köln 2000, S. 345.

nen Auswirkungen von ökonomischen Fragen auf die Technikentwicklung beleuchtet werden. Ein Themengebiet, welches in der Technikgeschichtsforschung bislang nur wenig Beachtung fand. Hatten Marktfragen Einfluss auf die Entwicklung der motorisierten Zweiräder? Durch ihre spezifischen Konzeptionen entstanden für Fahrzeuge aus der DDR Marktlücken in den Absatzgebieten. Exportwünsche der Kunden wurden teilweise schon bei Konstruktion und Entwicklung der Krafträder bedacht. Wiesen die Exportfahrzeuge Besonderheiten oder Eigenheiten gegenüber den im Inland verkauften Modellen auf? Wodurch wurden die Modifikationen provoziert? War zum Beispiel die Einführung der Getrenntölschmierung bei MZ eine Reaktion auf die Tankstelleninfrastruktur in den Zielländern? Welche Einflussmöglichkeiten hatten die ausländischen Importeure bezüglich Technik, Gestaltung oder Geschäftspraktiken? Für Außenhandel und Hersteller waren internationale Messen die wichtigsten Kontaktpunkte zu ausländischen Kunden. Inwiefern lässt sich dies bestätigen und wie organisierten die Betriebe ihre Messeauftritte? Hatten die Ausstellungsbesuche noch andere Zwecke für die Zweiradwerke?

Die Verkaufsverfahren und Vermarktungswege wiesen bezüglich der Absatzgebiete große Verschiedenheiten auf. Dies wird untersucht und schließlich gefragt, welche Unterschiede es im Vorgehen beim Export in verschiedene Absatzgebiete oder einzelne Länder gab? Neben dem sozialistischen stehen Verkaufs- und Vermarktungswege in das nichtsozialistische Ausland im Fokus. Dabei ergeben sich allgemeine sowie spezielle Fragen für die einzelnen Bereiche: Beispielsweise, ob durch die UdSSR oder den RGW Einfluss auf die Exportsteuerung genommen wurde oder die DDR wirtschaftliche oder politische Spielräume nutzen konnte. Hatte die enge Verflechtung zwischen RGW-Ländern Auswirkungen und kam es trotz der geplanten Vereinheitlichung zu innersozialistischen Konkurrenzsituationen auf internationalen Märkten?¹³ Worin bestanden mögliche Abweichungen zwischen einzelnen Absatzgebieten und Zielländern, wie lassen sie sich erklären und welche Effekte hatten die Unterschiede auf den Export? Welche Wirkung hatten Kulturunterschiede in differenzierten Absatzgebieten bei der Ausfuhr der Krafträder?

Wies der Zweiradexport aus der DDR Besonderheiten auf? Gab es Auffälligkeiten bei Außenhandelsgeschäften im nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet? Hingewiesen sei hier auf im Katalogversand erhältliche Motorräder und Mopeds oder die Errichtung von Montagewerken im Ausland.

Wie bei nahezu allen Waren nahm die Wettbewerbsfähigkeit von DDR-Zweirädern auf den internationalen Märkten im Laufe der Zeit immer weiter ab. In diesem Zusammenhang wird danach gefragt, welche Folgen Qualitätsprobleme und Lieferschäden der Zweiradhersteller in den diversen Absatzgebieten erzeugten. In verschiedenen Kulturen bewirken technische Mängel unterschiedliche Reaktionen, weil die Defekttoleranz in schwächer entwickelten Ländern viel größer ist als in hoch entwickelten Industriestaaten.¹⁴ Gab es Qualitätsunterschiede beim Export in die unterschiedlichen Absatzgebiete? Welche Auswirkungen hatte die Lieferqualität und wie versuchten die Betriebe gegenzusteuern? Selbst wenn der Maschinen- und Anlagenpark in den Werken veraltet war, konnte man durch sorgfältige Produktion sowie gewissenhafte Kontrollen eine gute Qualität sichern.

Die in der DDR alles durchdringende politische Autorität hatte Effekte auf den Export motorisierter Zweiräder. Wie sah das Verhältnis von Technik und Politik in der DDR am Beispiel des Zweiradexports aus und steuerte die Staatsführung die Technik und deren Entwicklung durch staatliche Interventionen? Wie wirkten sich politische Entscheidungen aus? Welche Folgen hatten strukturpolitische Entscheidungen auf die Hersteller und warum befanden sich die Betriebe genau an den jeweiligen Standorten? Lag es an der guten Verfügbarkeit von Arbeitskräften und Rohstoffen oder waren die Positionen historisch gegeben? Lassen sich Auswirkungen der einzelnen Standorte auf den Export erkennen? Ein deutliches Beispiel politischen Einflusses war die Durchsetzung des staatlichen Außenhandelsmonopols, das dem jeweiligen Außenhandelsunternehmen erheblichen Einfluss auf die Im- und Exportgeschäfte der Hersteller brachte. Wie gingen die Betriebe damit um und wie lief die Zusammenarbeit zwischen den Werken und dem Außenhandelsunternehmen ab? Brachte die Reform des Außenhandelssystems im Frühjahr

13 Diese Fragestellungen bieten Raum für umfassendere Forschungen, können im Rahmen dieser Arbeit jedoch nur angeschnitten und anhand des Zweiradexports beantwortet werden.

14 Vgl. Möser, Kurt: Thesen zum Pflegen und Reparieren in den Automobilkulturen am Beispiel der DDR. In: Technikgeschichte 79 (2012) 3, S. 207–226, hier S. 209.

1968 oder die Kombinatbildung Änderungen für den Export in den Betrieben? Neben Beeinflussungen im begrenzten Rahmen lassen sich ebenfalls umfassendere Zusammenhänge untersuchen. Beispielsweise welche Auswirkungen die zentrale Planwirtschaft hatte, ob es politische Zielvorgaben der DDR gab, was der Zweiradexport erreichen sollte oder wie man im Ausland gesehen werden wollte. Wie traten die Firmen im Ausland dementsprechend auf? Bei allen untersuchten Aspekten wird zudem darauf geachtet, ob es zwischen den einzelnen Herstellern betriebswirtschaftliche Besonderheiten oder Unterschiede beim Export gab.

Vergleichend mit anderen Exportwaren lässt sich ermitteln, ob der Kraftradexport im Außenhandel der DDR eigene Merkmale aufweist oder ob andere Erzeugnisse eine ähnliche Rolle spielten. Dabei wird auf branchenfremde Exportgüter eingegangen sowie Unterschiede zu anderen Kraftfahrzeugen analysiert. Obwohl

staatlich vom selben Ministerium gesteuert, unterschieden sich die Produktionsgenerationen von Automobilen und Krafträdern. Daraus ergibt sich die Frage, inwiefern sich die Motorradentwicklung von den Entwicklungszyklen der Automobilbranche unterschied und welche Auswirkungen dies auf den Export hatte. Ferner kann im Zusammenhang mit der Bedeutung des Exports motorisierter Zweiräder betrachtet werden, welche Stellung der Inlandsmarkt einnahm oder ob die Ausfuhr möglicherweise wichtiger war. Beide Bereiche hatten wesentliche Aufgaben für die DDR zu erfüllen: Der Binnenhandel musste die Bevölkerung mit Fahrzeugen versorgen und der Außenhandel Devisen sowie weitere Verrechnungsmöglichkeiten erwirtschaften. Ebenfalls kann gefragt werden, ob der Zweiradexport besser funktionierte als bei anderen Straßenfahrzeugen oder Vergleichswaren.

1.2 Forschungsstand

Bereits während der deutschen Teilung waren die Bedingungen der DDR-Wirtschaft von Fachleuten untersucht worden. Das Ende Ostdeutschlands gab dann die Möglichkeit für noch intensivere Analysen. So kam es, dass die Ökonomie des zeitweise existierenden zweiten deutschen Staats nicht nur in übergreifenden Arbeiten zur Wirtschaftsgeschichte¹⁵ erwähnt wird, sondern ebenfalls eigenständige Studien¹⁶ entstanden. Darunter ist Andre Steiners Monographie „Von Plan zu Plan“ hervorzuheben, der das Thema ebenso in verschiedenen Aufsätzen eingehend untersucht hat. Überhaupt gibt es neben den Gesamtdarstellungen zu den Eigen- und Besonderheiten der DDR-Wirtschaftsgeschichte wie

Planwirtschaft, Innovationsverhalten, Außenwirtschaft und innerdeutschem Handel einzelne Studien oder gesammelte Aufsätze in Herausgeberwerken¹⁷. Die Wirtschaftsgeschichte mit ihren spezifischen Merkmalen ist grundlegend wissenschaftlich bearbeitet und eingeordnet worden, was ebenfalls für die deutsch-deutschen Beziehungen sowie den innerdeutschen Handel gilt. Deutlich weniger Aufmerksamkeit haben die Verbindungen der DDR zu weiteren Ländern erhalten, worunter die Verflechtungen zu den anderen Mitgliedern des RGW noch am besten bearbeitet sind¹⁸ – allerdings selten in eigenständigen Werken, sondern eher in wissenschaftlichen Aufsätzen¹⁹. Zu manchen Bereichen wie zum Bei-

15 Vgl. Abelshauser, Werner: Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Von 1945 bis zur Gegenwart. 2. überarb. und erw. Aufl. Bonn 2011. / Vgl. auch Walter, Rolf: Wirtschaftsgeschichte. Vom Merkantilismus bis zur Gegenwart. 5. Aufl. Köln / Weimar / Wien 2011.

16 Vgl. Fritze, Lothar: Panoptikum DDR-Wirtschaft. Machtverhältnisse, Organisationsstrukturen, Funktionsmechanismen (Akademiebeiträge zur politischen Bildung, Bd. 26). München 1993. / Vgl. auch Steiner, Andre: Von Plan zu Plan. Eine Wirtschaftsgeschichte der DDR. Bonn 2007.

17 Vgl. Baar, Lothar / Petzina, Dietmar (Hg.): Deutsch-deutsche Wirtschaft 1945 bis 1990. Strukturveränderungen, Innovationen und regionaler Wandel. Ein Vergleich. St. Katharinen 1999. / Vgl. auch Bähr, Johannes / Petzina, Dietmar (Hg.): Innovationsverhalten und Entscheidungsstrukturen. Vergleichende Studien zur wirtschaftlichen Entwicklung im geteilten Deutschland 1945–1990 (Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 48). Berlin 1996. / Vgl. auch Gutmann, Gernot / Zieger, Gottfried (Hg.): Außenwirtschaft der DDR und innerdeutsche Wirtschaftsbeziehungen. Rechtliche und ökonomische Probleme (Schriftenreihe der Gesellschaft für Deutschlandforschung, Bd. 16). Berlin 1986. / Vgl. auch Krewer, Peter: Geschäfte mit dem Klassenfeind. Die DDR im innerdeutschen Handel 1949–1989. Trier 2008.

18 Vgl. Ahrens: Wirtschaftshilfe.

19 Vgl. Meier, Christian: Die Wirtschaftsbeziehungen zwischen der DDR und der UdSSR am Ende der Fünfjahrplanperiode 1981–1985. In: Berichte des Bundesinstituts für ostwissenschaftliche und internationale Studien 6 (1986). / Vgl. auch Vehres, Gerd: Die Beziehungen der DDR zu Ungarn. In: Bock, Siegfried / Muth, Ingrid / Schwiesau, Hermann (Hg.): Alternative deutsche Außenpoli-

spiel den Entwicklungsländern²⁰ und ebenso einzelnen Staaten gibt es teilweise Untersuchungen²¹, jedoch sind die Verbindungen zu den meisten Ländern bislang nur rudimentär aufgearbeitet worden.

Neben den Bereichen Mikroelektronik und Flugzeugindustrie gehörte laut einer Aussage von Rainer Karlsch aus dem Jahr 2010 der Automobilbau der DDR zu den am intensivsten untersuchten Industriebereichen dieses Landes. Die Feststellung, dass dies hauptsächlich an den Arbeiten von Reinhold Bauer²² und Peter Kirchberg²³ liege, kann nur unterstrichen werden.²⁴ An den Befunden von Rainer Gömmel und Helmut Braun im Jahr 1997 sowie Bauer aus dem Jahr 2008, dass im Gegensatz dazu noch keine wissenschaftliche Gesamtgeschichte des Motorrads – weder für die Bundesrepublik noch für die DDR – vorliegt, hat sich bis heute nichts Grundlegendes geändert. Faktoren für die nachrangige Bearbeitung wurden in dem speziellen, eher einfachen und unangepassten Image von Motorrädern und deren Fahrern gesehen. Meist galten und gelten Motorräder in Deutschland und Westeuropa entweder als Fahrzeuge von Schichten, die sich kein Auto leisten konnten, oder später als reine Freizeit-, Hobby, Luxus- oder Sportobjekte. Weiterhin konnten die Motorräder mit der Ausbreitung der Automobile quantitativ nicht annähernd

mithalten, weshalb man vielfach die Motorisierung mit Automobilisierung gleichsetzte.²⁵ Zumindest für die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts hat Frank Steinbeck²⁶ mit seinem 2012 erschienenen Werk einen Teil der bestehenden Lücke geschlossen: Die Arbeit enthält einen Ausblick auf die Verbreitung des Motorrads im geteilten Deutschland und liefert somit Informationen zur zweirädrigen Motorisierung in der DDR. Hinweise dazu gibt es ebenso bei Bauer und Kirchberg.²⁷

Einen Einblick in die Geschichte der DDR-Fahrzeugproduktion, genauer gesagt des PKW- und Motorradbaus, liefert das Werk von Wolfgang Schröder²⁸, welches auf eine Magisterarbeit zurückgeht und so zumindest einen wissenschaftlichen Hintergrund hat. Alle weiteren Darstellungen zur allgemeinen Geschichte der Motorräder in der DDR entstammen nichtwissenschaftlichen Veröffentlichungen, wie auch die meisten Informationen zu den einzelnen Herstellern. Während es zum Motorradwerk Zschopau keine wissenschaftlich fundierte Arbeit oder zumindest Annäherung gibt, kann bei den anderen Betrieben auf nennenswerte Ausnahmen hingewiesen werden: Beispielsweise wurde und wird die Geschichte der Industriewerke Ludwigsfelde, darunter ebenfalls der Bereich der Motorrollerfertigung, in wissenschaftlichen Abschlussarbeiten analy-

tik? DDR-Außenpolitik im Rückspiegel (II). Berlin 2006, S. 42–59. / Vgl. auch Wettig, Gerhard: Zu den Beziehungen zwischen der Sowjetunion und der DDR in den Jahren 1969–1975. In: Berichte des Bundesinstituts für ostwissenschaftliche und internationale Studien 23 (1975). / Vgl. auch Ziebart, Helmut: Partnerschaft mit der CSSR. In: Bock: DDR-Außenpolitik, S. 30–41.

