

Der *Ikarus*-Bus als ungarische und sozialistische Ikone

Die symbolische Aufladung alltäglicher Objekte mit politischen Bedeutungen

Abstract: The Ikarus-Bus as a Hungarian and Socialist Icon. On the Political Meanings of Every Day Objects. The paper deals with the Hungarian made Ikarus-bus as an everyday political symbol that connected national identity with the socialist system. The bus, a successful product, was exported in large numbers to other socialist countries. The busses were often displayed in Hungarian socialist publicity and as everyday objects they mediated the political values of the regime more efficiently than direct political propaganda. As a widely accepted national symbol the Ikarus even survived the downfall of socialism and the later breakdown of the company. In today's cultural memory Ikarus is still considered a notable Hungarian industrial achievement.

Key Words: socialism, public transport, national identity, everyday political symbols

Die sozialistischen *Ikarus*-Werke hatten einen Vorfahr in kapitalistischen Zeiten. Der Fahrzeug- und Karosseriebetrieb der Gebrüder Uhrri beschäftigte sich seit Anfang des 20. Jahrhunderts mit der Herstellung und Reparatur von Karosserien, gebaut auf verschiedenen Fahrgestellen. Die Firma machte die Schwankungen der ungarischen Wirtschaftsgeschichte mit. Sie erfreute sich zweimal einer ausgesprochen günstigen Auftragslage, während des ersten Weltkriegs und neuerlich während des zweiten, als sie jeweils vorwiegend für das Militär produzierte. In der Weltwirt-

schaftskrise war das Unternehmen hingegen in den Konkurs geschlittert, dem eine Neugründung durch die nächste Generation der Familie Uhri folgte. In den Jahren unmittelbar nach dem zweiten Weltkrieg kämpfte die Firma mit zahlreichen Schwierigkeiten: Sie litt unter Kapital- und Rohstoffmangel, hatte Probleme sowohl mit der Besatzungsmacht (die Firma arbeitete in dieser Zeit auch für die Rote Armee), als auch mit den von der neuen Macht unterstützten Gewerkschaften und war außerdem aufgrund von Kriegskrediten aus den Jahren 1943–1944 gegenüber dem Staat hoch verschuldet. Alles zusammen machte die Lage des Unternehmens hoffnungslos und wies in Richtung Verstaatlichung, die formal erst Anfang 1948 vollzogen wurde. Von nun an firmierte das Unternehmen unter dem Namen *Ikarus*, den es einem zweiten, wesentlich kleineren und ebenfalls verstaatlichten Betrieb verdankte, mit dem die ehemalige Firma der Familie Uhri nun fusioniert wurde. Das ursprüngliche Unternehmen, das schon den Namen *Ikarus* geführt hatte, war 1916 gegründet worden und stellte Kühlanlagen für Flugzeugmotoren her. Deshalb auch der Firmenname, der auf den berühmten – aber zuletzt gefallenen – Flieger der griechischen Mythologie verweist.

Vor der Verstaatlichung war keine der beiden Firmen in irgendeiner Weise von nationaler Bedeutung. Weder gehörten sie zu den größten und berühmtesten ungarischen Unternehmen noch stellten sie Produkte her, auf die sich nationaler Stolz bezogen hätte. Zwar belieferten beide Firmen oft staatliche Auftraggeber, ihre



Abb. 1: ‚Ikarus‘ 66 am Kossuth-Platz vor dem Parlament

Erzeugnisse verfügten aber über keine Präsenz in der Öffentlichkeit, die über ihren unmittelbaren Gebrauch hinausgegangen wäre. Nach der Verstaatlichung hingegen wurde den Produkten von *Ikarus* in der Öffentlichkeit große Bedeutung zugeschrieben: Die ersten fünf Autobusse, welche die Firma für die Stadt Budapest lieferte, wurden am 30. Jänner 1948 auf dem Kossuth-Platz vor dem Gebäude des Parlaments übergeben. Der Staatspräsident hielt eine Rede, die Mitglieder der Regierung unternahmen zusammen mit den geladenen Gästen eine Stadtrundfahrt in den Autobussen. Mit diesem politischen Akt begann ein Kult um *Ikarus*, der in sich stets wandelnden Formen Jahrzehnte dauern sollte, sogar das Ende des Sozialismus überstand und bis in die Gegenwart lebendig geblieben ist.

Wie konnte ein Autobus zum nationalen Symbol werden? Dass ein Investitionsgut und Transportmittel für die Selbstverständigung der Ungarn als Nation Gewicht erhielt, ist freilich kein Novum der Nachkriegsgeschichte. Schon Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die Dampfschiffahrt auf der Donau und der Bau der Kettenbrücke zwischen Buda und Pest zu ‚nationalen‘ Unternehmen stilisiert. Die Kettenbrücke ist es auch bis heute geblieben. Wolfgang Kaschuba hat die „Nationalisierung“ der Alltagswelt als eine Voraussetzung dafür gefasst, dass sich das Nationale als unverzichtbare Selbst- und Fremdzuschreibung durchsetzen lässt. Diese Etablierung des Nationalen vollzog sich vorwiegend im 19. Jahrhundert, als die Nation auf lebensweltliche Horizontausschnitte rückprojiziert wurde. Nach Kaschuba „ließe sich [zwar] der Nationalismus [...] als selbstreferentielles System konstruieren und beschreiben. [...] Als Wertekonstruktion bedurfte er [...] zusätzlicher Medien und Vehikel, die diese politisch-ideologische Botschaft in soziale und kulturelle Identitätsbegriffe ‚übersetzen‘.“⁴¹ Zwar beschäftigt sich Kaschuba nicht damit, inwiefern Investitionsgüter an dem Prozess der „nationalen Imprägnierung“ von Alltagskultur teilhatten, es drängt sich aber auf, die erwähnten Infrastrukturinvestitionen und die symbolische Wirkkraft, die sie entfalteten, analytisch in diesen Zusammenhang zu stellen. Wir können weiters davon ausgehen, dass nach dem Zweiten Weltkrieg die überkommenen nationalen Symbolgefüge im Zeichen des Sozialismus transformiert wurden. Die *Ikarus*-Busse wurden Element der neuen, beziehungsweise neu mit symbolischem Gehalt aufgeladenen alltäglichen Symbolwelt Ungarns nach dem Krieg.

Im Folgenden werde ich mich den Wertekonstruktionen und der alltagskulturellen Sinnbildung des ungarischen Staatssozialismus annähern, indem ich die Geschichte der *Ikarus*-Busse von der Verstaatlichung des Werks bis in die 1970er Jahre nachzeichne. Es wird nicht nur darum gehen, die Bedeutungszuschreibungen zu rekonstruieren und nach den Absichten der ‚Macht‘⁴² sowie nach der alltäglichen Aneignung der Busse durch die Benutzer und Zuschauer auf den Straßen Budapests zu fragen. Es gilt auch zu klären, warum sich gerade Autobusse dazu eigneten, Bot-

schaffen des Sozialismus in den Alltag zu transportieren. Wie ließen sich Autobusse in den Symbolhaushalt des ungarischen Staatssozialismus einfügen, der frühere Symbolisierungen zum Teil auflöste, zum Teil transformierte?³

Als Ausgangspunkt bieten sich zwei Quellentexte an, mit deren Hilfe sich die Grundlinien des *Ikarus*-Kultes nachziehen lassen. Der erste Text ist das auch chronologisch erste Dokument des *Ikarus*-Kultes, der zweite sticht aus dem Quellenkorpus durch sein hohes Reflexionsniveau hervor. Als Anfang 1948 die ersten fünf Autobusse feierlich übergeben werden sollten, formulierte ein unbekannter Autor in der Einladung:

„Diese Fahrzeuge – im Weiteren werden acht pro Monat hergestellt werden – können durch die Neuartigkeit ihrer Konstruktion und Ausführung, durch die Bequemlichkeit und Sicherheit der dem Reisepublikum dienenden Ausstattung, den Wettbewerb mit den modernsten Produkten des Auslands bestehen. Die ersten fünf Autobusse des neuen Typs, Beweis der Leistungsfähigkeit der verstaatlichten Industrie und Markstein in der Entwicklung des hauptstädtischen Verkehrs, werden [...] vor dem Parlament übergeben.“⁴

Hier finden wir bereits die zentralen Elemente des *Ikarus*-Kultes: den Verweis auf die Leistungskraft der sozialistischen Industrie im Vergleich mit der des „Auslandes“, die Behauptung von Modernität, den Beitrag zur Entwicklung des städtischen Verkehrs.

Als Endpunkt der Entfaltung des *Ikarus*-Kultes sei ein Text zitiert, der den Bus Mitte der 1970er Jahre in einen hochkulturellen Bezugsrahmen stellte. Das Museum für Kunstgewerbe präsentierte in einer Ausstellung die Arbeiten der Designer des *Ikarus*-Busses. Iván Bojár, ein Maler und Kunsthistoriker mit einer infolge der politischen Umstände wechselvollen beruflichen Laufbahn, verfasste eine Rezension unter dem Titel *Autobus und Philosophie*.⁵ Bojár erörterte *Ikarus* im Hinblick auf Fragen der Ästhetik des Alltagslebens.

„Wenn wir uns mit Fragen der Alltagsästhetik befassen wollen, müssen wir davon ausgehen, ob sich ein Mitglied der Gesellschaft, das den Autobus in Augenschein nimmt, wirklich als bloßer Betrachter beschreiben lässt. Kann man einen Autobus überhaupt als einen Gegenstand von rein ästhetischen Zwecken ansehen? Oder taucht der Gedanke in dem Betrachter auf, dass er gerne in das Fahrzeug steigen würde, genießt er sogar schon als Betrachter das fiktive Erlebnis des Fahrens? Bezieht der Betrachter weiters die Ansicht des Autobusses nur auf sich selbst, macht ihm nur dieser Bezug Freude, oder spielen in seiner Freude objektive gesellschaftliche Gegebenheiten irgendeine Rolle? Zum Beispiel das Bewusstsein der Zugehörigkeit zur nationalen Gemeinschaft? Namentlich, dass dieser Autobus von einem ungarischen

Konstrukteur erträumt, von der einheimischen Industrie hergestellt wurde und dass dieses Produkt unser Renommee im Ausland heben wird. Wahrscheinlich müssen wir mit der gemeinsamen und unbewussten Präsenz von all diesen Elementen rechnen. Außerdem dürfen wir die Frage der Zeitgemäßheit nicht außer Acht lassen. Entsteht Zeitgemäßheit nur aus der Übereinstimmung des Autobusses mit unserem Anspruch auf Bequemlichkeit und mit den aktuellen technologischen Anforderungen? Oder spielt das Gefühl mit, dass auch wir zu den Leistungen jener fähig sind, deren – unter entwickelteren Umständen hergestellte – Produkte wir gerne und oft auch mit Nostalgie bewundern?“⁶

Dieser heute etwas schwerfällig wirkende Text erfasst die ganze Breite des Phänomens, das von nationalen Konnotationen, die im Alltag angesiedelt sind, bis zur Musealisierung als Design-Objekt reicht. Bojár beschrieb den *Ikarus*-Bus als ein Objekt, für dessen Wahrnehmung und Deutung der Bezug auf die „nationale Gemeinschaft“ wichtig war. Deshalb lässt sich – so die Perspektive Bojár – die Rezeption vom Nationalen her verstehen. Ich möchte indes eine umgekehrte Annahme vorschlagen: Symbole wie der *Ikarus*-Bus sind nicht vom Nationalen gefärbt oder aus dem Nationalen abzuleiten, vielmehr bringen sie selbst – natürlich nicht in einem Vakuum, sondern vernetzt mit anderen Symbolisierungen – das Nationale hervor.⁷ Daraus folgt, die Vorstellung einer homogenen und stets gleich bleibenden nationalen Kultur zu verwerfen. Die einzelnen Äußerungen, Symbolisierungen und Inszenierungen des Nationalen bilden nicht unbedingt einen homogenen Deutungsraum. Die Präsenz konkurrierender oder miteinander in Konflikt stehender Symbole erscheint durchaus möglich. Symbolbedeutungen sind außerdem unscharf und Veränderungen unterworfen. Wenn sie mit anderen Symbolen verbunden werden, kann das mit Modifikationen ihrer Bedeutung einhergehen. Es kann sogar das vom Produzenten des Symbols ursprünglich intendierte Verständnis, etwa durch Ironisierung, ganz verloren gehen oder in sein Gegenteil verkehrt werden.⁸ Folglich darf weder die Homogenität und Stabilität des Nationalen im Allgemeinen noch die Konstanz der Deutung eines einzelnen Symbols vorausgesetzt werden. Die historische Forschung muss vielmehr untersuchen, wie es um die Reichweite und Stabilität von Symbolisierungen bestellt ist, indem sie deren je konkrete Manifestationen analysiert. Diese Strategie werde ich nun in Bezug auf den *Ikarus*-Bus verfolgen.

Der Forschung steht eine ungeheure Menge an schriftlichen und visuellen Repräsentationen der *Ikarus*-Busse zur Verfügung. Bei Auswahl und Interpretation habe ich mich an jenen Themen orientiert, die schon in den beiden zitierten Textbeispielen angesprochen wurden: Modernität, Vergleich mit dem Ausland, Leistung des Sozialismus, Entwicklung des Stadtverkehrs. Mein Augenmerk galt Quellen, in

denen sich Variationen der Leitmotive besonders deutlich widerspiegeln. Die zentrale Frage aber lautete: Wie konstruieren die Texte und Bilder die Nation als imaginierte Gemeinschaft? Der Analyse von medialen *Ikarus*-Repräsentationen seien aber zunächst einige Hintergrundinformationen über Busproduktion und Busverkehr in Ungarn vorausgeschickt.