20 Vgl. Lamm, Hans Siegfried / Kupper, Siegfried: DDR und Dritte Welt (Internationale Politik und Wirtschaft, Bd. 39). München / Wien 1976. / Vgl. auch Schulz, Brigitte H.: Development Policy in the cold war era. The Two germanies and Sub-Saharan Africa, 1960–1985 (Die DDR und die Dritte Welt, Bd. 3). Münster 1995. / Vgl. auch Dies.: Die zwei deutschen Staaten und das subsaharische Afrika. In: Greiner, Bernd / Müller, Christian Th. / Weber, Claudia (Hg.): Ökonomie im Kalten Krieg. Bonn 2010, S. 163–180.

21 Vgl. Hoff, Henning: Großbritannien und die DDR 1955–1973. Diplomatie auf Umwegen (Studien zur Internationalen Geschichte, Bd. 14). München 2003. / Vgl. auch Möller, Harald: Geheime Waffenlieferungen der DDR im ersten Golfkrieg an Iran und Irak 1980–1988. Eine Dokumentation (Beiträge zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik, Bd. 3). Berlin 2001. / Vgl. auch Stergiou, Andreas: Im Spagat zwischen Solidarität und Realpolitik: Die Beziehungen zwischen der DDR und Griechenland und das Verhältnis der SED zur KKE (PELEUS: Studien zur Geschichte Griechenlands und Zyperns, Bd. 13). Mannheim 2001.

22 Vgl. Bauer, Reinhold: PKW-Bau in der DDR. Zur Innovationsschwäche von Zentralverwaltungswirtschaften (Studien zur Technik-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 12). Frankfurt am Main u. a. 1999.

23 Vgl. Kirchberg, Peter: Plaste, Blech und Planwirtschaft. Die Geschichte des Automobilbaus in der DDR. 3. Aufl. Berlin 2005.

24 Vgl. Karlsch, Rainer: Rezension zu Friedreich, Sönke: Autos bauen im Sozialismus. Online im Internet: URL: <https://www.hsozkult.de/publicationreview/id/reb-12877> [02.12.2019].

25 Vgl. Bauer, Reinhold: Kurzer Boom und lange Krise. Die Deutsche Motorradindustrie nach dem Zweiten Weltkrieg. (1940er bis 1970er Jahre). In: Technikgeschichte 75 (2008) 4, S. 307–328, hier S. 311. / Vgl. auch Gömmel, Rainer / Braun, Helmut: Aufstieg und Niedergang der deutschen Motorradindustrie. In: Gerhard, Hans-Jürgen (Hg.): Struktur und Dimension. Festschrift für Karl Heinrich Kaufhold zum 65. Geburtstag. Band 2: Neunzehntes und Zwanzigstes Jahrhundert (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 133). Stuttgart 1997, S. 167–194, hier S. 167.

26 Vgl. Steinbeck, Frank: Das Motorrad. Ein deutscher Sonderweg in die automobile Gesellschaft (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte – Beihefte, Bd. 216). Stuttgart 2012.

27 Vgl. Bauer: Motorradindustrie. / Vgl. auch Kirchberg, Peter: Der automobile Mangel – Anmerkungen zu den Grundlagen der Automobilkultur in der DDR. In: Schmidt, Gert (Hg.): Technik und Gesellschaft. Jahrbuch. Frankfurt am Main 1999, S. 237–250.

28 Vgl. Schröder, Wolfgang: AWO, MZ, Trabant und Wartburg. Die Motorrad- und PKW-Produktion der DDR. Bremen 1995. / Vgl. auch Ders.: Die Motorrad- und PKW-Produktion der DDR. AWO, MZ, Simson, Trabant, Wartburg. Bielefeld 2009.

siert²⁹. Zur Werksgeschichte in Eisenach, wo Motoren, Automobile und Motorräder produziert wurden, gibt es ebenfalls keine wissenschaftliche Gesamtdarstellung, jedoch wurde und wird auf hohem Niveau zu einzelnen Schwerpunkten geforscht³⁰. Von den vier wichtigsten Herstellern motorisierter Zweiräder der DDR ist Simson Suhl der Einzige, dessen Historie fundiert wissenschaftlich bearbeitet worden ist. Ulrike Schulz³¹ beleuchtete die Geschehnisse von Beginn der Waffenherstellung im Raum Suhl über die Firmengründung und später folgende System- und Besitzerwechsel bis zur Treuhandabwicklung nach dem Ende der DDR.

Damit ist das Werk von Schulz das einzige, in dem die Geschichte der Waffenfertigung in Suhl eine gewisse wissenschaftliche Bearbeitung fand. Während es zur Frühzeit der Suhler Waffenfertigung einige weitere Werke gibt, wird die Periode in der DDR selbst in der Liebhaberliteratur kaum beachtet. Nicht wissenschaftlich, aber auf einem hohen Niveau ist hingegen die Historie der Fotoindustrie in Dresden bearbeitet worden³². Von den drei als Vergleichsobjekt zum Zweiradexport ausgewählten Produkten beziehungsweise deren Herstellern, ist die Geschichte von Carl Zeiss Jena

wissenschaftlich mit Abstand am besten erforscht. Es gibt sowohl Gesamtdarstellungen³³ als auch zu einzelnen Zeitabschnitten oder Themengebieten angefertigte Studien³⁴. Diese Darstellung weist damit quantitativ ein sehr viel höheres Niveau auf als die Beschäftigung mit der Zweiradhistorie der DDR. Dies liegt unter anderem an der engen Zusammenarbeit der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Friedrich-Schiller-Universität Jena mit dem Unternehmensarchiv von Carl Zeiss Jena und der dort gebotenen guten Zugänglichkeit von Aktenmaterial.

Über motorisierte Zweiräder aus der DDR gibt es eine große Menge an publizistischer Literatur. Viele technische Objekte, die man in Alltag und Freizeit nutzt oder nutzte, haben mitunter große Fangemeinden. Vor allem wenn die entsprechenden Artikel nicht mehr hergestellt werden, weil sie von der Moderne überholt wurden oder es die Herstellerbetriebe nicht mehr gibt, steigt das Interesse daran, das Wissen und die Erinnerung zu erhalten. Bei Oldtimerfahrzeugen aus der DDR sind neben der Nostalgie außerdem die Ostalgie Argumente für die Beschäftigung, da sie aus einem nicht mehr bestehenden System und Staat stammen. Geschaffen

-
- 29 Vgl. Brendel, Marvin: VEB Industrierwerke Ludwigsfelde (1952–1965). Zwischen Wiederaufrüstung und Mauerbau. Storkow 2006. (Unveröffentl. Diplomarbeit). / Vgl. Bürger, Marcel: Mobilität auf kleinen Rädern. Massenmotorisierung in der DDR am Beispiel der Motorroller aus dem VEB Industrierwerke Ludwigsfelde. (Unveröffentl. Masterarbeit an der TU Berlin 2016). Bürger beschäftigt sich als Doktorand an der TU Berlin mit dem Thema: „Der Motorroller. Automobile Zweiradkultur in der deutschen Konsumgesellschaft.“ Vgl. Technische Universität Berlin: Fachgebiet Technikgeschichte. Personen. Online im Internet: URL: <https://www.technikgeschichte.tu-berlin.de/menue/personen/> [19. 12. 2019].
- 30 Vgl. Elsner, Jessica: Das KZ Außenlager „Emma“ in Eisenach – Zur Geschichte und Rolle des Lagers im Nationalsozialismus und dessen öffentliche Wahrnehmung in der Wartburgstadt Eisenach. Erfurt 2015. (Masterarbeit an der Philosophischen Fakultät der Universität Erfurt).
Seit Ende 2016 forscht Elsner am ZZF Potsdam zum Thema „Arbeitsverhältnisse, Geschlecht und soziale Ungleichheit im Automobilbau der DDR – Das Automobil-Werk-Eisenach (AWE) seit den 1970er Jahren“. Vgl. Leibniz-Zentrum für Zeithistorische Forschung Potsdam (ZZF): Mitarbeiter: Jessica Elsner. Online im Internet: URL: <https://zzf-potsdam.de/de/mitarbeiter/jessica-elsner> [07. 12. 2019].
Da das Fahrzeugwerk in Eisenach eine Zeit lang zum BMW-Konzern gehörte, wird die Firmengeschichte des Eisenacher Betriebs bei wissenschaftlichen Untersuchungen zu BMW teilweise angeschnitten. Vgl. Lorenzen, Till: BMW als Flugmotorenhersteller 1926–1940. Staatliche Lenkungsmaßnahmen und unternehmerische Handlungsspielräume (Perspektiven. Schriftenreihe der BMW Group – Konzernarchiv, Bd. 2). München 2008. / Vgl. auch Pierer, Christian: Die Bayerischen Motoren Werke bis 1933. Eine Unternehmensgründung in Krieg, Inflation und Weltwirtschaftskrise (Perspektiven. Schriftenreihe der BMW Group – Konzernarchiv, Bd. 4). München 2011. / Vgl. auch Werner, Constanze: Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit bei BMW. Im Auftrag von MTU Aero Engines und BMW Group (Perspektiven. Schriftenreihe der BMW Group – Konzernarchiv, Bd. 1). München 2006.
- 31 Vgl. Schulz, Ulrike: Simson. Vom unwahrscheinlichen Überleben eines Unternehmens. 1856–1993. Berlin 2013.
- 32 Vgl. Blumtritt, Herbert: Die Geschichte der Dresdner Fotoindustrie. 2. Aufl. Stuttgart 2001. / Vgl. auch Hummel, Richard: Spiegelreflexkameras aus Dresden. Geschichte, Technik, Fakten. Leipzig 1995.
- 33 Vgl. Mühlfriedel, Wolfgang/Hellmuth, Edith: Carl Zeiss in Jena. 1945–1990 (Carl Zeiss Jena. Die Geschichte eines Unternehmens, Bd. 3). Köln 2004. / Vgl. auch Plumpe, Werner: Eine Vision – zwei Unternehmen. 125 Jahre Carl-Zeiss-Stiftung. München 2014.
- 34 Vgl. Kellermann, Thomas: Die Außenwirtschaftstätigkeit des VEB Carl Zeiss Jena in den 60er Jahren. Jena 1996. (Unveröffentl. Diplomarbeit am Lehrstuhl der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Friedrich-Schiller-Universität Jena). / Vgl. auch Pfeil, Burkhard: Der Export des VEB Carl Zeiss Jena einschließlich der Ausfuhren im innerdeutschen Handel in den 50er Jahren. Jena 1997. (Unveröffentl. Diplomarbeit am Lehrstuhl der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Friedrich-Schiller-Universität Jena). / Vgl. auch Zschäbitz, Alexander W.: Die volkswirtschaftliche Stellung des Kombines VEB Carl Zeiss Jena in den 70er und 80er Jahren. Jena 1999. (Unveröffentl. Diplomarbeit am Lehrstuhl der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Friedrich-Schiller-Universität Jena).

wurde die Liebhaberliteratur zu den Motorrädern und Kleinkraftfahrzeugen aus der DDR von ehemaligen Mitarbeitern – welche die Erinnerung an ihren Arbeitgeber aufrechterhalten wollen, für den sie mitunter mehrere Jahrzehnte tätig waren –, von reinen Zweiradenthusiasten, aber auch von professionellen Autoren und Journalisten. Letztere tragen durch viele verschiedene Veröffentlichungen, die sich im Inhalt oft ähneln oder sogar gleichen, zur Verbreitung von Informationen zur Thematik bei³⁵. Unter den vielen verschiedenen Werken, die der Freizeit- und Liebhaberlektüre zuzurechnen sind, herrschen zuweilen große Qualitätsunterschiede³⁶.

Im Rahmen der Quellenstudien haben sich die meisten Informationen aus der nichtwissenschaftlichen Literatur als richtig erwiesen, es sind jedoch ebenfalls eine Menge an eklatanten Fehlern und Unwahrheiten erkannt worden. Diese aufzudecken und richtigzustellen kann und soll jedoch nicht Gegenstand dieser Arbeit sein. Die aus der Hobby- und Liebhaberliteratur übernommenen Informationen wurden nach bestem Wissen auf ihre Richtigkeit hin überprüft und dienen zur besseren Veranschaulichung und Verständlichkeit des Gegenstands.

1.3 Quellenlage

An dieser Stelle werden die genutzten Archive und Quellen vorgestellt.³⁷ Das Ende der DDR und die darauffolgende Wiedervereinigung der vormals zwei deutschen Staaten ließ die enorm seltene, wenn nicht gar einmalige Situation entstehen, dass ein Großteil der schriftlichen Überlieferung eines ganzen Staatswesens verfügbar wurde. Die große Materialmenge war dadurch entstanden, dass die Parteidiktatur der SED die umfassende bürokratische Erfassung, Dokumentation und Verschriftlichung sowohl tatsächlicher als auch faktischer Ereignisse, Abläufe und Gedanken in den verschiedensten staatlichen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereichen als wichtig erachtete und daher förderte. Da nach dem Mauerfall die Wiedervereinigung sowie der Übergang zu Demokratie und Marktwirtschaft relativ zeitnah erfolgte, hatten die DDR-Behörden keine abschließende Lösung zum Umgang mit dem teilweise auch politisch brisanten Archivgut erarbeiten können.

An dieser Stelle sorgte die BRD mit der Entscheidung für Klarheit, dass die hinterlassenen Quellen von staatlichen Archiven, eigens zu gründenden Stiftungen oder Behörden übernommen werden sollten.³⁸ Damit bietet der Untergang der DDR ein weites Betätigungsfeld für die Forschung, bei der Betriebe bis in die kleinsten Abteilungen hinein untersucht werden können. Selbst wenn viele Unternehmensarchive auf große Transparenz und gute Zugänglichkeit ihrer Akten hinweisen, solch detaillierte und tiefgründige Einsichtnahme wie in die nicht mehr existierenden DDR-Betriebe können sie nicht bieten.

Der zeitliche Rahmen, in dem sich die Arbeit mit dem Export der motorisierten Zweiräder beschäftigt, endet hauptsächlich aufgrund des wirtschaftlichen und politischen Zusammenbruchs der DDR im Jahr 1990. Ein zusätzlicher Grund ist die zu diesem Zeitpunkt endende umfassende Zugänglichkeit zu Material, da alle Archiv-

³⁵ Vgl. Andy Schwietzer, Frank Röncke.