1. *Ikarus* im Straßenverkehr

Die Erscheinung der *Ikarus*-Busse, als Verkehrsmittel auf den Straßen ebenso wie auf Bildern und in Texten, die Autobusse repräsentierten, wurde vorerst von der sozialistischen ‚Macht‘⁹ bestimmt. Die ‚Macht‘ war aber, wenn wir sie etwas näher betrachten, kein Monolith und besaß in wesentlichen Bereichen manchmal keine Strategie. Es wäre naheliegend anzunehmen, dass der Sozialismus die öffentlichen Massentransportmittel als kollektive Lösung gegenüber dem Individualverkehr bevorzugte. Diese These lässt sich jedoch nicht belegen, im Gegenteil. Zwar durften ungarische Staatsbürger – mit wenigen Ausnahmen – bis 1957 kein Auto als Privateigentum besitzen. Das Verbot entsprang aber weniger ideologischen Überzeugungen als der wirtschaftlichen Notsituation. Zum einen standen nicht genügend Personenkraftwagen und Treibstoff zur Verfügung, zum anderen mangelte es an Investitionen in die Infrastruktur wie Autobahnen, Straßen, Garagen, Tankstellen. Aber auch das Fehlen des motorisierten Individualverkehrs veranlasste die ‚Macht‘ nicht dazu, als Alternative eine umfassende Konzeption des kollektiven Verkehrs zu entwickeln. Wenn überhaupt, beschäftigte sie sich mit der Eisenbahn und nicht mit dem öffentlichen Straßenverkehr, außerdem viel stärker mit den Problemen des Warentransports als mit jenem von Personen.¹⁰ Wie eine 1981 veröffentlichte Dokumentensammlung über die ungarische Verkehrsgeschichte belegt, kam der Autobusverkehr in der Verkehrspolitik des frühen Sozialismus kaum vor.¹¹

Im ersten Jahrzehnt des Sozialismus nahm der Autobusverkehr zwar trotzdem zu, jedoch als Ergebnis der Tätigkeit einiger Gruppen von Kadern auf mittlerer Entscheidungsebene. Die Betriebsleitung der *Ikarus*-Werke und Ingenieure in der Administration der verstaatlichten Industrie strebten eine Erzeugung der *Ikarus*-Busse im großen Stil an. Die politische Führung änderte hingegen erst nach 1956 ihre Verkehrspolitik. Im Rahmen des *Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe* (RGW) bemühte sie sich um die Durchsetzung eines Vorrangs von Ungarn in der Autobusherstellung. Die Verhandlungen dauerten bis 1963 und erforderten intensive diplomatische Anstrengungen, auf Expertenebene ebenso wie von Seiten der politischen Führung, um den Widerstand der Partner im RGW zu überwinden. Schließlich erhielt Ungarn – und damit de facto die *Ikarus*-Werke – innerhalb der meisten

Staaten, die dem RGW angeschlossen waren, eine Monopolstellung in der Sparte der großen Autobusse mit mehr als 30 Passagieren.¹²

Im Ungarn der Nachkriegszeit existierte ein erstaunlich breites Netzwerk an Institutionen, das sich mit Verkehrs- und Fahrzeugentwicklung befasste. Die Abteilungen einiger Großunternehmen – *Ikarus*, *Csepel* und *Rába* (wo Lastkraftwagen und Bestandteile für *Ikarus* hergestellt wurden) – und diverse Organe der staatlichen Planungsbehörden beschäftigten sich mit Fahrzeugentwicklung, außerdem gab es ein eigenes Forschungsinstitut für Fahrzeugentwicklung (JAFI = *Járműfejlesztési Kutatóintézet*). Die technischen und wirtschaftlichen Kader dieses institutionellen Netzwerks zeichneten sich durch ihre Leidenschaft für großangelegte Planung aus.¹³ Mit enormer Sorgfalt bemühten sie sich um die Prognostizierung des Autobusbedarfs im Ostblock von etwa 1960 bis 1980, um die Konstruktion neuer Autobustypen und die Organisation der für die Massenproduktion erforderlichen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, d. h. die Versorgung mit Rohstoffen und Arbeitskräften sowie die Koordination mit Zulieferbetrieben.¹⁴ Damit leisteten Expertenkreise Vorarbeiten, die es der politischen Führung nach dem Abkommen mit den RGW-Staaten ermöglichten, ein auf zehn Jahre angelegtes Investitionsprogramm durchzuführen, das „Öffentliche Verkehrsmittelprogramm 1965-1975“. Mehrere Milliarden Forint wurden hauptsächlich für die Kapazitätserweiterung der *Ikarus*-Werke eingesetzt. Das Unternehmen sollte die neuen Bustypen in großen Stückzahlen produzieren. Das Programm war in dieser Hinsicht auch erfolgreich. Mitte der 1970er Jahre stellten die *Ikarus*-Werke jährlich mehr als 12.000 Fahrzeuge her. Über den eigentlichen Ostblock hinaus lieferten die *Ikarus*-Werke auch in Staaten der dritten Welt, hauptsächlich in jene, die als „befreundet“ galten, von Peru bis Äthiopien, vom Irak bis Nord-Korea. Mit insgesamt mehreren hunderttausend Autobussen, exportiert in 50 Länder, gehörten die *Ikarus*-Werke in den 1970er und frühen 1980er Jahren – gemessen an der Zahl der produzierten Autobusse – zu den größten Herstellern der Welt. Dennoch ist fraglich, wie es um die Rentabilität der *Ikarus*-Werke bestellt war. Diverse Formen staatlicher Unterstützung, von denen die Buserstellung profitierte, aber auch der politisch festgelegte Kurs des Forints machten es selbst für interne Berechnungen schwierig, zu eindeutigen Schlüssen über die Ertragslage zu gelangen, auch hinsichtlich der wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit von Exporten in kapitalistische Länder.¹⁵

Gleichzeitig mit dem Öffentlichen Verkehrsmittelprogramm entfaltet sich aber während der 1960er Jahre auch der Individualverkehr in Ungarn. Die Zahl der Personenkraftwagen stieg unaufhaltsam, mit dem Autobahnbau wurde begonnen. Von einer konsequenten Politik, die den Vorrang des kollektiven Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr gesichert hätte, kann auch in den 1960er und 1970er Jahren keine Rede sein. Nur vereinzelte Stimmen forderten die Bevorzugung des öffent-

lichen Verkehrs, so aus den Reihen der Gewerkschaften. Vor allem Aktivisten der älteren Generation hegten Vorbehalte gegenüber dem sich verbreitenden Automobilitismus.¹⁶

2. *Ikarus* in seinen medialen Repräsentationen

Die Stellung der Busproduktion und des Busverkehrs in der ungarischen Wirtschaft und im Rahmen des ungarischen Transportwesens ist eine Sache, die mediale Präsenz der *Ikarus*-Busse in der Öffentlichkeit eine zweite. Die Geschichte des medialisierten *Ikarus* lässt sich von der des *Ikarus* als Wirtschaftsgut und Transportmittel nicht trennen, aber auch nicht einfach ableiten. Der *Ikarus*-Bus war auf den Straßen des ganzen Landes zu sehen und bildete eine wesentliche Stütze der medialen Repräsentation. Text- und Bildkommunikation spiegelten jedoch nicht einfach die Realität des Gebrauchs wider, sondern fügten den *Ikarus*-Bus in Wert- und Deutungshorizonte ein.

Während sich das von der Staatsmacht vertretene Leitbild einer sozialistischen Gesellschaft nicht in einer umfassenden Vision für die Verkehrsentwicklung niederschlug, beeinflusste es die mediale Darstellung des *Ikarus*-Busses erheblich. Seit Anfang der 1950er Jahre wurden *Ikarus*-Busse in Texten und Bildern nicht nur oft thematisiert, sondern die Darstellungen ergaben auch einen recht konsistenten Gesamtzusammenhang. Die mediale Repräsentation der Autobusse wurde jedoch keineswegs aus einem einzigen Machtzentrum gesteuert. Die *Ikarus*-Werke selbst, die Propagandisten der Zentralorgane von Partei und Staat, Journalisten und Fotokünstler nahmen an ihrer Gestaltung teil. Hierbei folgten sie nicht einfach von oben vorgegebenen Richtlinien, wenngleich sie zu bedenken hatten, dass Texte und Bilder natürlich zensuriert und eventuell verboten werden konnten. Vielmehr war durch die allgemeinen Spielregeln für öffentliche Äußerungen ein Rahmen gesetzt, an dem sich die Akteure orientierten. Sie wählten aus den offiziellen Deutungsangeboten, die sich auf Wirtschaft und Entwicklung bezogen, sowie aus dem Repertoire an gängigen Schlagworten aus und wandten diese Elemente in kreativer Weise auf das Thema *Ikarus* an. Die Texte und Bilder interpretierten *Ikarus* in mindestens zwei Kontexten. Erstens als industriell-technisches Produkt, zweitens als Transportmittel, das eine Funktion im Verkehr und dadurch für die Gesellschaftsentwicklung hatte. Betrachten wir zuerst *Ikarus* als industriell-technisches Produkt.

2.1 *Ikarus* als industrielles Produkt

Die *Ikarus*-Busse wurden – zum Beispiel in einem an deutschsprachige Interessenten gerichteten und daher auf Deutsch verfassten Prospekt – folgendermaßen beworben:

„Das Ikarus Karosserie- und Fahrzeugwerk – seiner jahrzehntenlangen Tradition im Omnibusbau getreu – hat durch Herstellung der Omnibusse Ikarus 55 und Ikarus 66 auch im Weltmaßstab sowohl bei den Passagieren als auch bei den Experten allgemeinen Beifall gefunden.

Die Linienführung der Karosserie bringt die moderne Konstruktion des Fahrzeuges auffallend zur Geltung, und die formschöne Ausführung bietet einen angenehmen Anblick. Das leistungsstarke Triebwerk, sonstige Aggregate und Einrichtungen des Wagens befriedigen jeden Anspruch. Im Zuge der Entwicklung der Omnibusse wurde der Anforderung, dass die Fahrtsicherheit durch Konstruktion eines selbsttragenden Wagenkastens mit Heckmotor, durch zweckdienliche (sic!) Auswahl und Anordnung der Maschinen- und Komforteinrichtungen gewährleistet, die Arbeit des Fahrers erleichtert und der Komfort für die Passagiere gesichert werde, in vollem Maße Rechnung getragen. Daneben wurde bestrebt, ein Fahrzeug schnellen, zeitgemäßen, wirtschaftlichen Betriebs und langer Lebensdauer herzustellen. Heutzutage sind bereits die Betriebserfahrungen von mehreren hundert Omnibussen dieses Typs ein Beweis dafür, dass das gesetzte Ziel erreicht wurde. Durch die während des Betriebes und im Laufe der Weiterentwicklung gewonnenen Erfahrungen werden diese weltbekannten Erzeugnisse stets vervollkommenet.“¹⁷

Stets führten Beschreibungen des *Ikarus* technische Details breit aus, auch dann, wenn sie nicht an Fachleute, sondern an ein größeres Publikum adressiert waren. Siehe die Kumulierung technischer Fachausdrücke, die vielen Laien wohl ein Mysterium waren, in einer Selbstdarstellung der *Ikarus*-Werke aus 1963:

„Diese Modelle stellen bereits die Omnibusse der Zukunft dar, selbst wenn man das Weltniveau der Omnibusfabrikation als Maßstab nimmt. Die modernsten Konstruktionslösungen, der noch höhere Fahrkomfort, die bessere Raumausnutzung und eine Reihe von technischen Neuerungen – wie z. B. der Unterflur-Motor, die kombinierte Luft- und Blattfederung, der hydrostatische Ventilatorantrieb, die hydropneumatische Kupplungsbetätigung, die Vorderachse von erhöhter Tragfähigkeit usw. – bieten die Garantie für die Popularität auch dieser Type.“¹⁸

Die Fachtermini aus der Kraftfahrzeugtechnik erfüllten die Funktion, Modernität zu signalisieren, wie umgekehrt der Sozialismus dazu neigte, Modernität auf

technische Dimensionen zu reduzieren. Die technologische Modernität der *Ikarus*-Busse barg nichts spezifisch Ungarisches. Sie hatte keine ungarischen Wurzeln, keine lokale Verankerung, sie wurde auch nicht mit besonderen nationalen Eigenschaften verbunden. Sie wurde als „Weltniveau“, als globaler Stand der Technik vorgestellt. Die Leistung, die von der ungarischen Industrie mit der Herstellung von *Ikarus*-Bussen erbracht wurde, bestand gerade im Erreichen dieses Weltniveaus, das man als einen von Ungarn unabhängig existierenden Maßstab voraussetzte. Die Behauptung des Erfolgs beruhte auf dem ständigen Vergleich mit dem Ausland bzw. dem „Weltmaßstab“. Inszeniert wurde jedoch nicht bloß ein moderner Bus, sondern zugleich – zwar nur implizit, aber umso wirksamer – eine als „national“ qualifizierte Leistung.¹⁹ Bezugspunkt der Texte war allerdings nicht allein Ungarn als Nation, sondern auch sein sozialistisches Regime; so in der folgenden Passage aus einer Festschrift der frühen 1960er Jahre:

„Nach der Nationalisierung – befreit von den die Produktion hemmenden Faktoren – entwickelte sich nunmehr die Fabrik in raschem Tempo. 1949 war das erste Jahr der planmäßigen Arbeit; seitdem erreichten wir sowohl auf dem Gebiet der Produktion als auch auf jenem der Exportlieferungen hervorragende Resultate. [...] Die zum Zeitpunkt der Verstaatlichung noch unentwickelte, unzeitgemäße, selbst die wichtigsten Einrichtungen vermissende Fabrikanlage entwickelte sich in einer verhältnismäßig kurzen Zeit zu einem modernen Großbetrieb.“²⁰

Erst die Verstaatlichung – als metonymische Referenz auf den Ausbau des sozialistischen Regimes – soll also die moderne Entwicklung ermöglicht haben. Über die vorausliegende Geschichte zweier privater Unternehmen hat die Festschrift nichts zu sagen. Nur die Zeitangabe „nach der Nationalisierung“ verrät, dass es auch ein Davor gab. Die eigentliche Geschichte des Betriebs hebt aus dieser Sicht erst mit der Verstaatlichung an. Erst der Sozialismus führte die ungarische Busfabrikation zu solchen Erfolgen, dass sie dem Vergleich mit dem Ausland stand hielt. Die weltweiten Erfolge der *Ikarus*-Busse sind auch Thema vieler Bilder.