³⁶ Ein typisches Merkmal dieser Gattung ist das Abschreiben von Informationen, wobei richtige, aber ebenfalls falsche Tatsachen ohne Nachprüfung übernommen werden. Teilweise diskreditieren Autoren, die ihren Arbeiten selbst einen hohen Wert beimessen, diese schon in ihren eigenen Vorworten: „Die vorliegende ‚Geschichte‘ entbehrt jeglicher Phantasie – außer derjenigen, die ein Schriftsteller aufwenden muß, um kombinierend Lücken zu schließen.“ (Mönnich, Horst: BMW. Eine deutsche Geschichte. München 2004, S. 13.). Eine solche Äußerung beschränkt sofort die Glaubwürdigkeit und Aussagen des Autors zum Thema, vor allem wenn es sich um eine Betrachtung historischer Abläufe handelt. Etwas vertrauenswürdiger klingen ehrliche Hinweise darauf, dass Informationen aus Sekundärliteratur übernommen wurden und daher mit Fehlern behaftet sein könnten. Authentisch erscheint weiterhin, wenn auf die Ungenauigkeit der erhebbaren technischen Daten und statistischen Zahlen sowie die Art deren Auswertung hingewiesen wird. Vgl. Röncke, Frank: Deutsche Motorräder 1945–1960. Stuttgart 2005, S. 12.

³⁷ Die Archivrecherchen für diese Arbeit wurden im Juli 2018 abgeschlossen. Die Informationen zu Bestandsumfängen, Bestandsbeschaffenheit sowie Zugänglichkeit von Akten wurden vor diesem Zeitpunkt erhoben. Seither stattgefundenen Änderungen aller Art, wie zum Beispiel bessere Erschließung, neue Bestandsbezeichnung oder -ordnung, geänderter Aktentitel sowie geänderte oder neu erfolgte Paginierung konnten daher nicht berücksichtigt werden.

³⁸ Vgl. Friedreich, Sönke: Autos bauen im Sozialismus. Arbeit und Organisationskultur in der Zwickauer Automobilindustrie nach 1945 (Schriften zur sächsischen Geschichte und Volkskunde, Bd. 25). Leipzig 2008, S. 31–32.

akten mit einer allgemeinen Schutzfrist von 30 Jahren belegt sind. Dokumente, die der Geheimhaltung unterliegen oder solche mit Personenbezug, sind in der Regel noch länger von der Benutzung ausgeschlossen. Eine quellenfundierte Beschäftigung mit der Ausfuhr von MZ- oder Simson-Maschinen nach der Wiedervereinigung war daher schon aufgrund der zeitlichen Nähe zum Verfassen dieser Arbeit nicht möglich. Da Nachfolgefirmae zur Fortführung ihrer Geschäfte verständlicherweise Unterlagen aus den untergegangenen volkseigenen Betrieben übernommen haben, treten vor allem am Ende der DDR-Zeit einige Lücken in den Aktenbeständen der staatlichen Archive auf. Der schwierige Übergang in die Marktwirtschaft mit Insolvenz, Konkurs, Neugründung und Umwidmung sorgte dann für den völlig ungeordneten Untergang eines Großteils von Unterlagen aus den späten Jahren der DDR und vieler Nachwendeakten von MZ und Simson.

Hauptsächlich für diese Studie benutzte Quellenbestände waren die Unterlagen der Firma Simson in Suhl, die sich zum größten Teil im Archivdepot Suhl des Staatsarchivs Meiningen befinden. Aufgrund der zeitlichen und thematischen Einordnung sind die genutzten, den Fahrzeugbau betreffenden Akten in vier unterschiedlichen Beständen erfasst³⁹. Als Stammbetrieb des Kombinats für Zweiradfahrzeuge der DDR waren alle anderen Firmen der Branche der Kombinatleitung in

Suhl gegenüber berichtspflichtig, was sich beim Bestand des Kombinats Fahrzeug- und Jagdwaffenwerke Suhl positiv auswirkte. Auf diesem Wege haben sich neben dem gegenseitigen Schriftverkehr ebenfalls Unterlagen anderer Werke und Abteilungen erhalten. In anderen Archiven waren diese teilweise nicht mehr zugänglich oder vorhanden – wie beim Außenhandelsbetrieb Transportmaschinen – beziehungsweise noch nicht voll erschlossen, wie der Großteil der Akten des Motorradwerks Zschopau im Staatsarchiv Chemnitz. Der Umstand, dass sich Aussagen der verschiedenen Hierarchieebenen zu ein und demselben Sachverhalt einerseits ähneln oder andererseits völlig unterschiedlich sind, gibt teilweise interessante Einblicke in das betriebliche, geschäftliche und politische Innenleben des Zweiradexports der DDR.

Die Firma, welche die ehemaligen Werksgebäude von Simson übernommen hat, besitzt ebenfalls Aktenmaterial, wie Gespräche mit anderen Autoren – die sich ebenfalls mit der Simson-Geschichte befassten – bestätigten. Eine Recherche war jedoch nicht möglich.⁴⁰ Neben den genannten Stellen verfügt außerdem das Fahrzeugmuseum Suhl über einige Unterlagen zur Fahrzeugproduktion. Im Jahr 2016 schlossen das Fahrzeugmuseum Suhl und das Landesarchiv Thüringen – Staatsarchiv Meiningen, welches einen Großteil der Akten zu Simson aufbewahrt, eine Kooperations-

39 Vgl. Landesarchiv Thüringen, Staatsarchiv Meiningen: Bestand 4–94-1201 Fa. Simson u. Co./Gustloffwerke Suhl; Bestand 4–99-031 Sammlung Betriebsgeschichte der Fahrzeug- und Jagdwaffenindustrie Suhl; Bestand 494–1231 VEB Simson Suhl sowie Bestand 4–94-1221 VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Suhl Kombinat für Zweiradfahrzeuge.

Während die Bestände der Gustloffwerke mit etwa 14 laufenden Metern und der Sammlung Betriebsgeschichte mit 18 laufenden Metern recht überschaubar sind, stellen sich die Bestände des VEB Simson mit knapp 67 laufenden Metern und vor allem der Fahrzeug- und Jagdwaffenwerke mit 254 laufenden Metern deutlich umfangreicher dar. Unterlagen aus der Zeit nach 1990 befinden sich im Bestand 4–94-1250 Fahrzeug-GmbH Simson Suhl (13,9 lfm). Umfangangaben der Bestände von Herbst 2019: www.archive-in-thueringen.de.

Die Bestände sind nahezu voll erschlossen und man kann zu einigen bereits online, zum größten Teil vor Ort in der Archivsoftware recherchieren. Der Erschließungszustand der beiden umfangreicheren Bestände ist jedoch eher flach und daher noch nicht auf dem Niveau, wie es wünschenswert wäre. Als das Staatsarchiv die Akten zur Wendezeit übernahm, wurde die Verzeichnung überwiegend von Hilfskräften übernommen. So entstand die Situation, dass die Akteninhalte teilweise nur sehr oberflächlich beschrieben sind. Zudem kommt es vor, dass bis zu zehn oder gar mehr Akten dieselben Titel- und Inhaltsangaben aufweisen. Manche Aktentitel sind ansonsten sehr allgemein gehalten und es befinden sich Informationen in den Unterlagen, die nicht in der Inhaltsangabe benannt sind. Dennoch ist diese Art der Erschließung immer noch deutlich zufriedenstellender, als wenn gar keine Informationen vorhanden wären. Ausdauernde Recherchen führen in den allermeisten Fällen schlussendlich doch zum gesuchten Inhalt.

40 Von Anfang an wurde darauf hingewiesen, dass es wohl kaum eine Möglichkeit auf eine Recherche geben würde, da andere Benutzer bei ihren Recherchen große Verwüstungen im Bestand hinterlassen hätten. Eine trotzdem gestellte Anfrage wurde daraufhin beantwortet, dass ein Archiv vorhanden, die Einsichtnahme aber eventuell nicht möglich wäre. Der genannte direkte Ansprechpartner gab an, dass er erst mit seinen Vorgesetzten Rücksprache halten müsse, aber ohnehin kein Material vorhanden sei. Eine abermalige Nachfrage bei derselben Kontaktperson nach längerer Zeit ergab nun die Aussage, dass doch noch Akten eingelagert seien, jedoch die Rücksprache mit der Geschäftsleitung nötig sei. Daraufhin wurde bestätigt, dass Aktenmaterial zu Simson vorhanden, eine Unterstützung aus Zeitgründen jedoch nicht möglich sei. Vgl. Interviews mit Ulrike Schulz, Historikerin, am 06. 11. 2015 per E-Mail sowie Siegfried Schütt, Journalist/Autor, im Herbst 2015 per Telefon./ Vgl. auch schriftliche und telefonische Korrespondenz des Verfassers mit verschiedenen Ansprechpartnern von TLG Gewerbepark Simson GmbH Suhl beziehungsweise Gesa-Immobilien, Sommer 2015 bis April 2016.

vereinbarung. Diese soll die Aufarbeitung der Firmen-geschichte von Simson weiter vorantreiben.⁴¹

Das Motorradwerk Zschopau hatte ein eigenes Archiv, welches von einem firmeneigenen Archivar betreut wurde.⁴² Der Großteil der Firmenakten von MZ befindet sich im Sächsischen Staatsarchiv Chemnitz, wo sich ebenfalls Unterlagen zu den übergeordneten Organen Industrieverband Fahrzeugbau und Vereinigung Volkseigener Betriebe Automobilbau befinden.⁴³ Bei der ersten Anfrage wurde der Umfang des MZ-Bestands mit 402 laufenden Metern angegeben, dieser sei aber so gut wie nicht erschlossen.⁴⁴ Eine Recherche war zwar möglich, allerdings von teilweise sehr unbefriedigenden Umständen begleitet.⁴⁵ Sollte der umfangreiche MZ-Bestand eines Tages voll zugänglich sein, werden sich mit Sicherheit noch viele im Moment unbekannte Einblicke in die Werksgeschichte sowie Informationen zur Export- und Außenhandelsgeschichte ergeben. Die Schwierigkeiten mit dem MZ-Bestand im Staatsarchiv Chemnitz konnten glücklicherweise durch den FaJaS-Bestand im Staatsarchiv Meiningen abgemildert

werden. Denn in den Simson-Akten fanden sich viele Informationen zu MZ. Vor allem als nach der Kombi-natsgründung 1969 das Suhler Werk Stammbetrieb und Zschopau der Kombi-natsleitung gegenüber rechen-schaftspflichtig wurde. Viele Unterlagen wurden in Ko-pie nach Suhl geschickt und haben sich dort nicht nur erhalten, sondern waren für Recherchen zu dieser Stu-die auch zugänglich. In diesem Fall war der oft zurecht negativ eingeschätzte enorme Anstieg der Bürokratisie-rung durch die DDR-Kombinate ein glücklicher Um-stand. Weitere Unterlagen zu MZ befinden sich in Ar-chiven der Motorradmuseen auf Schloss Augustusburg und in Schloss Wildeck in Zschopau.

Für die Geschichte der Motorroller aus Ludwigsfel-de ist der Bestand des Automobilwerks Ludwigsfelde im Brandenburgischen Landeshauptarchiv Potsdam relevant⁴⁶. Aufgrund der recht kurzen und frühen Zeit-spanne der Rollerherstellung gibt es speziell zu diesem Thema nur relativ wenige Akten im Bestand und dem-zufolge nur sehr spärliche Informationen über den Ex-port und Außenhandel. Im erst seit 1990 bestehenden

41 Vgl. Amm, Olaf: Auf Schatzsuche in 3000 Archiv-Kartons. In: Freies Wort, 09. 08. 2016, 65. Jahrgang, Nr. 185, S. 14.

42 Vgl. Interview mit MuZ, MZ-Ersatzteilhändler, am 27. 04. 2016 per Telefon.

43 Vgl. Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz, Bestand 31071 VEB Motorradwerke Zschopau und Nachf. sowie Bestand 30896 VVB Indus-trieverband Fahrzeugbau (IFA) Chemnitz und Bestand 30918 VVB Automobilbau, Karl-Marx-Stadt.

44 Ein Grund hierfür ist mit Sicherheit der enorme Umfang des Bestands und auch die unklaren Gegebenheiten beim Untergang der DDR-Wirtschaft im Rahmen der Wiedervereinigung. Oft fehlten und fehlen Archiven Arbeitskräfte und finanzielle Mittel, um solch große Bestände umfassend zu erschließen.

Der MZ-Bestand bildet dabei nicht einmal die Ausnahme im Staatsarchiv Chemnitz. So wurde zum Beispiel auch die Recherche zu den Sachsenring Automobilwerken Zwickau durch nur rudimentär erfasste Findmittel und den schlechten Erschließungszustand erschwert. Vgl. Friedreich: Automobilindustrie, S. 33.

45 Die Suche nach Akten war nur in einigen wenigen, schlecht geordneten Karteikarten möglich, weil der MZ-Bestand in der Archiv-software gesperrt war. Da es sich um Recherchen für eine wissenschaftliche Arbeit handelte, wurde die Sperrung aufgehoben, was jedoch mit keinerlei Erkenntniszuwachs verbunden war, denn die Informationen zu Akteninhalt und Titel bestanden ausschließlich aus Ziffernkombinationen. Die Karteikarten ergaben tatsächlich einige Treffer zum Thema Außenhandel und Export. Die einzelnen Aktensignaturen bestanden aus maximal vierstelligen Ziffern. Dies sorgte für Verwunderung, da in der Literatur aus Unterlagen des MZ-Bestands zitiert worden war, deren Signaturen aus fünf Ziffern bestanden. Diese Akten waren anhand der Karteikarten nicht zu finden. Die direkte Nachfrage bei der Benutzerbetreuung des Lesesaals brachte die Information ein, dass der MZ-Bestand aus-schließlich aus vierstelligen Signaturen bestehe. Auch die Erkundigung bei für die wirtschaftsgeschichtlichen Bestände des Staatsar-chiv Chemnitz zuständigen Mitarbeitern ergab dieselbe Auskunft. Trotz mehrfacher schriftlicher und telefonischer Anfrage waren diese leider nicht zu einem direkten persönlichen Gespräch bereit. So konnte ferner die Information eines Lesesaalbetreuers nicht abschließend geklärt werden, dass es neben den Karteikarten außerdem eine Bestandsübersicht auf alten Mikrofilmen gebe. Trotz der unbefriedigenden Situation wurden Akten bestellt, unter anderem auch die fünfstelligen Signaturen, die sich in der Literatur ge-funden hatten. Und siehe da, die Akten wurden ausgehoben und bereitgestellt. Auch die mit den fünfstelligen Signaturen, die man ja eigentlich gar nicht bestellen konnte, weil es diese nach übereinstimmenden Aussagen verschiedener Mitarbeiter gar nicht im Archiv gab. Mittlerweile (Herbst 2019) ergibt die Online-Recherche, dass der MZ-Bestand einen Umfang von 412 laufenden Metern hat und es werden tatsächlich auch Akten mit fünfstelligen Archivaliennummern aufgeführt. Weiterhin ist angegeben, dass Akten fehlen [Grund für das Fehlen von Akten könnte unter anderem der Weiterbestand von einigen ehemaligen VEB MZ-Abteilungen (wie der Exportabteilung) nach der Wende bei Nachfolgefir-men und deren völlig ungeordneter Untergang zwischen 2008 und 2010 sein. Vgl. Interview mit Christian Steiner, ehemals bei MZ in Abteilung Verkauf tätig, später MZ-Pressechef, am 15. 04. 2016 per E-Mail], für manche Akten keine Findmittel zur Verfügung stehen oder noch nicht bearbeitet sind. Vgl. Sächsisches Staatsarchiv: Be-ständeübersicht. Bestand 31071 VEB Motorradwerke Zschopau und Nachf. Online im Internet: URL: https://www.archiv.sachsen.de/archiv/bestand.jsp?oid=09.09&bestandid=31071&syg_id=31071#gliederung [28. 09. 2019].

46 Vgl. Brandenburgisches Landeshauptarchiv Potsdam, Rep. 506 VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde, Stammbetrieb des VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde.

Stadtarchiv Ludwigsfelde befinden sich neben der IWL-Betriebszeitung „Start“ einige Unterlagen zur Rollergeschichte, wie Diplomarbeiten und weitere Veröffentlichungen zum Thema.

Archivakten zur Eisenacher Motorrad- und Automobilproduktion befinden sich hauptsächlich im Werksarchiv vom Automobilwerk Eisenach (AWE), welches im Museum der AWE Stiftung in Eisenach untergebracht ist und organisatorisch zum Stadtarchiv Eisenach gehört. Es ist jedoch bei Weitem nicht das gesamte Schriftgut des Werks überliefert, sondern nur ein gewisser Teil. Die Akten aus den frühen und die Motorradproduktion betreffenden Jahren sind in dem recht kleinen Bestand AWE Awtowelo zusammengefasst. Die Unterlagen zur Automobilproduktion im Bestand AWE Automobilwerk sind viel umfangreicher. Einige Dokumente zur Fahrzeug- und Motorenproduktion in Eisenach bewahren ebenfalls das BMW Group Archiv München⁴⁷ sowie das Landesarchiv Thüringen – Hauptstaatsarchiv Weimar⁴⁸ auf.

Zum Außenhandelsbetrieb Transportmaschinen gibt es im Bundesarchiv in verschiedenen Bereichen Akten mit Verweisen und Informationen jedoch keinen eigenen Bestand. Bei der Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS), der Nachfolgeorganisation der Treuhandgesellschaft, gab es noch einige Akten zum Außenhandelsbetrieb Transportmaschinen.⁴⁹ Dass sich vom Außenhandelsministerium der DDR im Vergleich zum enormen Arbeitsumfang zur DDR-Zeit nur vergleichsweise wenig Aktenmaterial erhalten zu haben scheint, kann damit zusammenhängen, dass die Minis-

terialräume zur Wende besenrein übergeben werden sollten.⁵⁰ Nicht ordnungsgemäß an zuständige Archive übergebene Unterlagen wurden wohl vernichtet oder sind teilweise in Privatarchive aufgegangen. Zu den einzelnen Zweiradherstellern gibt es im Bundesarchiv ebenfalls keine eigenen Bestände, jedoch lassen sich in verschiedenen Ordnungseinheiten Akten oder zumindest Informationen zu den Werken finden. Teils glichen sich Inhalte mit denen aus den zuständigen Staatsarchiven, teils fanden sich neue Unterlagen. Im Bundesarchiv, Standort Berlin-Lichterfelde, lagern ebenfalls Dokumente über die DDR-Wirtschaft, den Außenhandel und Kontakte zu verschiedenen Ländern.⁵¹

Im Archiv des Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik in Berlin lagert in unterschiedlichen Beständen Material mit Bezug zum Kraftradbau der DDR oder dem Außenhandelsunternehmen Transportmaschinen. Viele dieser Akten handeln von Untersuchungen zu Mitarbeitern der Betriebe, sei es zur IM-Anwerbung, Überprüfung von möglichem Fehlverhalten oder die Auswahl und Kontrolle von Reisekadern. Darüber hinaus finden sich jedoch ebenso Informationen zu speziellen wirtschaftlichen und geschäftlichen Vorgängen.⁵²

Im Hessischen Wirtschaftsarchiv in Darmstadt befinden sich die Restbestände der Neckermann-Akten. Der Bestand, der etwa zur Hälfte aus Fotos, Katalogen und Plakaten besteht, ist noch nicht voll erschlossen. Gleiches gilt für den Firmennachlass der Import- und Vertriebsfirma Zweirad Röth aus Hammelbach, der sich

47 Die hier befindlichen Akten behandeln den Zeitraum zwischen 1908 und 1967. Vgl. www.bmw-grouparchiv.de.

48 Vgl. Landesarchiv Thüringen – Hauptstaatsarchiv Weimar: Bestand 6–94-3702 Bayerische Motorenwerke, Werk Eisenach und Bestand 6–94-3703.2 VEB Automobilwerk Eisenach.

49 Die im Jahr 1975 beginnenden und aus mehr als 1.000 Einheiten bestehenden Unterlagen enthielten hauptsächlich Material zur Buchhaltung und unterlagen keinerlei Sperrungen wegen Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen. Aufgrund unpräziser Angaben von Titel und Inhalt konnte nicht genau erfasst werden, welche Informationen die Akten enthielten und es war zudem nicht sicher, ob der Schriftgutverwalter die in den Bestandslisten aufgeführten Titel auch wirklich finden würde. Genau dieser Fall trat ein, nachdem Unterlagen nach Durchsicht von möglicherweise relevanten Bestandslisten bestellt worden waren. Treuhand und BvS waren für die Unterlagen nicht direkt zuständig, da die Akten der Außenhandelsbetriebe als Bundesvermögen eingestuft waren. Der Stand 2017 war, dass nachdem der Aufbewahrungsdienstleister die Löschung des Bestands bei der BvS beantragt hatte, archivwürdige Unterlagen zuständigen Archiven angeboten und der Rest vernichtet werden sollte. Bis Ende 2019 war der Bestand abschließend bewertet worden und der Status hatte sich dahingehend entwickelt, dass ein Teil der Akten nach Ablauf der gesetzlichen Aufbewahrungsfrist an das Bundesarchiv übergeben und der Rest kassiert werden wird. Vgl. Aussage BvS Dezember 2017 und November 2019.

50 Vgl. Interview mit Peter Kirchberg, Historiker, am 01. 12. 2016 per E-Mail.

51 Benutzte Bestände des Bundesarchivs, Standort Berlin-Lichterfelde: DA 1 Volkskammer der DDR, DC 1 Zentrale Kommission für Staatliche Kontrolle, DC 20 Ministerrat der DDR, DE 4 Volkswirtschaftsrat der DDR, DG 3 Ministerium für Maschinenbau, DG 7 Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau, DL 2 Ministerium für Außenhandel und Innerdeutschen Handel, DN 6 Deutsche Notenbank, DY 30 Sozialistische Einheitspartei Deutschlands, DY 34 Bundesvorstand des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes.

52 Benutzte Bestände des BStU-Archivs, Standort Berlin: SdM, Abt. X, VVS JHS, HA XVIII, BdL.

ebenfalls im HWA in Darmstadt befindet.⁵³ Weitergehende Informationen zu Neckermann, wie zum Beispiel Zeitungsartikel, lagern in der Sammlung Ortsgeschichte im Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main. Der Nachlass des Quelle-Versandhandels, unter anderem die Werbekataloge, ist im Bayerischen Wirtschaftsarchiv München zu finden.⁵⁴ Weitere Unterlagen zu motorisierten Zweirädern aus der DDR konnten im Archiv des Deutschen Technikmuseums Berlin, wie zum Beispiel Werbeprospekte von MZ oder Akten der Berliner Vergaserfabrik in Augenschein genommen werden.

Komplette Zeitschriftensammlungen zum Thema befinden sich beispielsweise im Sammlungsbestand der Bibliothek zur Geschichte der DDR von der Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland sowie in Archiv-, Museums⁵⁵- und Privatbeständen. Einzelne Zeitschriften fanden sich ebenfalls in Akten der verschiedensten Archive. Bei der Gesellschaft TÜV/Dekra arge tp 21 konnten Informationen zu Typgutachten des Kraftfahrzeugtechnischen Amtes (KTA) der DDR sowie des TÜV erhoben werden. Des Weiteren dienten Daten, Dokumente und Unterlagen in Privatarchive ehemaliger Mitarbeiter als Quellen.

Für die kurze Beschreibung des Exports von optisch-mechanischen Geräten wurde im ZEISS Archiv in Jena recherchiert.⁵⁶ Zum VEB Pentacon gibt es einen Bestand im Sächsischen Hauptstaatsarchiv Dresden.⁵⁷ Ergänzend dazu wurde in der Schriftgutsammlung der Technischen Sammlungen Dresden in den dort archivierten Prospekten zu den Fotokameras aus DDR-Produktion nachgeforscht. Akten zur Waffenproduktion in Suhl finden sich unter anderem im Staatsarchiv Meiningen. Zu Simson während der DDR-Zeit sind viele Unterlagen in den Beständen des VEB Simson und VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Suhl, oft auch in den die Fahrzeugproduktion betreffenden Akten. Das Waffenmuseum Suhl besitzt laut eigenen Aussagen keine Informationen oder Unterlagen zur Suhler Waffenherstellung in der zweiten Hälfte des 21. Jahrhunderts.⁵⁸

Der überwiegende Bestandteil der ausgewerteten Quellen entstand in der DDR und trägt in den meisten Fällen eindeutige Merkmale dieser Periode. Werksinterne Unterlagen wie zum Beispiel Dienstreiseberichte, Korrespondenz und Marktforschungskonzeptionen waren nicht für die Unterrichtung der Nachwelt gedacht und sind daher keine Traditionsquellen, sondern als Überrest einzuordnen. Da sie nicht für die Öffentlichkeit bestimmt waren, sind sie nur selten der geforderten politischen Korrektheit angepasst und geben daher meist die tatsächlichen Vorgänge und Gegebenheiten ohne politische Kommentare wieder, weshalb deren Inhalt am glaubwürdigsten ist. Sowohl positive als auch negative Entwicklungen werden ungefiltert beschrieben. Eine Sonderrolle nehmen ebenfalls die nicht für die Verbreitung bestimmten Messeberichte ein. Die Ausstellungen und oft auch die Rückständigkeit gegenüber der internationalen Konkurrenz wurden direkt und ungeschönt beschrieben, politisch eingeordnet und das Verhalten anderer Länder gegenüber der DDR und ihrer Betriebe analysiert. Insgesamt gilt: Je höher die Hierarchieebene war, welche Dokumente herausgab oder für die sie bestimmt waren, desto mehr nahmen politische und teilweise propagandistische Inhalte zu. Dadurch sinkt die Glaubwürdigkeit mit Anstieg der Hierarchie. Bilanzen wurden geschönt, um das Erreichen der staatlichen Auflage zu sichern. Der Beleg der Überlegenheit des Sozialismus sowie die Abgrenzung zu anderen Systemen nahm in für die Regierung oder Öffentlichkeit bestimmten Unterlagen neben tatsächlichen Aussagen deutlichen Raum ein. Beispielsweise sind die Dokumente des Außenhandelsunternehmens politisch deutlicher geprägt als Akten der Herstellerwerke, während sich die Inhalte in den allermeisten Fällen jedoch gleichen. Nur teilweise offenbart sich, dass der Außenhandel in größerem Rahmen stehende Zusammenhänge des Handels besser einordnen konnte als die Hersteller, die ihrerseits über mehr Sachkenntnis bei spezifischen technischen Dingen verfügten.

53 Vgl. Hessisches Wirtschaftsarchiv Darmstadt: I 50 Neckermann; Abt. 169, unverzeichnet: Bestand Neckermann; Abt. 205, unverzeichnet: Bestand Zweirad Röth.

54 Vgl. Bayerisches Wirtschaftsarchiv München: F 124 – Quelle GmbH Fürth.

55 Genannt sei hier beispielhaft die gute und kurzfristige Zugänglichkeit von bedeutenden Motorradfachzeitschriften der BRD in der Bibliothek des Deutschen Museums in München.

56 Vgl. ZEISS Archiv: Betriebsarchiv Carl Zeiss Jena (BACZ); Forschungszentrum (WB); Verwaltungsarchiv des Generaldirektors (VA).

57 Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, Bestand 11591 Kombinat VEB Pentacon Dresden.

58 Vgl. Information Waffenmuseum Suhl, März 2017.

Neben den tatsächlichen Überlieferungen in den Archiven wurden einige in der DDR erschienene Veröffentlichungen als Quellen gewertet, denn sie dienen als Zeugnisse der damals propagierten und angewandten Sozial- und Wirtschaftspolitik. Hinzu kommen Gesetzgebungstexte oder staatlich-behördliche Veröffentlichungen wie das Reichsgesetzblatt, das Gesetzblatt der DDR, StVO/StVZO der DDR oder die Statistischen Jahrbücher.

Zur Verlässlichkeit von statistischen Daten ist eine kurze Erläuterung angebracht. Bereits Ende der fünfziger Jahre begannen westliche Fachleute, die Angaben zur Wirtschaftsentwicklung im Osten anzuzweifeln. Die staatliche Zentralverwaltung für Statistik der DDR hatte den Außenhandelsumsatz für das Jahr 1959 im ‚Neuen Deutschland‘⁵⁹ mit 17,3 Milliarden Mark angegeben, was im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerungsrate von mehr als 100 Prozent entsprach. Einerseits hielt man in der BRD eine derart starke Erhöhung innerhalb eines Jahres für unmöglich, andererseits wies man darauf hin, dass die Zentralverwaltung in eigenen Veröffentlichungen für 1959 nur 15 Prozent Steigerung im Außenhandel angegeben hatte. Laut dem Artikel in der Zeitschrift SBZ-Archiv⁶⁰ wurde die Bevölkerung in der DDR durch die falschen Angaben in der Presse

also bewusst getäuscht. Und man vertraute darauf, dass sich ein Großteil der Bürger nicht mit amtlichen Statistiken beschäftigen würde.⁶¹ Es gab nicht nur Unstimmigkeiten zwischen der Realität und angegebenen Werten, sondern ebenfalls zwischen Daten in verschiedenen Ausgaben des Statistischen Jahrbuchs⁶².