Auffallend ist, wie oft die *Ikarus*-Busse in eine durch historische Bauten geprägte urbane Szenerie eingebettet werden. Die dominante Variante in der visuellen Darstellung steht dadurch in scharfem Kontrast zum Fokus der verbalen Repräsentation, die sich ganz eindimensional der Modernität verschrieben hat. Seltener sind Fotos, die uns *Ikarus*-Busse in der ungarischen Landschaft oder vor einem sozialistisch konnotierten Hintergrund, etwa modernen Großbauten, zeigen. Auf den Abbildungen 1 und 2 finden wir historische Stadtarchitektur als Kulisse, ebenso auf den Abbildungen 3 und 4.



*Abb. 2: Der ‚Ikarus‘-Bus
auf dem Heldenplatz vor
dem Milleniumsdenkmal*

Wenn die Autobusse, in Begleittexten als Inbegriff technischen Fortschritts beschrieben, mit historischer Stadtarchitektur und Denkmälern zusammenge-spannt wurden, so erfüllte das eine doppelte Funktion. Einerseits unterstrich die historische Kulisse durch die Kontrastwirkung die Modernität der Autobusse, andererseits besetzten die *Ikarus*-Busse, Produkte der sozialistischen Industrie, den städ-tischen Raum des bürgerlichen 19. Jahrhunderts. Der Sozialismus eignete sich also die bürgerliche Stadt an. Das neue politische Regime inszenierte visuell den Sieg über die durch ihre Architektur repräsentierte Vergangenheit.

Dieses Bildprogramm verknüpfte *Ikarus* mit jenen Orten, die schon lange als nationale Gedenkstätten etabliert und jedem ungarischen Betrachter wohlver-traut waren. Der Heldenplatz mit dem Milleniumsdenkmal und die Matthiaskir-che waren die vielleicht wichtigsten Erinnerungsorte Ungarns. Diese Gebäude und Denkmäler – das Milleniumsdenkmal war 1896 anlässlich des Tausendjahr-Jubilä-ums der Eroberung des Karpatenbeckens durch die ungarischen Stämme errich-tet worden – verwiesen auf eine lange ungarische Geschichte und sogar auf eine



Abb. 3: Der ‚Ikarus‘-Bus
vor der Matthiaskirche

Interpretation der Geschichte, die den Adel ins Zentrum gestellt hatte. Die Wahl eines solchen Hintergrunds für die Produkte der sozialistischen Industrie war alles andere als selbstverständlich. Eine die Epochen bis zur sozialistischen Gegenwart umspannende Geschichte im Zeichen der ungarischen Nation ließ sich verbal, ob es sich nun um politische Reden, um literarische Texte oder um Schulbücher handelte, nur schwer konstruieren. Einerseits gehörte es zu den Kernelementen des Selbstverständnisses der Arbeiterbewegung und der Kommunistischen Partei, ihr Auftreten als radikalen Bruch in der Geschichte auszulegen. Andererseits hatte nationales Sentiment 1956 gegen das Regime mobilisiert, sodass sich das Kádár-Regime in der Regel davor hütete, ungarischen Nationalismus zu schüren. Was sich aber verbal nicht vereinen ließ, war visuell möglich: Symbole der Nationalgeschichte wurden in die Inszenierung alltäglicher sozialistischer Modernität, vertreten durch das herausragende Produkt *Ikarus*, einbezogen.

Betrachten wir Abbildung drei etwas näher. Wenn wir zunächst davon absehen, die einzelnen Elemente mit Hilfe von bildinterpretativen Verfahren zu sezieren,²¹ so

meinen wir auf dem Foto eine alltägliche Szene zu beobachten: Passagiere steigen in einen Autobus, im Hintergrund eine Kirche. Man erkennt die Hälfte einer Dreifaltigkeitssäule. Es scheint die Sonne. Die Komposition ist ziemlich einfach. Der Horizont liegt in der unteren Zone des Bildes, weil der Turm breiten Raum nach oben benötigt. Der Autobus steht etwas näher zum Fotografen als zur Kirche, aber diese ist etwa dreimal so hoch wie der Autobus und beherrscht das Bild. Lässt man den Blick entlang der Vorderfront des Busses von unten nach oben schweifen, so führt der Kirchturm die vertikale Linie weiter. Entlang der horizontalen Achse sind die Westfassade der Kirche mit dem Portal und dem wesentlich kleineren Nordturm eng an die Längsseite des Busses geschmiegt. Fast scheinen Bus und Kirche baulich miteinander verbunden.

Wenn man jedoch die Aufnahme näher betrachtet, entdeckt man ohne Schwierigkeit, dass sie nur scheinbar eine spontane Szene festhält. Wir sehen kein Schild, das eine Bushaltestelle bezeichnen würde. Noch heute existiert allerdings eine Haltestelle nur wenige Meter vom Ort der Aufnahme entfernt. Wären die Passagiere jedoch dort in den Bus gestiegen, so hätte man sie aufgrund der stadträumlichen und baulichen Gegebenheiten nicht mit der Matthiaskirche im Hintergrund fotografieren können. Es hätte sich nur eine Aufnahme realisieren lassen, auf der hinter dem Bus die Dreifaltigkeitssäule in die vertikale Mittelachse gerückt wäre. Deshalb wurde das Foto nicht an der Haltestelle, sondern etwa fünf Meter entfernt vom Gehsteig in der Mitte des Platzes gemacht. Die Intention des Fotografen – oder des Auftraggebers – war es also, *Ikarus*-Bus und Matthiaskirche auf einem Bild zu vereinen, wodurch die möglichen Deutungen beider Objekte aufeinander projiziert werden.

Das gemeinsame Auftreten der Matthiaskirche, der Krönungskirche von Ungarn, und eines *Ikarus*-Busses rückt nationale Deutungen nahe an sozialistische heran, verschmilzt sie nachgerade ineinander, obwohl sie einander ansonsten fremd, ja sogar feindlich gegenüberstehen. Während sich das Regime im Allgemeinen nur schwer als national darstellen konnte und seinen internationalen Charakter betonte, gelang es hier durch eine spezifische Ikonographie sichtbar zu machen, dass es mit *Ikarus* doch auch etwas Nationales geleistet hatte.