Ab Mitte der siebziger Jahre listete man aufgrund der zunehmenden außenwirtschaftlichen Probleme den Außenhandelsumsatz im Statistischen Jahrbuch nur noch nach Aus- und Einfuhr und nicht mehr nach einzelnen Ländern auf.⁶³ „Im Laufe der Jahre wurde das Statistische Jahrbuch der DDR immer schlanker. So wurde z. B. 1984 die Entwicklung des Bruttoprodukts einfach nicht angegeben, weil es gesunken war. Der Vorsitzende der Zentralverwaltung für Statistik [...] hatte einen ständigen Kampf mit [Günter] Mittag. Dies änderte nichts an der Tatsache, daß der Teil ‚Industrie‘ im Statistischen Jahrbuch der DDR, der in den 70er Jahren 150 Seiten umfasste, am Ende der 80er Jahre auf 15 Seiten geschrumpft ist. Hier wurden wesentliche Informationen zurückgehalten.“⁶⁴ Dies ging jedoch nicht von den Statistikern, sondern von der politischen Führung der SED aus. Wirtschaftssekretär Günter Mittag⁶⁵ griff in das interne Berichtswesen der Statistik direkt ein und ließ sich alle zur Publikation vorgesehenen Informatio-

59 ‚Neues Deutschland‘: 1946 gegründete sozialistische Tageszeitung und zwischen 1950 und 1989 Organ des ZK der SED. Vgl. o. V.: Neues Deutschland. In: Brockhaus Enzyklopädie. Bd. 15. MOE-NOR. Mannheim 1991, S. 471.

60 „Das ND gab in seinen Kommentaren die Auffassung der Parteiführung unmittelbar wieder und war deshalb für alle Funktionäre die tägliche, verbindliche politische Orientierung. Um die besondere Stellung des ND gegenüber allen anderen Zeitungen zu dokumentieren, wurden viele Meldungen zuerst im ND veröffentlicht und durften erst am nächsten Tag in anderen Medien verbreitet werden.“ Wolf, Birgit: Sprache in der DDR. Ein Wörterbuch. Berlin / New York 2000, S. 152.

61 Die Zeitschrift SBZ-Archiv war der Vorgänger der Zeitschrift Deutschland Archiv (DA).

62 Vgl. Ohlsen, Bernhard: Der sowjetzonal Außenhandel. Wünsche und Realitäten. In: SBZ-Archiv 11 (1960) 11, S. 165–167. Bernhard weist im selben Artikel darauf hin, wie die DDR-Seite versuchte, die angegebenen Werte auch rechnerisch belegen zu können und sich gegen Darstellungen aus dem Westen wehrte: „Amüsant erscheint ein Beitrag zur Erfüllung des Außenhandelsplanes 1959 in der ‚Wirtschaft‘, in dem [der Autor] [...] das Volumen des sowjetzonalen Außenhandels ‚mathematisch‘ an den offiziell bekanntgegebenen Wert ‚annäherte‘. [Er] [...] wandte sich gegen ‚kapitalistische Schreiberlinge‘, die versuchten, die Erfolge der sozialistischen Volkswirtschaft zu verkleinern. Der Außenhandel sei der offensichtliche Beweis für die Überlegenheit der sozialistischen Ordnung gegenüber dem kapitalistischen System.“ Ebd., S. 167.

63 Beispielsweise zwischen den Angaben im Statistischen Jahrbuch 1955 und 1956 für die Motorradproduktion: 1951: 11.092 zu 23.896, 1952: 12.161 zu 36.727, 1953: 13.490 zu 47.146, 1954: 19.677 zu 50.270. Der erste Wert stammt jeweils aus dem Statistischen Jahrbuch 1955 und ist nachweislich falsch. Der zweite, aus dem Statistischen Jahrbuch 1956 stammende Wert ist realistischer und kommt der tatsächlichen Stückzahl sehr nahe. Vgl. Statistisches Amt der DDR (Hg.): Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik 1955, 1956.

64 Vgl. Thalheim: Außenwirtschaft, S. 18.

65 Maier, Harry: Errungenschaften der SED-Wirtschaftspolitik und ihre Bewertung unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten. In: Deutscher Bundestag (Hg.): Materialien der Enquete-Kommission „Aufarbeitung von Geschichte und Folgen der SED-Diktatur in Deutschland“ (12. Wahlperiode des Deutschen Bundestages). Band II/1. Machtstrukturen und Entscheidungsmechanismen im SED-Staat und die Frage der Verantwortung. Baden-Baden 1995, S. 651–666, hier S. 666.

66 Günter Mittag (1926–1994): 1963–1989 Abgeordneter der Volkskammer, 1966–1989 Mitglied Politbüro der SED, 1976–1989 Leiter der Wirtschaftskommission beim Politbüro des ZK der SED und Leiter der Arbeitsgruppe Zahlungsbilanz. Vgl. Müller-Engbers, Helmut / Kaiser, Monika: Mittag, Günter. In: Müller-Engbers, Helmut / Wielgohs, Jan / Hoffmann, Dieter (Hg.): Wer war wer in der DDR? Ein biographisches Lexikon. Bonn 2000, S. 584.

nen vorlegen, selbst wenn der Umlauf nur innerhalb von Ministerrat oder Zentralkomitee (ZK)⁶⁶ der SED stattfinden sollte.⁶⁷ Es „wurde strikt von Mittag angewiesen, wer diese Kennziffern erhalten durfte. Das waren drei oder vier Personen; für die Öffentlichkeit waren diese internen Aussagen tabu, und Öffentlichkeit – das war in diesem Fall bereits der Ministerrat.“⁶⁸ Weil Mittag die Weitergabe der bedeutendsten Informationen selbst überwachte, wurde zum Beispiel auch die Wissenschaft nur unzureichend mit statistischem Material versorgt. Vom Staat fand solch unvermittelter Eingriff, Kontrolle und Missbrauch der Zahlen nicht in dem Umfang statt, wie es vonseiten der Partei geschah⁶⁹.

Während die offiziellen Statistiker der DDR selbst an die Partei- oder Staatsspitze keine vollständigen Informationen herausgeben durften, war der Spielraum des Amts bei der Veröffentlichung von Daten komplett eingeschränkt. Dies hatte vor allem mit den steigenden wirtschaftlichen Problemen in den achtziger Jahren zugenommen. Aus den Berichtsentwürfen der Statistiker wurden nahezu alle kritischen Teile entfernt und beim Durchlauf durch ZK und Politbüro⁷⁰ die alarmierenden Zahlen entschärft oder sogar ganz gestrichen.⁷¹ „Wir lieferten zwar korrekte Zahlen, aber dann sahen wir nur das fertige Produkt in der Zeitung, welches wenig mit dem Charakter unserer Ausgangsmaterialien zu tun hatte.“⁷² Den Betrieben war dieses Phänomen von wenig glaubwürdigen Daten in offiziellen Verlautbarungen gleichfalls bekannt, wie ein Hinweis bei der Weitergabe von Produktionszahlen von Simson belegt:

„Zu bemerken ist dabei, daß es sich bei diesen Angaben um eigene Berechnungen handelt, da die im Statistischen Jahrbuch ausgewiesenen Angaben zu hoch lagen. Inzwischen wurde auch von den Verantwortlichen für die Angaben im Jahrbuch eine Revision vorgenommen.“⁷³

Solche Angleichungen und Ausbesserungen sind wohl einer der Gründe, dass in den Statistischen Jahrbüchern der DDR teilweise verschiedene Angaben zu ein und demselben Jahr zu finden sind. Für das Statistische Jahrbuch der DDR 1990 hatte man aufgrund der Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion nur bis Juni Daten erhoben. Im Vorwort wurde erwähnt, dass durch die Methoden der zentralen Planung entstandene Abweichungen einiger Daten in früheren Statistischen Jahrbüchern bereinigt worden sind. Zudem wies man darauf hin, dass einige Abschnitte, darunter der Bereich Außenhandel, völlig neu gestaltet worden waren und man erstmals Kennziffern von anderen Einrichtungen einfließen lassen konnte.⁷⁴

„Während in der Vergangenheit der Einfluß der Agitation nicht zu übersehen war, stehen mit diesem Jahrbuch Informationen über die ökonomische, kulturelle, soziale und demographische Entwicklung in der DDR zur Verfügung, für die ein starkes öffentliches Interesse zu erkennen ist.“⁷⁵

Die Schwierigkeit im Umgang mit statistischen Daten belegt ebenfalls die Auswertung von in Privataarchiven vorhandenen oder von Mitarbeitern erstellten Über-

66 ‚Zentralkomitee der SED‘: „[N]ach dem Parteistatus höchstes Organ der SED [...]. Die Mitglieder und Kandidaten des Zentralkomitees bestimmten aus ihrer Mitte als Arbeitsgremium das Politbüro, dessen Mitglieder die eigentliche politische Macht ausübten.“ Wolf: Sprache, S. 254.

67 Vgl. Donda, Arno: Zahlen lügen nicht. In: Schütt, Hans-Dieter / Zimmermann, Brigitte (Hg.): Ohnmacht. DDR-Funktionäre sagen aus. 2. Aufl. Berlin 1992, S. 27–43, hier S. 29–30.

68 Ebd., S. 31.

69 Der ehemalige Chefstatistiker der DDR erinnerte sich: „Derartige Eingriffe gab es auf den verschiedensten Gebieten. Ich denke zum Beispiel an das Thema Industrieroboter. Es war beschlossen worden, sie massenhaft einzusetzen. Wir wurden aus diesem Grunde zu einer Definition des Industrieroboters gezwungen, die lächerlich war. Danach konnte quasi jede Melkmaschine als solch ein Roboter gewertet und also auch gezählt werden.“ Ebd.

70 ‚Politbüro‘: „Machtzentrum der SED und damit der DDR. Ursprünglich sollte das Politbüro die Beschlüsse der Parteitage des Zentralkomitees der SED organisatorisch innerhalb der Partei umsetzen. Praktisch regierten jedoch die Mitglieder des Politbüros in ihren Verantwortungsbereichen unumschränkt und bestimmten unkontrolliert das Handeln in Staat, Wirtschaft und im öffentlichen Leben.“ Wolf: Sprache, S. 176–177.

71 Vgl. Donda: Zahlen, S. 29–30.

72 Ebd., S. 32.

73 LATH-StA MGN, VEB FaJaS, Nr. 395, Bl. 1–3; Brief an VEB Minol (04. 12. 1978), hier Bl. 2.

74 Vgl. Stat. Jahrbuch DDR 1990, Vorwort.

75 Ebd.

sichten. Wie beispielsweise eine MZ Export-Statistik⁷⁶ für die Jahre 1951 bis 1986, die ein einzelner MZ-Mitarbeiter aus dem Bereich Absatz 1988 fertiggestellt hat. Die Kollegen in der Verkaufsabteilung wussten nichts von den Bemühungen. Die nach Jahren, Ländern, Absatzgebieten sowie Motoren- und Fahrzeugvarianten unterteilte Zusammenstellung hatte der Mitarbeiter auf Eigeninitiative als Vermächtnis erstellt.⁷⁷ Diese Datensammlung bildet eine Grundlage der statistischen Daten zu MZ in dieser Arbeit, besitzt allerdings ebenfalls keine umfassende Glaubwürdigkeit. Die Ungereimtheiten entstehen einerseits dadurch, dass sich in der Export-Statistik teilweise an verschiedenen Stellen gemachte Angaben zu ein und demselben Sachverhalt unterscheiden. Andererseits stimmten manche Daten nicht mit Informationen aus den Werksakten in den Archiven überein. Zu einem Großteil waren die Zahlen jedoch gleich oder zumindest sehr ähnlich und häufig brachte die Kombination der Werte aus verschiedenen Quellen die glaubwürdigsten Ergebnisse⁷⁸. Manchmal war die angegebene oder errechnete Gesamtsumme zu einem Erzeugnis dieselbe, obwohl die spezifischen Angaben zu einzelnen Baumustern voneinander abwichen. All dies betraf nicht nur die Daten zu MZ, sondern bestätigte sich ebenfalls für die anderen betrachteten Hersteller EMW, IWL und Simson⁷⁹. Die Aussage gilt ebenso für Angaben von Produktions- und Exportzahlen in der Fach- und Freizeitlektur. Vor allem bei Letzteren treten neben plausiblen Angaben, welche die Informationen aus den Quellen belegen oder vervollständigen, zuweilen eklatante Fehler auf⁸⁰. Manche Ungenauigkeiten oder Abweichungen sind jedoch schlicht auf Zahlendreher und Tippfehler zurückzuführen, wovon wissenschaftliche Arbeiten ebenso wenig gefeit sind wie die Angaben in den Liebhaberwerken.

Überhaupt sind genaue und gesicherte statistische Zahlen nur schwer zu ermitteln, weshalb die meisten

Aussagen Annäherungen bleiben müssen. Dies hat verschiedene Gründe, beispielsweise die Verschiedenartigkeit der erhobenen Daten: „Ursächlich dürfte [einerseits] die unterschiedliche Berücksichtigung [...] für die Vorserien- und laufende technische Überprüfung sowie für das DAMW [(Deutsches Amt für Material- und Warenprüfung der DDR)] oder die Exporterprobung sein.“⁸¹ Soll heißen, dass nicht gesichert belegt werden kann, ob Nullserien- oder Erprobungsfahrzeuge zu den angegebenen Produktionszahlen hinzugegerechnet wurden oder nicht. Bei manchen Modellen ist dies belegt, wohingegen bei anderen Baureihen nur die wirklich verkauften Stückzahlen angegeben wurden. Weitere Ungenauigkeiten entstehen durch die Vielzahl von Kategorien, mit denen die Hersteller und übergeordneten Organe in der DDR arbeiteten: Auslieferung, Betriebsabgabepreis, Betriebspreis, Fertigung, Ist, Mark der DDR, Plan, Soll, Stück, Valutamark, Verrechnungseinheit, Vertragsbindung, voraussichtliches Ist, voraussichtliche Realisierung und viele mehr. Aufgrund ungenauer oder nicht existenter Definitionen sowie wechselnder Werte, sind Umrechnung und Abgleich teilweise unmöglich. Für die statistische Auswertung im Rahmen dieser Arbeit wurden hauptsächlich Ist-Stückzahlen herangezogen, da Zahlen zu Produktions- und Exportplanung zu viele Ungenauigkeiten enthielten, im mehrstufigen Planungsprozess immer wieder verändert wurden und auch nachträglichen Anpassungen unterliegen konnten; mit dem Problem, dass Planzahlen und deren Erreichen in der DDR mehr zählten als tatsächlich erreichte Werte, die daher häufig nicht angegeben wurden. Doch den effektiven Fertigungszahlen kann ebenfalls nicht uneingeschränkt vertraut werden: Es bestand immer die Möglichkeit, dass die erreichte Stückzahl von den Betrieben manipuliert worden ist, um die Erfüllung der staatlichen Planaufgabe zu sichern. Teilweise unterscheiden sich auch die Angaben zu ein und demselben

76 Vgl. Müller, Hans: MZ Export-Statistik 1951–1986. Zschopau 1988.

77 Vgl. Interview mit Christian Steiner, am 08. 10. 2019 per Telefon.

78 Beispielsweise konnte manchmal die in der MZ-Statistik angegebene Gesamtsumme erst nach der Addition von Werten aus der MZ-Statistik und anderen Archivakten bestätigt werden.

79 Beispielsweise bei einer von einem sich für die Betriebsgeschichte interessierenden ehemaligen Simson-Chefkonstrukteur erstellten Aufstellung zur KKR-Produktion. Vgl. LATH-StA MGN, 4–97-4001 Dähn, Ewald, Nachlass, Nr. 62, Bl. 24–25: Produktion von Kleinkrafträdern 1980–1990 (1991).

80 Oft wurde einfach die Differenz aus Motor- oder Fahrgestellnummern einer Baureihe gezogen, um die Produktionszahl eines Typs zu ermitteln. In den meisten Fällen ist diese Methode sinnvoll und zielführend. Wenn jedoch eine zwischenzeitliche Änderung der werksseitigen Nummerierung übersehen oder ignoriert wurde, entstanden teilweise enorme Abweichungen. Gleichsam typisch ist die oft vorgenommene Auf- oder Abrundung von einzelnen Daten, die in Summe durchaus erhebliche Abweichungen zur Folge haben können.

81 Brendel: Industrierwerke, S. 93.

Produkt in verschiedenen Unterlagen und Akten – mal um fünf bis zehn, mal um mehrere Hundert oder noch mehr Einheiten – ohne dass eine logische Erklärung für die Abweichungen gefunden werden konnte.

Ähnlich gestaltete es sich bei Export- und Lieferzahlen: Eine bei Vertragsabschluss verabredete Liefermenge wurde nur in den seltensten Fällen tatsächlich exakt eingehalten. Aus verschiedensten Gründen konnte es zu Abweichungen in beide Richtungen kommen: Beispielsweise, wenn der Außenhandel nicht die Stückzahl auslieferte, die das Werk mit dem Importeur abgestimmt hatte. In Unterlagen der Hersteller befand sich dann jedoch meist ausschließlich die Stückzahl aus dem Liefervertrag. Selbst eine erfüllte Vertragsbindung bedeutete nicht unbedingt, dass die Fahrzeuge wirklich ausgeliefert worden waren. Fertigungsverzögerungen oder Stornierungen konnten zu in den Statistiken nicht mehr erfassbaren Änderungen führen. Ausgelieferte

Erzeugnisse wurden aus Verrechnungs- oder Planerfüllungsgründen in anderen Jahren bilanziert.

Viele der in dieser Arbeit angegebenen Werte sind mehrfach und anhand verschiedener Quellen überprüft worden und es ist davon auszugehen, dass der Großteil der Daten korrekt ist oder den tatsächlichen historischen Werten zumindest sehr nahekommt. Vollständige Sicherheit kann jedoch aufgrund der genannten Gegebenheiten nicht garantiert werden. Bei manchen Angaben konnten die Unstimmigkeiten nicht aufgelöst werden und für manche Jahre oder Typen, vor allem aus den letzten Jahren der DDR, war es schlicht nicht möglich, Daten zu ermitteln. Da zudem die Wahrscheinlichkeit für die Genauigkeit der Angaben sinkt, je mehr Datensätze für eine Berechnung ausgewählt wurden, müssen in den meisten Fällen Näherungswerte als Aussagen ausreichen.

1.4 Methodische Herangehensweise und disziplinäre Einordnung

Methodisch werden in der technikhistorischen Forschung zu einem Großteil schriftliche Quellen ausgewertet und die technischen Objekte zuweilen direkt analysiert.⁸² In dem Abschnitt, der sich explizit mit dem Export in bestimmte Bereiche befasst, finden die technischen Artefakte eine genaue Beachtung, denn für verschiedene Kunden produzierte man unterschiedliche Ausführungen der Motorräder. Hauptsächlich angewandte Methode ist jedoch die archivalische Quellenforschung. Die historisch-kritische Auswertung des Quellenmaterials findet sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Analyse statt. Die quantitative Auswertung des Quellenmaterials lässt statistische Schlüsse auf Produktions- und Verkaufszahlen zu, während die qualitativ erhobenen Informationen Kenntnisse über spezielle Vorgänge liefern. Die Abläufe werden hauptsächlich in chronologischer Reihenfolge beschrieben, aufgrund der Komplexität des Untersuchungsgegenstands jedoch in thematische Schwerpunkte unterglie-

dert. Wie detailliert dabei auf einzelne Gegebenheiten eingegangen werden kann, gibt die Quellenlage vor: Sind teilweise wöchentliche oder sogar tägliche Geschehnisse rekonstruierbar, fehlen manchmal mehrere Jahre. Die angewandte Zitierweise richtet sich direkt an der Originalquelle aus, soll heißen, alle in der Quelle auftretenden Hervorhebungen werden ebenso ohne spezifischen Hinweis darauf übernommen, wie Tipp- und auch Schreibfehler, die teilweise auf früher gültige Rechtschreibnormen zurückzuführen sind. Zur besseren Kenntlichmachung werden direkte Zitate von in der DDR entstandenen Quellen *kursiv* geschrieben.

Methodischer Schwerpunkt der geistes- und sozialwissenschaftlich geprägten Technikgeschichte ist die historische Fragestellung nach dem Warum, wobei „Technik grundsätzlich als ein menschliches Projekt in humanen Bezügen“⁸³ gedeutet wird.⁸⁴ Dies findet Beachtung, wenn die Nutzungstypen sowie das Ansehen der DDR-Fahrzeuge erläutert werden. Die in der Tech-

⁸² Vgl. König, Wolfgang: Technikgeschichte. Eine Einführung in ihre Konzepte und Forschungsergebnisse (Grundzüge der modernen Wirtschaftsgeschichte, Bd. 7). Stuttgart 2009, S. 38.

⁸³ Gleitsmann, Rolf-Jürgen / Kunze, Rolf-Ulrich / Oetzel, Günther: Technikgeschichte. Konstanz 2009, S. 24.

⁸⁴ Vgl. Ebd.

nikgeschichtsschreibung durchaus präsent, aber häufig eher instinktiv gebrauchte vergleichende Methode⁸⁵, wird in dieser Studie bewusst angewendet. Beispielsweise bei der Gegenüberstellung der Exportpraktiken in den verschiedenen Absatzgebieten und einzelnen Ländern oder beim Vergleich mit anderen Exportwaren.

Von dem breiten Methodenapparat der Wirtschaftsgeschichte, der sich durch fließende Übergänge auszeichnet, wurden die analytische Erklärung, historische Beobachtung, theoriegeleitete Modellkonstruktionen und qualitative Interpretation sowie quantitative Korrelation angewendet. Im Rahmen dieser Arbeit wurde darauf geachtet, dass die spezifischen Bedingungen wirtschaftlichen Handelns der Betriebe und des Außenhandels ernst genommen wurden, ohne auf die reine Erläuterung der grundlegenden ökonomischen Entwicklung der DDR zu verzichten.⁸⁶ Neben den ebenfalls genutzten Arbeitsweisen Hermeneutik und kausalen Erklärungen sowie empirisch erhobenen Daten wird die Methodenarbeit durch die Auswertung von persönlichen Interviews mit ehemaligen in den DDR-Betrieben oder Institutionen angestellten Arbeitern sowie Zwischenhändlern und Endkunden abgerundet.

Die vorgestellten Methoden dienen gewissermaßen als Werkzeuge, mit denen das gewählte Thema bearbeitet wird. Die folgende disziplinäre Einordnung definiert den Rahmen, in welchen thematischen Zusammenhängen die Untersuchungen stattfinden.

Die vorliegende Studie lässt sich nicht fest in eine spezielle Disziplin der historischen Forschung einordnen, sondern bedient sich Untersuchungsansätzen aus verschiedenen Richtungen. Darunter vor allem Technikgeschichte, Wirtschafts- und Sozialgeschichte sowie Unternehmensgeschichte. Im Fokus stehen neben den motorisierten Zweirädern aus DDR-Produktion als technische Artefakte ebenfalls die Verfahrensweisen des Exports dieser Erzeugnisse, also Handels- und Geschäftstätigkeiten. Des Weiteren spielt sowohl der Ein-

fluss der Ausfuhren auf die Hersteller als auch Art und Weise der Nutzung und Bedeutung der Fahrzeuge in den verschiedenen Gesellschaftssystemen eine Rolle.

„Gegenstand der Technikgeschichte sind die Entstehungs-, Wirkungs- und Folgekontexte von Technik in der Geschichte, nicht ‚große‘ Erfindungen, ‚große‘ Erfinder und viele kleine technische Details.“⁸⁷ Dabei greift die Technikgeschichte die bedeutenden Fragestellungen und Diskussionen der allgemeinen Geschichtswissenschaft auf. Umgekehrt trifft dies eher nicht zu, weshalb die Technikgeschichte in der Geschichtswissenschaft eine Randposition einnimmt und daher eine weitgehende Selbstbezüglichkeit aufweist.⁸⁸ Die Beschäftigung mit der Technik selbst bleibt ein wichtiger Bereich der technikhistorischen Forschung.⁸⁹ Dennoch ist auch in der Technikgeschichte die Distanz zum Untersuchungsobjekt eine wichtige Grundlage. Es geht nicht nur um die reine Beschreibung von Artefakten und deren Aufbau und Funktion, sondern ebenfalls um deren weitreichende Wirkungen. Denn ökonomische, soziale und politische Veränderungen können einen Wandel in der Produktivkraftentwicklung entfalten, weshalb die Technik sowohl Subjekt als auch Objekt gesellschaftlichen Wandels ist. Denn nicht allein die Erläuterung, was und wie etwas geschah, sondern auch warum es sich so ereignete und weshalb eine technische Entwicklung sich genauso vollzog, machen die gesellschaftliche Bedeutung von Technikentwicklung erkennbar.⁹⁰

Die Technikgeschichtsforschung hatte sich ursprünglich im Rahmen der Ingenieurwissenschaften entwickelt und war noch von der reinen Geschichtswissenschaft getrennt. Der Trend zur Erforschung von Sozial- und Wirtschaftsgeschichte ergab ab den sechziger und siebziger Jahren Möglichkeiten, die Technik mit einzubeziehen und führte zu Verschmelzungen. Neben der allgemeinen Technikhistorie begann die Beschäftigung mit Produktions-, Wirtschafts- und Sozialge-

85 Vgl. König, Wolfgang: Historische Technikforschung. In: Hengartner, Thomas (Hg.): Standpunkte der Technikforschung. Beiheft zum Kongress Kulturwissenschaftliche Technikforschung Hamburg, 25.–27. November 2005. Hamburg 2005, S. 36.

86 Vgl. Ambrosius, Gerold/Plumpe, Werner/Tilly, Richard: Wirtschaftsgeschichte als interdisziplinäres Fach. In: Ambrosius, Gerold/Petzina, Dietmar/Plumpe, Werner (Hg.): Moderne Wirtschaftsgeschichte. Eine Einführung für Historiker und Ökonomen. 2. überarb. und erw. Aufl. München 2006, S. 9–37, hier S. 22, 29.

87 Gleitsmann: Technikgeschichte, S. 15–16.

88 Vgl. König: Technikgeschichte, S. 43.

89 Vgl. Heßler, Martina: Ansätze und Methoden der Technikgeschichtsschreibung. Zusatzartikel zu Kulturgeschichte der Technik. Online im Internet: URL: https://www.campus.de/buecher-campus-verlag/wissenschaft/geschichte.html?tx_campus_list%5Baction%5D=downloadPdf&tx_campus_list%5BbookProduct%5D=4250&tx_campus_list%5Bcontroller%5D=BookProduct&tx_campus_list%5Bpdf%5D=28&cHash=0205bc8cdeeoac680853f4daoda26323 [23. 01. 2019], S. 1.

90 Vgl. Gleitsmann: Technikgeschichte, S. 13–16.

schichte. Die Technik selbst hat kein festgelegtes Handlungsgebiet, sondern war und ist in infrastrukturellen Rahmenbedingungen, Produktion, Produkten, Kundenwünschen und der Funktionsweise des Marktes anzutreffen, verbindet so unterschiedliche Perspektiven und ist interdisziplinär aufgestellt. Dabei wird ebenfalls die Veränderung der Technik und deren Benutzung im Laufe der Zeit betrachtet. Beschäftigte sich die technikhistorische Forschung anfangs mit reinen Erfindungen, kamen mit der Zeit die Untersuchungsbereiche industrielle Entwicklungen, Innovationen, Technik-Diffusion, Technologietransfer und Rationalisierungsprozesse sowie die Suche nach Erklärungen für den technischen Strukturwandel hinzu. Weiterhin trat die Bedeutung von nationalen oder regionalen Eigenheiten hervor: Kostenvorteile auf bestimmten Märkten, Ressourcenverfügbarkeit, Vorhandensein und Qualifikation von Arbeitskräften sowie politische Entscheidungen – zum Beispiel die Einführung der Planwirtschaft in der DDR – bestimmen das Technik-Profil einer Nation und konnten oder können zu einer Veränderung desselben beitragen. Darüber hinaus beschäftigte sich Technikgeschichte mit den Zusammenhängen von Herstellung und Konsum, wobei ebenfalls die Konsumenten als Akteure der technischen Entwicklung wahrgenommen werden. Beispielsweise die Auswirkungen von technischen Inventionen auf den Wandel der menschlichen Mobilität. Die Technikgeschichte liefert somit eine Betrachtung menschlicher Handlungen mit Technik, denn diese wurde vom Menschen und für die Benutzung durch ihn geschaffen.⁹¹

Eine kulturwissenschaftliche Technikforschung legt den Fokus hauptsächlich auf die Verbindungen zwischen Mensch und Technik. Weil technisches einer der bestimmenden Faktoren des menschlichen Alltags ist, hat sie sich in Kultur, Gesellschaft und Handeln ein-

geschrieben. Zudem hat der Mensch durch seine Nutzungsweisen einen Einfluss auf deren Entwicklung und Veränderung.⁹² Den Alltag ohne jede Technik oder technische Einflüsse zu gestalten, ist in modernen Gesellschaften nahezu unvorstellbar.⁹³

„Technikentwicklung verlief in der DDR [...] in einer komplizierten Mischung aus versuchter Sowjetisierung, von fortgesetzten Einflüssen aus und teilweise engen Kontakten mit dem kapitalistischen Westen sowie von weiterer Nutzung und Modifikation bestehender technischer Traditionen aus der deutschen Vergangenheit.“⁹⁴ Weil sich anhand der Untersuchung des Exports von motorisierten Zweirädern aus DDR-Produktion diese und weitere Besonderheiten der Technikentwicklung in der DDR darstellen lassen, findet die Untersuchung des Themas statt.