Auf einer Metaebene der visuellen Kommunikation ist das dritte, die Komposition bestimmende Element angesiedelt: die fingierte Alltäglichkeit, erzeugt durch die Repräsentation von Passagieren, die in den Bus einsteigen. Man hat sich hier gegen eine Variante wie in Abbildung eins entschieden, die den leeren Bus auf dem Kossuth-Platz ausstellt und sich als Repräsentationsfoto identifizieren lassen ‚will‘. Die vorgetäuschte Alltäglichkeit der Szene vor der Matthiaskirche integriert das Symbol der Nationalgeschichte in die sozialistische Normalität. Im Alltag – so die Botschaft – sind Sozialismus und Nationalgeschichte vereinbar. Die Matthiaskirche



Abb. 4: ‚Ikarus‘-Bus, sowjetisches Denkmal, im Hintergrund das Parlament

verweist metonymisch auf das Ritual der Krönung; gekrönt wird in diesem Fall kein König, sondern der *Ikarus*-Bus.

Ikarus als hochgeschätzte Leistung der ungarischen Industrie wurde nicht nur durch den Bezug auf einen „Weltmaßstab“ und durch die Instrumentalisierung überkommener nationaler Symbole zu einem Mittel der Selbstverständigung über die ungarische Nation, sondern der Bus spielte diese Rolle auch, wenn den engen Beziehungen mit den „befreundeten“ Ländern gehuldigt wurde.²² Über Jahrzehnte hinweg unterstrichen die Medien immer wieder die Wichtigkeit der sozialistischen Märkte, die positiven Auswirkungen des technischen und wissenschaftlichen Austausches.²³ So bot der 25. Jahrestag des sowjetisch-ungarischen technischen und wissenschaftlichen Kooperationsvertrags Gelegenheit, die große Bedeutung der Beziehungen zur Sowjetunion und zu den anderen sozialistischen Ländern für die Entwicklung der ungarischen Industrie und besonders der *Ikarus*-Werke zu betonen. Auch die vielen Aufnahmen von *Ikarus* im Ausland, sei es in exotischen Ländern wie Mosambik oder Vietnam, sei es in Ost-Berlin, Krakau oder Istanbul – wo die Ungarn die Präsenz von *Ikarus* auf Urlaubsreisen auch selbst nachprüfen konnten –, banden die Mobilisierung von Nationalgefühl an den Ostblock, da die durch *Ikarus* verkörperten nationalen Erfolge aus der Eingliederung in die Gemeinschaft der sozialistischen Staaten resultierten.²⁴ Die Bilder pflegten somit nationalen Stolz in einer dem Regime genehmen und von ihm genehmigten Form.

2. 2 *Ikarus* als Transportmittel

Ikarus-Busse wurden in den Medien aber nicht nur als Errungenschaft der ungarischen Industrie dargestellt – mit wiederholten Hinweisen auf das Ausland –, sondern auch ihre Funktion für das Verkehrswesen und ihre sozialen Leistungen wurden oft thematisiert. Als ihren vornehmsten Zweck betonte man den Transport von Arbeitern zu ihrem Arbeitsplatz und von dort wieder nach Hause. Hervorgehoben wurde, dass die Busse den Werktätigen größere Bequemlichkeit böten als die übrigen Verkehrsmittel. Zweitens, so wurde gerne unterstrichen, banden die Autobusse selbst abgelegene Dörfer in den öffentlichen Verkehr ein und ließen sie somit am modernen Leben teilhaben. Tatsächlich erreichte der Ausbau der Buslinien in den 1960er Jahren Schritt für Schritt fast alle Gemeinden des Landes.²⁵ Zu Beginn der 1970er Jahre waren 98 Prozent der Städte und Dörfer in das Liniennetz eingebunden. Die damit verbundene Steigerung der Mobilität vergrößerte die Zahl der Arbeitskräfte, die für die Entwicklung der Industrie zur Verfügung standen. Jedes Mal wenn über den Ausbau der Buslinien berichtet wurde, ein häufiges Thema der Medien, verknüpfte das den *Ikarus*-Bus mit Vorstellungen von Modernität und Entwicklung.

Die Autobusse konnten aber neben der naheliegenden Funktion des Personentransports auch andere Aufgaben bewältigen. So wurden *Ikarus*-Busse als mobile Lebensmittelgeschäfte verwendet. Diese Selbstbedienungsgeschäfte sollten die Versorgung von Dörfern sichern, die im Zuge der gezielt vorangetriebenen Modernisierungsprozesse ihre Fähigkeit zur Selbstversorgung eingebüßt hatten. Wie häufig und wirkungsvoll die Busse tatsächlich als Lebensmittelgeschäfte eingesetzt wurden, sei dahingestellt. Die mediale Aufbereitung dieses Verwendungszwecks zeigte aber *Ikarus* neuerlich als Katalysator von Modernität, der den Wandel der Lebensführung, die Ablösung der überkommenen bäuerlichen Lebenswelt ermöglichte.

Dasselbe lässt sich über den Einsatz der *Ikarus*-Busse als ambulantes Behandlungszimmer sagen. Die Autobusse sollten der Bevölkerung in Gebieten, deren medizinische Infrastruktur unterentwickelt war, eine moderne ärztliche Behandlung sichern. Im Rahmen einer sozialistischen Auffassung von Modernität darf neben der Lebensmittelversorgung und dem Gesundheitswesen die Versorgung mit Kulturgütern nicht fehlen. Die *Ikarus*-Busse wurden daher auch als mobile Bibliotheken eingesetzt, als so genannte Bibliobusse. Zunächst sollten sie die Buchkultur in die Außenbezirke von Budapest bringen, später wurden sie auch andernorts eingesetzt. 16.000 Benutzer, 17.500 transportierte Bücher pro Bus – so die Bilanz des ersten Einsatzjahres in der Hauptstadt laut den sozialistischen Medien, die stets eine besondere Vorliebe für solche Zahlen hegten.²⁶ Manche andere Anwendungen – zum Beispiel die *Ikarus*-Busse als mobile Post – betrafen vermutlich nur eine kleine

Zahl von Bussen und existierten nur kurze Zeit. Die Intensität der medialen Aufbereitung übertraf in solchen Fällen wohl die tatsächliche gesellschaftliche Bedeutung. Zweifellos begegnete der *Ikarus*-Bus den Ungarn am häufigsten als Personen-transportmittel. Doch wann immer sie den Bus auf den Straßen sahen, schwebten auch Modernitätzuschreibungen mit, die sich aus der Inszenierung von *Ikarus* als vielseitigem Instrument des sozialen Fortschritts speisten.