Die Wirtschaftsgeschichte ist ein interdisziplinäres Fach zwischen Geschichts- und Wirtschaftswissenschaft. Durch diese Kombination zeichnet die Wirtschaftsgeschichte die Berücksichtigung sozialer Gesichtspunkte, die als Begleiterscheinungen der Industrialisierung und Technisierung auftreten, aus. Dabei geraten ebenfalls die hauptsächlich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts in sozialistischen Ländern aufgetretenen Besonderheiten und der Umgang mit der Industrialisierung und ihren Folgen in den Blickpunkt.⁹⁵ Die wirtschaftsgeschichtlichen Untersuchungen lassen sich in unterschiedliche Teilgebiete kategorisieren: Deren „gemeinsamer Kern liegt jedoch in der Thematisierung von Facetten des ökonomischen Prozesses, sei es aus der Perspektive der Akteure (Haushalte, Unternehmer), sei es aus der Perspektive der konstitutiven Rahmenbedingungen des Ökonomischen (Bevölkerung, Raum, Technik), sei es aus der Sicht des ökonomischen Prozesses selbst (Konjunktur, Wachstum, Strukturwandel, Arbeitsmarkt, Einkommensverteilung, Geld- und

91 Vgl. Heßler: Technikgeschichtsschreibung, S. 5, 6, 13. / Vgl. auch König: Technikforschung, S. 33–36. / Vgl. auch Möser, Kurt: Transport-, Verkehrs- oder Mobilitätsgeschichte? Neue Paradigmen der Technik- und Industriekultur. In: Keazor, Henry / Schmitt, Dominik / Peiler, Nils Daniel (Hg.): Genialer Schrott. Interdisziplinäre Studien zur Industriekultur. Saarbrücken 2014, S. 61–82, hier S. 63. / Vgl. auch Radkau, Joachim: Technik und Umwelt. In: Ambrosius, Gerold / Petzina, Dietmar / Plumpe, Werner (Hg.): Moderne Wirtschaftsgeschichte. Eine Einführung für Historiker und Ökonomen. 2. überarb. und erw. Aufl. München 2006, S. 135–154, hier S. 135, 138, 43, 144, 148. / Vgl. auch Wengenroth, Ulrich: Technikgeschichte. In: Jaeger, Friedrich / Knöbl, Wolfgang / Schneider, Ute (Hg.): Handbuch Moderneforschung. Stuttgart 2015, S. 288–298.

92 Vgl. Hengartner, Thomas: (Volkskundlich-)kulturwissenschaftliche Technikforschung. In: Hengartner, Thomas (Hg.): Standpunkte der Technikforschung, S. 7–14.

93 Vgl. Hübner, Peter: Arbeit, Arbeiter und Technik in der DDR 1971 bis 1989. Zwischen Fordismus und digitaler Revolution. Bonn 2014, S. 19.

94 Stokes, Raymond G.: Von Trabbis und Acetylen – die Technikentwicklung. In: Steiner, Andre (Hg.): Überholen ohne einzuholen. Die DDR-Wirtschaft als Fußnote der deutschen Geschichte? Berlin 2006, S. 105–125, hier S. 116.

95 Vgl. Ambrosius: Wirtschaftsgeschichte, S. 9, 24.

Kreditwesen, internationale Wirtschaftsbeziehungen), sei es aus der Perspektive der politischen Institutionen- und Marktgestaltung (Wirtschaftspolitik, Arbeitsmarkt, industrielle Beziehungen).⁹⁶ Ein Großteil der genannten Bereiche wird bei der Betrachtung des DDR-Zweiradexports direkt untersucht oder zumindest teilweise berührt, da alle Faktoren einen jeweils spezifischen Einfluss auf die Ausfuhr der Motorräder und Mopeds hatten.

Ein Gebiet der Wirtschaftsgeschichte bildet die Unternehmensgeschichte.⁹⁷ Sie ist jedoch keine eigenständige Teildisziplin, sondern definiert sich eher über ihren jeweiligen Gegenstand. Einen deutlichen Aufschwung erhielt die Unternehmensgeschichte durch die einerseits wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Untersuchung und andererseits öffentlichkeitswirksame Mediendarstellungen über die Rolle deutscher Unternehmen in der Zeit des Nationalsozialismus. Die wichtigsten Ansätze der Unternehmensgeschichte lassen sich in deskriptive Firmenschriften, beschreibende Darstellungen mit wissenschaftlichem Standard, sich an Untersuchungen der Neueren oder Zeitgeschichte orientierenden übergreifenden Fragestellungen sowie Betrachtungen mit theoretisch reflektierten Ansätzen einteilen. Innerhalb der jüngeren Forschung der Unternehmensgeschichtsschreibung wurde den DDR-Betrieben vergleichsweise wenig Beachtung entgegengebracht. Meist fehlen Untersuchungen zu betrieblichem Handeln und dem wirtschaftlichen Verhalten, die von Analysen zur Position der Betriebe in der Planwirtschaft und der Situation ihrer Arbeiter überdeckt werden. Eine Ursache dafür liegt in der enormen Einflussnahme von politischer und staatlicher Macht sowie großer Ideologisierung der Betriebe, wodurch deren Handeln immer in diesen Kontext gerückt wird. Allerdings ließe sich durchaus belegen, dass die Betriebe mit eigenständigen Aktionen wie zum Beispiel der Manipulierung der Planabrechnung Einfluss auf ihre Situation nehmen konnten.⁹⁸

Eine enge Verflechtung zur Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte weist die Verkehrsgeschichte auf, die Verkehrsbetriebe, Verkehrssysteme, Verkehrs-

politik und Verkehrsmittelwahl sowie die Verbreitung oder auch Nichtverbreitung von Transport- und Verkehrstechniken untersucht. Direkte Verbindungen der verkehrsgeschichtlichen Forschung gibt es ebenfalls zu der Transport, Verkehr und Mobilität untersuchenden Technikgeschichte.⁹⁹ „Das Verkehrswesen gehört zu den Sektoren der Volkswirtschaft, die in den allgemeinen Darstellungen zur DDR-Geschichte zumeist nur am Rande behandelt werden. Dies ist schon deshalb bedauerlich, weil sich die Verkehrsgeschichte vorzüglich für eine Verbindung von Wirtschafts- und Kulturgeschichte eignet.“¹⁰⁰

Die DDR-Wissenschaft beschäftigte sich wenig mit der historischen Technikentwicklung, hatte jedoch ebenfalls eigene Ansichten zur Technik ihrer Zeit erarbeitet: Die technische Entwicklung sowohl in sozialistischen als auch in kapitalistischen Ländern sah man als von der wissenschaftlich-technischen Revolution bestimmt an. Man urteilte, dass das kapitalistische System technische Weiterentwicklungen und industrielle Erfolge vor allem großen Monopolunternehmen zugutekommen ließe. Bei der Finanzierung der wissenschaftlichen Forschung und deren Umsetzung in der Produktion würden die Firmen vom Staat unterstützt. Weil jedoch die zentrale Produktionsorganisation fehle, könnten Freisetzungseffekte und Schieflagen entstehen, weshalb zum Beispiel der Konsum manipuliert würde, um häufigen Trendwechseln entgegenzuwirken. Negative Folgen würden rücksichtslos auf die Werktätigen abgewälzt und alle wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Schwierigkeiten in der kapitalistischen Welt seien mit den Auswirkungen des wissenschaftlich-technischen Fortschritts verknüpft. Als eines der Probleme wurde die zunehmende Automatisierung in der westlichen Welt beschrieben. Im Gegensatz dazu diene die wissenschaftlich-technische Revolution in den sozialistischen Ländern gesamtgesellschaftlichen Zielen. Nur durch die Beteiligung des gesellschaftlichen Eigentums an den Produktionsmitteln könnten die Menschen zum Wohle der Gemeinschaft schöpferisch tätig sein, wofür anhand technologisierter Fertigungsprozesse, also Automatisie-

96 Ebd., S. 34.

97 Vgl. Ebd., S. 9.

98 Vgl. Bähr, Johannes: Unternehmensgeschichte in Deutschland – Ansätze und Perspektiven der neueren Forschung und das Verhältnis zur DDR-Geschichte. In: Rupieper, Hermann-Josef/Sattler, Friedericke/Wagner-Kyora, Georg (Hg.): Die mitteldeutsche Chemieindustrie und ihre Arbeiter im 20. Jahrhundert. Halle 2005, S. 35–51, hier S. 35–37, 41–45.

99 Vgl. Heßler, Martina: Kulturgeschichte der Technik (Historische Einführungen, Bd. 13). Frankfurt/New York 2012, S. 91–92.

100 Müller, Uwe: Mobilität in der Planwirtschaft. Das Verkehrswesen. In: Schultz, Helga/Wagener, Hans-Jürgen (Hg.): Die DDR im Rückblick. Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur. Berlin 2007, S. 176–197, hier S. 176.

rung, weitere Möglichkeiten geschaffen würden. Allein die Verbindung der Vorzüge des Sozialismus und der

wissenschaftlich-technischen Revolution führe zum sozialen Fortschritt.¹⁰¹

1.5 Gliederung

Zu Beginn der Arbeit steht diese Einleitung, in welcher auf die Vorstellung der wichtigsten Thesen und Fragestellungen, Erläuterungen zu Forschungsstand, Quellenlage, angewandten Methoden und Hinweise zum Fachbezug folgen. Anschließend wird die Gliederung beschrieben sowie Informationen zu Sprache und Begrifflichkeiten gegeben.

Nach der Einleitung folgt die Beschäftigung mit den vorgegebenen Bedingungen für den DDR-Export, der von der sozialistischen Planwirtschaft und dem staatlichen Außenhandelsmonopol bestimmt wurde. Dabei wird zunächst ein in sechs Zeitabschnitte eingeteilter Überblick zur Wirtschaftsgeschichte der DDR gegeben, vervollständigt durch Hinweise zur Planwirtschaft selbst, dem Innovationsproblem sowie der Stellung von Betrieben und Kombinat. Anschließend werden Besonderheiten zum Außenhandel in der DDR wiedergegeben sowie das Verhältnis zu unterschiedlichen Absatzgebieten eingeteilt in sozialistische, nichtsozialistische und Entwicklungsländer erläutert. Am Ende des ersten Kapitels steht eine kurze Zusammenfassung der Merkmale von Wirtschaft und Außenhandel.

Nach der erfolgten Klärung der wirtschaftlichen Grundlagen und Rahmenbedingungen des Exports wird im nächsten Kapitel auf die zweite Ebene des Themas DDR-Kraftradexport eingegangen: die Fahrzeuge. Nach einem Überblick zur zweirädrigen Motorisierung im geteilten Deutschland stehen dabei die Herstellerbetriebe EMW, IWL, MZ sowie Simson im Blick. Unter besonderer Berücksichtigung des Zeitrahmens dieser Untersuchung wird deren Firmengeschichte mit

entsprechenden Hinweisen zum Export erläutert. Am Ende dieses Abschnitts steht ein knappes Resümee.

Die beiden folgenden Kapitel bilden mit der direkten Beschäftigung des DDR-Kraftradexports den eigentlichen Hauptteil der Arbeit. Zunächst wird auf das für den Verkauf so wichtige Image der motorisierten Zweiräder eingegangen. Anhand der Betrachtung von Marktforschung und Marktlage, Messen, Motorsport, internationalen Fern- und Testfahrten sowie Tests in nationalen und internationalen Fachzeitschriften wird das Ansehen der Motorräder und Mokicks dargestellt. Die Bemühungen und Ergebnisse der Markt- und Öffentlichkeitsarbeit der DDR-Betriebe wird danach kurz zusammengefasst. Im zweiten und wichtigsten Hauptkapitel werden die spezifischen Handels-, Verkaufs- und Exportformen, aufgeteilt nach den unterschiedlichen Absatzgebieten, in einzelnen Fallstudien vorgestellt. Dabei wird ebenfalls auf landestypische Begebenheiten, die Beziehung zur DDR sowie weitere Rahmenbedingungen und Begleiterscheinungen wie zum Beispiel Straßenverkehrsgepflogenheiten, Tankstellennetz, Verkehrsinfrastruktur, Vertragsarbeiter oder Werkstattqualität eingegangen. Bei der Untersuchung stehen für jeden der unterschiedlichen Wirtschaftsräume ausgewählte Länder aufgrund besonderer Eigenheiten im Fokus. Für die Staaten des RGW in Europa die Sowjetunion, die Tschechoslowakei und Ungarn. Von den westlichen Industrieländern die Bundesrepublik Deutschland, Griechenland und Großbritannien. Aufgrund der großen Unterschiede und räumlichen Entfernungen werden in der dritten Gruppe mehr Staaten be-

¹⁰¹ Vgl. Richter, Siegfried: Technik im Zeitalter der wissenschaftlich-technischen Revolution. In: Sonnemann, Rolf (Hg.): Geschichte der Technik. Leipzig 1978, S. 421–470, hier S. 421–423, 434–435.
Wolfgang König führte in einer Rezension aus, dass dieses Werk die einzige in der DDR erschienene wissenschaftliche Arbeit zur Technikentwicklung war. Man müsse jedoch beachten, dass das deutschsprachige kapitalistische Ausland im Zentrum der Untersuchungen gestanden habe. Die Veränderungen in Technik und Produktion traten in beiden Systemen auf, wurden jedoch unterschiedlich umgesetzt. Was im Sozialismus zu positiven Veränderungen führte, hatte laut DDR-Darstellung im kapitalistischen System negative Auswirkungen. König attestierte dem von – aus marxistischer Geschichtsphilosophie resultierenden – Fortschrittsgläubigkeit getragenen Werk einen ungebrochenen Zukunftsoptimismus. Insgesamt sei es weniger politisch und abgesehen von einigen kritischen Punkten aufgrund vieler empirischer Informationen eine lohnende Lektüre. Vgl. König, Wolfgang: Geschichte der Technik. 1978. In: Hubig, Christoph / Huning, Alois / Ropohl, Günter (Hg.): Nachdenken über Technik. Die Klassiker der Technikphilosophie. Berlin 2000, S. 96–99.

leuchtet: Anhand von Angola, Brasilien, Irak, Kuba¹⁰² und Marokko werden verschiedene Charakteristiken im Handel mit diesen sogenannten Entwicklungsländern dargestellt. Nach den Erläuterungen zu den einzelnen Absatzgebieten steht jeweils ein kurzer Überblick. Abgerundet wird das Kapitel durch die Beschreibung der Zusammenarbeit des staatlichen Außenhandelsbetriebs mit den Herstellern sowie ein kurzer Abriss zu den Themen des Schwerpunktes.

Im darauffolgenden sechsten Kapitel folgt die Betrachtung anderer Exportwaren der DDR und deren Herstellerbetriebe. Anhand der Erläuterungen wird festgestellt, ob und inwiefern sich der Export motorisierter Zweiräder aus der DDR von der Ausfuhr von anderen branchenfremden Gütern unterschied oder ob es

Gemeinsamkeiten gab. Als beispielgebende Erzeugnisse dienen optisch-mechanische Geräte von Carl Zeiss Jena, Fotokameras von Pentacon Dresden sowie Jagd- und Sportwaffen von Simson Suhl zur Auswertung der jeweiligen Außenhandelspraktiken. Am Ende dieses Abschnitts steht wiederum ein kurzes Resümee.

Den Abschluss der Studie bildet die zusammenfassende Schlussbetrachtung. Darin wird der Inhalt kurz wiedergegeben, die zentralen Fragestellungen aus der Einleitung beantwortet und die Aussagekraft der aufgestellten Thesen überprüft. Zudem wird auf einige übergreifende und aktuelle Entwicklungen eingegangen.

Dem inhaltlichen Teil folgen das Quellen- und Literaturverzeichnis sowie der Anhang mit Abkürzungsverzeichnis, statistischem Material sowie den Abbildungen.

1.6 Anmerkungen zu Sprache und Begrifflichkeiten

Bei den ausgewerteten Archivmaterialien der Herstellerwerke lassen sich sprach- und inhaltlich zwei verschiedene Typen unterscheiden. Einerseits das offizielle Schriftgut, welches an übergeordnete Stellen, Behörden oder die Öffentlichkeit gerichtet war und mehr dem Zwang nach politischer Korrektheit als der Darstellung von Realitäten sowie Problemen gehorchen musste.¹⁰³ Andererseits existieren die Überlieferungen von internen Materialien und Berichten mit einer ganz anderen sprachlichen Gestaltung.

Die SED benutzte in der offiziellen Sprache stereotype Wörter und Wendungen, um dadurch die Umgangssprache in der DDR zu durchdringen sowie den Führungsanspruch zu festigen¹⁰⁴. Dies geschah nicht nur in amtlichen Veröffentlichungen oder Dokumenten, sondern ebenso in den durch die SED kontrollierten Presseorganen. Spezielle Begriffe und Redewendun-

gen wurden zudem dazu genutzt, tatsächliche Zustände zu verschleiern oder zu verharmlosen. Beispielsweise spiegelten die staatlichen Lobeshymnen auf die Wirtschaft nur selten bis gar nicht die realen Erfahrungen der Arbeiter und Angestellten in den Betrieben und Behörden wieder.¹⁰⁵ Dazu bemerkte ein ehemaliger Mitarbeiter im Ministerium für Außenhandel der DDR: „Selbst wenn das Außenministerium Ländernachrichten verfertigte, wichen die nicht von dem das Wesen der Dinge verschleiernenden Stil des Neuen Deutschland ab, waren in Parteichinesisch, in sinnentleerten Worten abgefasst und gingen mit der Wahrheit so selektiv um, dass ich nach dem Lesen oft nicht begriffen hatte, ob es überhaupt einen Konflikt gab und worin er lag.“¹⁰⁶ Eigentlich undurchführbare Maßnahmen sollten mithilfe der offiziellen Sprache eindrucksvoll dargestellt werden und die Fähigkeit der Regierung demonstrieren. Die

102 Kuba gehörte zum RGW und damit in die Gruppe der sozialistischen Staaten. Da jedoch in den ersten beiden Sektionen ausschließlich Länder Europas betrachtet werden, in der dritten Ebene ausschließlich außereuropäische Staaten und Kuba zudem vom Entwicklungsstand den Entwicklungsländern zugeordnet werden kann, wird der Export der DDR-Krafträder nach Kuba an dieser Stelle bearbeitet.

103 Vgl. Friedreich: Automobilindustrie, S. 33.

104 Häufig wurden dafür sogar neue Begriffe erfunden, die teilweise sogar logisch und sinnvoll, andererseits jedoch oft auch völlig unsinnig daherkamen. Manchen wohnte dabei sogar eine gewisse Komik inne. Wie zum Beispiel bei der ‚geflügelten Jahresendfigur‘ beziehungsweise ‚Jahresendflügelfigur‘: Dies war die „Offizielle sprachliche Version für Weihnachtsengel, die man deshalb prägte, weil diese Figur ein gutgehender Exportartikel war, mit dem sich Devisen verdienen ließen. Es mußte also eine Produktbezeichnung geschaffen werden, die sprachlich dem Charakter sozialistischer Pläne entsprach. Von der Bevölkerung wurde die Wortschöpfung abgelehnt und höchstens als das bewertet, was sie war, nämlich der lächerliche Versuch, einen christlichen Begriff mit einer neuen, dem Sozialismus sprachlich angeblich angemesseneren Hülle zu versehen.“ Wolf: Sprache, S. 107.

105 Vgl. Kronenberg, Stephan: Wirtschaftliche Entwicklung und die Sprache der Wirtschaftspolitik in der DDR (1949–1990) (Europäische Hochschulsstudien, Reihe I: Sprache und Literatur, Bd. 1396). Frankfurt am Main u. a. 1993, S. 1, 323.

106 Lemke, Dietrich: Havanna, Peking, Bonn. Ein DDR-Außenhändler erinnert sich. Berlin 2013, S. 217.

Verschleierung von wirtschaftlichen Tatsachen durch ideologische Überhöhungen in der offiziellen Sprache der SED diente als Mittel der Machtsicherung. Teile der Bevölkerung reagierten spätestens nachdem die Widersprüche deutlicher wurden mit einer immer mehr von Ironie durchsetzten Alltagssprache, um eine Distanz zum SED-Regime aufzubauen.¹⁰⁷

„Sprache in der DDR, das waren nicht nur der Sprachgebrauch der SED (also der offiziell propagierte Sprachgebrauch) oder die besonderen Sprachauffälligkeiten, die von Außenstehenden schnell registriert wurden. Es gab vor allem auch den unerwünscht kritischen, meist mündlich wiedergegebenen Alltagswortschatz [...]. In der DDR gab es außerdem eine jahrelang kultivierte Fähigkeit, zwischen den Zeilen zu lesen und feine sprachliche Untertöne zu registrieren. Dem stand die Bereitschaft der Sprecher gegenüber, ‚Nichtgesagtes‘ in entsprechender Weise kodiert zu formulieren. Da laute Kritik nicht erwünscht war, gab es die leise, die sich in einer bestimmten Wortwahl, in ironischen Wendungen oder [...] Witzen über die Regierung, die Partei und den Alltag fand.“¹⁰⁸

Dass es in verschiedenen Themen- und Wissenssachsbereichen eigene Wörterbücher gibt, ist eine völlig logische und sinnvolle Gegebenheit. Zum besseren Verständnis von in der DDR-Wirtschaft genutzten Begrifflichkeiten wurde ab 1966 ein ökonomisches Wörterbuch herausgegeben:

„Mit der ersten Auflage des Ökonomischen Wörterbuches – Sozialismus – entsprechen Verlag und Herausgeber den Wünschen vieler ökonomisch Interessierter, sich über die wichtigsten Kategorien und Begriffe der politischen Ökonomie des Sozialismus und der Wirtschaftspraxis zu informieren.“¹⁰⁹

Interessant ist, dass die Schlagwörter aus Sicht der DDR im Rahmen von Sozialismus und Planwirtschaft wiedergegeben wurden. In dieser Arbeit werden an einigen Stellen auf Grundlage des „Wörterbuch der Öko-

nomie – Sozialismus“ die Definitionen von geläufigen sowie weniger bekannten Bezeichnungen wiedergegeben, um so die Sichtweise und teilweise auch Eigenartigkeit in der typischen DDR-Sprache darzustellen. Auffallend ist, dass häufig zum Großteil völlig normal klingende Begriffserklärungen durch politische Hinweise ergänzt wurden. Typisch für die meisten Definitionstexte ist die ausholende und weit ausschweifende Sprache. Ganz bewusst wird in dieser Arbeit auf direkte Quellenzitate zurückgegriffen, um die besondere Art und Weise der Kommunikation zur betrachteten Zeit zu dokumentieren. Zusätzlich lehnen sich viele inhaltliche, aus den Akten erarbeitete Aussagen an der typischen DDR-Sprache an. Beispielsweise die häufige Verwendung des Wortes ‚Betrieb‘. Unter anderem hervorgehoben durch die häufige Verwendung in der offiziellen DDR-Sprache, wie zum Beispiel bei ‚Volkseigener Betrieb‘. In der DDR galt Betrieb als Bezeichnung für das Unternehmen oder die Firma, in welcher die Menschen arbeiteten. Die letztgenannten Begriffe klangen aus DDR-Perspektive eher kapitalistisch, wurden jedoch in dieser Arbeit teilweise als Synonyme verwendet.¹¹⁰

Des Weiteren gibt es eine Vielzahl von Formulierungen und Bezeichnungen, die einer kurzen Erläuterung bedürfen. Diese Arbeit beschäftigt sich hauptsächlich mit Krafträdern, also motorisierten Zweiradfahrzeugen. Wenn einmal nur der Terminus ‚Zweirad‘ verwendet wird, dann sind dennoch Maschinen mit Motor gemeint und nicht Fahrräder, die ja eigentlich ebenfalls unter die Kategorie Zweirad fallen. Hinzuweisen ist gleichermaßen auf den Begriff ‚Moped‘, der, wie es umgangssprachlich üblich ist, häufig gebraucht wurde und wird, wenn korrekterweise von Mokicks gesprochen werden müsste.

Weiterhin ist der oft verwendete und allgemein übliche Ausdruck ‚Planwirtschaft‘ für das in der DDR angewandte System nicht ganz eindeutig, da in anderen Wirtschaftsordnungen ebenfalls geplante Handlungen stattfinden. Richtigere Bezeichnung für die Wirtschafts-

¹⁰⁷ Vgl. Kronenberg: Sprache S. 1, 323.

¹⁰⁸ Wolf: Sprache, S. VIII.

¹⁰⁹ Ehlert: Wörterbuch, S. 5.

¹¹⁰ Dadurch, dass viele Betriebe für Dinge wie medizinische Behandlung, Kindergartenplätze, Urlaubsunterkünfte oder Wohnraum für ihre Mitarbeiter sorgten, waren diese oft ebenfalls auf sozialer Ebene mit ihrem Betrieb verbunden. Teilweise wurden einige ‚kapitalistisch klingende‘ Begriffe dennoch benutzt: Die für die Umsetzung des staatlichen Außenhandelsmonopols zuständigen Organe hießen am Beginn der DDR ‚Außenhandelsunternehmen‘ und wurden erst später meistens als ‚Außenhandelsbetrieb‘ geführt. Es sei zusätzlich darauf hingewiesen, dass der Begriff ‚die Firma‘ eine von der Bevölkerung der DDR geprägte Bezeichnung des Ministeriums für Staatssicherheit war. Vgl. Wolf: Sprache, S. 23, 68.

form der DDR ist Zentralverwaltungswirtschaft nach sowjetischem Vorbild.

Ähnlich verhält es sich mit Benennungen der verschiedenen Absatzgebiete und Länder. Hierbei sind die Begriffe ‚sozialistisches Wirtschaftsgebiet‘, beispielsweise ‚nichtsozialistisches Wirtschaftsgebiet‘ aus Perspektive der DDR so verwendet worden. Diese bezeichnete die sozialistischen Länder oft auch als Volksdemokratien¹¹¹. Zu den nichtsozialistischen Staaten gehörten die aus DDR-Sicht sogenannten kapitalistischen Industrieländer und die Entwicklungsländer. Für Letztere gab und gibt es ebenfalls die Bezeichnungen ‚Schwellenländer‘ oder ‚Dritte Welt‘, wobei dieser im Kalten Krieg für die blockfreien Staaten stand und erst seit dem Ende des Ost-West-Konfliktes als Synonym für Entwicklungsländer gilt. Die Bezeichnungen sozialistisches sowie nicht-sozialistisches Wirtschaftsgebiet und Entwicklungsländer befinden sich in einigen Quellenzitaten und werden aus diesem Grund ebenfalls in allen weiteren Ausführungen benutzt. Bei der Nennung von Ländern, Staaten oder Städten wurde, sofern sie noch bestehen, deren heutige Bezeichnung gewählt. Ausgenommen in direkten Zitaten, die wie erwähnt den unveränderten Quelltext wiedergeben. Nationen, die in der damaligen Form nicht mehr bestehen, werden mit ihren in der DDR üblichen Bezeichnungen genannt.

Eine kurze Erläuterung bedarf außerdem die Formulierung ‚Mitteldeutschland‘, welche nach dem Zweiten Weltkrieg bis Mitte der sechziger Jahre als Bezeichnung für das Gebiet der SBZ/DDR verwendet wurde. ‚Ostdeutschland‘ stand zu dieser Zeit für die Gebiete östlich der Oder-Neiße-Linie. Aufzählungen von Ländern, Waren und anderen Dingen werden in der Regel nach der alphabetischen Reihenfolge und ohne Wertung sortiert.

Weicht die Sortierung von diesem Schema ab, dann hat das erstgenannte Faktum die größte Wichtigkeit. Sollte eine von der Aneinanderreihung abweichende Bedeutung gegeben sein, wird dies im Text erläutert.

Ein weiterer wichtiger Terminus ist ‚BRD‘ als Abkürzung für ‚Bundesrepublik Deutschland‘. BRD war nie eine offizielle Abkürzung des westdeutschen Staats gewesen und wurde zunächst völlig wertfrei benutzt. Nachdem die DDR die Abkürzung BRD jedoch immer häufiger und als Zeichen der Gleichberechtigung zwischen beiden deutschen Staaten verwendete, wurde der Gebrauch in der Bundesrepublik eingeschränkt und teilweise sogar untersagt, um so den Alleinvertretungsanspruch zu verdeutlichen. In der DDR, wo ebenfalls die Abkürzung DBR verwendet wurde, ging die Abkürzung BRD durch die verstärkte Anwendung in die Umgangssprache über. Heute benutzen Rechtsextreme und nationalistische Strömungen gelegentlich die Abkürzung BRD, um die Souveränität der Bundesrepublik Deutschland infrage zu stellen.

Kontroversen gibt es neuerdings ebenfalls zum Begriff ‚Wende‘ für die Zeit der friedlichen Revolution in der DDR und die darauffolgende Wiedervereinigung. Einerseits sei die Formulierung Wende in diesem Zusammenhang erstmals aus den Reihen der SED und damit dem unterlegenen politischen Widerpart der Bundesrepublik geäußert worden. Andererseits wurde der Ausdruck Wende von einigen Parteien manipulativ im Wahlkampf eingesetzt. Ungeachtet aller Diskussionen um diese und weitere aus der DDR-Sprache stammende Bezeichnungen werden sie in dieser Arbeit völlig wertungsfrei und ohne jeden politischen Bezug zum Beispiel als Synonyme für andere Ausdrücke verwendet.

¹¹¹ ‚Volksdemokratie‘: „Terminus des wissenschaftlichen Kommunismus zur Charakterisierung der Gesellschaftsordnung eines Landes, das nach der Beseitigung des Faschismus eine sozialistische Staatsordnung aufbaut.“ Wolf: Sprache, S. 239.