Die *Ikarus*-Werke haben ihre Selbstdarstellung nicht nur an Erwachsene, sondern auch an Kinder und Jugendliche adressiert. Ihnen wurden zum Teil dieselben Deutungsangebote unterbreitet. Darüber hinaus erblickte man in ihnen potenzielle künftige Arbeitskräfte. So betonten Berichte in den Jugendmagazinen *Magyar Ifjuság* und *Pajtás*, dass man bei der Firma Facharbeit in einer modernen Industrie erlernen könne, dass die Weiterbildung auf Hochschulniveau unterstützt werde und die Tätigkeit für das Unternehmen generell Perspektiven biete. Die sozialen Leistungen der *Ikarus*-Werke – eigener Kindergarten, Transport zum Arbeitsplatz, Sport- und kulturelle Vergnügungsmöglichkeiten – blieben nicht unerwähnt.²⁷

Für Kinder hatte die ungarische Spielzeugindustrie kleine *Ikarus*-Busse im Angebot. Auch Quartettspiele mit Fahrzeugen, umgangssprachlich „Autokarten“ genannt, wurden in mehreren Varianten produziert. Nicht alle bildeten auch *Ikarus*-Busse ab.²⁸ Aber in jenen Sets, zu denen *Ikarus*-Karten gehörten, sicherten diese den unbedingten Sieg, da es darum ging, die Mitspieler mit technischen Daten zu übertrumpfen. Der *Ikarus*-Bus war in puncto Kubikzentimeter Hubraum und Pferdestärken unüberwindlich.

3. Untergang und Nachleben

Nach der Wende kämpfte die Firma *Ikarus* mit immer größeren wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Die früheren Märkte verloren bald ihre Aufnahmefähigkeit, die Produktion schrumpfte. 1994 wurden nur mehr 1.574 Autobusse verkauft, die Firma litt unter zunehmender Verschuldung. Die Regierung privatisierte die Ikaruswerke und versprach sich davon die Bewahrung der ungarischen Busproduktion. Als sich die Lage des Unternehmens endlich zu bessern schien, führte die Wirtschaftskrise in Russland 1998 neuerlich zu einem starken Rückgang der Nachfrage auf den Ostmärkten. Die langjährigen Versuche, die Firma durch die Entwicklung neuer Typen und durch die Erschließung neuer Absatzmärkte zu retten, erwiesen sich letztlich als erfolglos. 2007 wurde die Busproduktion eingestellt.

Als wirtschaftliche Ikone Ungarns erfreut sich *Ikarus* aber auch heute noch einer Beliebtheit, der die Legitimationsdefizite des Kádár-Regimes, unter dem der Bus seine Glanzzeit erlebte, nichts anhaben kann. Die Symbolstrategien, die das sozi-

alistische Regime rund um den Bus entfaltete, haben sich als erstaunlich wirksam erwiesen und produzierten Deutungen, die sich auch nach dem Ende des sozialistischen Regimes überraschend stabil gehalten haben. Die schriftlichen und visuellen Darstellungen von *Ikarus* haben eben nicht nur Autobusse repräsentiert, sondern zugleich auch etwas anderes: „nationale“ Leistung. Diese Verknüpfung des Autobusses mit Ungarn war stark genug, um das Ende des Sozialismus zu überdauern. *Ikarus* galt auch nach der Wende als eine Großleistung, als eines von wenigen ungarischen Industrieprodukten, das „Weltniveau“ erreicht hatte.

In den Jahren des Sozialismus hatte die *Ikarus*-Propaganda indes auch Widerspruch herausgefordert. In den fünfziger Jahren hatten die *Ikarus*-Werke billige Autobusse hergestellt, die mit Holzsitzen ausgestattet waren. Umgangssprachlich wurden diese Busse deshalb *Fapados* genannt, von ungarisch *Fa* für Holz. Dieses Wort bürgerte sich als Bezeichnung für qualitativ minderwertige Billiglösungen ein und in Abwandlung des Markennamens *Ikarus* sprach man auch häufig von *Fakarus*, ein Ausdruck, der den Bus als Produkt geringer Qualität denunzierte. Nach der Wende ist aber diese ironische Bezeichnung aus dem Sprachgebrauch verschwunden. Man kann sogar sagen: Je geringer der Absatz von *Ikarus*-Bussen, desto stärker wurde sein alltagskulturelles Prestige. Seit Einstellung der Produktion hat sich ein nostalgischer Kult rund um *Ikarus* entwickelt. Zu seinen fixen Bestandteilen gehört die Klage über den Zusammenbruch der Busproduktion und über die verfehlte Privatisierung des Unternehmens, die oft als typisches Phänomen der Wende interpretiert wird. Die Verantwortung für den Untergang von *Ikarus* wird der Regierung, aber auch den privaten Investoren zugeschrieben.

Der Bus ist legendär geworden. Er wird oft in Büchern beschworen und kaum ein Film, der in der Zeit des Sozialismus spielt, verzichtet auf den *Ikarus*-Bus als Ausstattungselement. In Moskau wurde zum Beispiel im Frühjahr 2006 ein Festival ungarischer Filme mit dem Titel *Die Rückkehr des Ikarus* (Возвращение Икарыса)²⁹ angekündigt, weil *Ikarus* vielleicht das einzige von Ungarn und Russen gleichermaßen als unproblematisch erlebte Motiv ihrer Beziehung in der Vergangenheit ist. Mehrere ungarische Webseiten beschäftigen sich mit den *Ikarus*-Bussen, es gibt Sammler, die maßstabsgetreue Modelle von verschiedenen *Ikarus*-Typen bauen, kaufen und tauschen. Sie kommunizieren auch über Fragen von Technik und Design des Busses. In ihren Foren diskutieren sie über Details bis hin zu kleinsten Veränderungen in den Baureihen. Die *Ikarus*-Fans versuchen das Schicksal einzelner Exemplare der verschiedenen Typen zu dokumentieren, wann und wo sie in Dienst genommen und wann sie ausgemustert wurden. Oldtimer-Liebhaber renovieren alte *Ikarus*-Busse und pflegen darüber einen lebhaften Erfahrungs- und Gedankenaustausch auf ungarischsprachigen Internetseiten. Natürlich werden auch

Oldtimer-Treffen mit *Ikarus*-Bussen organisiert.³⁰ Der Nostalgiediskurs rund um *Ikarus* blendet – wenig überraschend – völlig aus, dass das Unternehmen nur auf den geschützten Märkten des Ostblocks erfolgreich sein konnte, wo politische Entscheidungen die Firma vor Wettbewerb bewahrten.³¹

Der *Ikarus*-Bus verdankte seine symbolische Wirkmacht zwei Faktoren: Einerseits gehörte er zur Lebenswelt jedes Ungarn, man war täglich als Fußgänger oder Autofahrer mit dem Bus konfrontiert, benützte ihn aber auch oft genug als Passagier. Seine Präsenz im Alltag machte ihn zu einem besonders wirkungsvollen Träger symbolischer Bedeutungen, wirkungsvoller als Schlagworte der offenen politischen Propaganda, denen die Bevölkerung häufig misstraute.

Außerdem eigneten sich die Autobusse als materielle Basis für sozialistische Symbolisierungen, weil sie Investitionsgüter waren – die wirtschaftswissenschaftliche Unterscheidung zu Konsumgütern ist in dieser Hinsicht nicht neutral. Zwar war das sozialistische Regime seit den sechziger Jahren auch mit bestimmten Konsumgütern konnotiert wie *Frigidaire*. Man denke nur an die Bezeichnung *fridsiderszocializmus* („Frigidaire-Sozialismus“), die sich auf die Konsumpolitik des Kádár-Regimes bezog.³² Aber ein Investitionsgut, das als Vehikel der Modernisierung inszeniert werden konnte, entsprach viel besser den Anliegen des Sozialismus, seinem Kult der Produktion. *Ikarus* war gleichzeitig eine Leistung der sozialistischen Industrie, ein Motor der Veränderung des Alltagslebens und eine Quelle des nationalen Stolzes: eine wahre Trumpfkarte in der Selbstinszenierung des sozialistischen Regimes. Die Erinnerungskultur der Gegenwart hat wesentliche Elemente der *Ikarus*-Darstellung übernommen, freilich nunmehr ohne sozialistische Konnotationen. Der Autobus wird als ein Trumpf beschrieben, den die Nation – allzu leichtfertig – aus der Hand gegeben hat.

Anmerkungen

- 1 Wolfgang Kaschuba, Die Nation als Körper. Zur symbolischen Konstruktion „nationaler“ Alltagswelt, in: Etienne Francois/Hannes Siegrist/Jakob Vogel, Hg., Nation und Emotion, Göttingen 1995, 292. Kaschuba meint, der von Benedict Anderson entwickelte Zugang zur Nation bedürfe einer Ergänzung durch die Analyse der „nationalen Imprägnierung“ der Alltagskultur, denn Anderson „[...] gibt [...] [über das] historische Konstruktions- und Legitimationskonzept „Nation“ noch keine hinreichende Erklärung dafür, weshalb die Vorstellung nationaler Identität so rasch zu einer universellen und scheinbar unverzichtbaren Selbstzuschreibung, quasi zu unserer zweiten Natur werden konnte.“
- 2 Die Macht konnte im Staatssozialismus die gesellschaftlichen Beziehungen weder im Sinne totaler Herrschaft nach Belieben formen, noch strahlte sie von einem einzigen Zentrum (der Parteispitze) aus, sondern sie realisierte sich in der Interaktion vieler Akteure. Zwar gab es keine Sphäre oder Nische der Gesellschaft, die von ihren Wirkungen unberührt geblieben wäre, die an der Spitze formulierten ideologischen Ziele ließen sich aber andererseits nicht ungebrochen verwirklichen.

Über die Grenzen und Disfunktionalität der sozialistischen Diktaturen: Richard Bessel/Ralph Jessen, Hg., Die Grenzen der Diktatur. Staat und Gesellschaft in der DDR, Göttingen 1996.

- 3 Eine Reihe von Studien beschäftigt sich mit der Symbolwelt der sozialistischen Staaten, wenige schenken aber dem Alltag als Ressource für zugkräftige Symbole ihre Aufmerksamkeit. Mit politischen Symbolen, die eindeutig als solche produziert wurden, beschäftigt sich Christoph Boyer, Zur spezifischen Symbolizität spätotalitärer Herrschaft, in: Gert Melville, Hg., Institutionalität und Symbolisierung. Verstetigungen kultureller Ordnungsmuster in Vergangenheit und Gegenwart, Köln/Weimar/Wien, 2001, 639-658. Über die alltäglichen Symbolwelten siehe: Peter Ludes, Multiple Symbolisierungen. Technisierung, Trivialisierung, Internationalisierung, in: Rudolf Schögl/Bernhard Giesen/Jürgen Osterhammel, Hg., Die Wirklichkeit der Symbole. Grundlagen der Kommunikation in historischen und gegenwärtigen Gesellschaften, Konstanz 2004, 263-278.
- 4 Übersetzung des Verfassers. Der ungarische Originaltext lautet: „E gépjárművek, – melyekből, továbbiakban, havonta nyolc darab készül el – szerkesztésük és kivételük újszerűségével, az utazóközönység kényelmét és biztonságát egyaránt szolgáló korszerű berendezésükkel, eredményesen kelnek versenyre a külföldi legmodernebb gyártmányokkal. Az államosított nehézipar teljesítőképességének igazolásakor, egyben az újjáledt Székesfehérváros közlekedésének e fontos határkövénél, az új típusú autóbuszok első csoportját f. hó 30.-án d.e. 11 órai kezdettel fogjuk, a Parlament főbejárata előtti téren átadni.“ MOL (Ungarisches Staatsarchiv) XIX-f-32. NIK (Zentrale für Schwerindustrie), Box 159.
- 5 Iván Bojár (1924–1995) studierte Wirtschaft, Musik und Kunstgeschichte. 1948 wurde er aus politischen Gründen von der Universität entfernt. Er verdingte sich als Hilfsarbeiter bei Ausgrabungen. Seit Ende der fünfziger Jahre war er als Designer von Dekorationen und Kostümen in mehreren Theatern tätig, in den sechziger Jahren zeigte er seine Arbeiten als Bildhauer in Ausstellungen und publizierte regelmäßig als Kunstkritiker. Er war Redakteur einer Kultursendung im Fernsehen und schrieb für Zeitungen über Wohnkultur. Nach der Wende wurde er, schon als Pensionist, im I. Bezirk von Budapest als Kulturrat gewählt.
- 6 Übersetzung des Verfassers. Magyar Hirlap, 7. April 1975. Bojár Iván: Autóbusz és filozófia. „Ha a mindennapi élet esztétikájának kérdéseire akarunk választ kapni, akkor talán éppen onnan kellene kiindulnunk, hogy vajon a társadalomnak az a tagja, aki csupán nézi az autobuszt, valóban csak egyszerű néző-e? Lehet-e egyáltalán úgy nézni egy autóbuszt, mint egy tisztán esztétikai rendeltetésű tárgyat? Vagy netán a nézőben már a szemlélés közben felmerül az a gondolat, hogy szívesen beülne ebbe a gépkocsiba, sőt esetleg máris az utazás fiktív élményében is részleteti önmagát? Továbbmenve: csakis saját szubjektumára vonatkoztatja-e a látványt, csakis ez a vonatkoztatás szerepe neki örömet, vagy esetleg örömébe belejátszanak olyan objektív-társadalmi tényezők, mint a nemzeti közösséghez való tartozás tudata? Az nevezetesen, hogy ezt az autóbuszt magyar tervező álmolta meg, a hazai ipar készítette el, gyártmányunk külföldön is öregbíti majd a hírnevünket? Alighanem valamennyi tényező öntudatlan és egyszerre való jelenlétével számolnunk kell, mint ahogy nem hagyhatjuk figyelmen kívül a korszerűség kérdését sem. Mert mi a korszerűség? Csupáncsak annyi-e, hogy az adott autóbusz pontosan megfelel kényelmi igényeinknek, s az adott technológiai helyzet mindennapiságának? Vagy belejátszik-e esetleg – és biztosra vehetjük, hogy belejátszik – az olyasfajta érzés és vélekedés is, hogy lám mi is képesek vagyunk olyan produktióra, mint azok, akiknek fejlettebb viszonyok között létrehozott termékeit szívesen – és sokszor nosztalgiával – csodáljuk meg.“
- 7 Nach Meinung von Kaschuba vermochte „Nationales [, indem es sich] so [durch Verkörperung in alltäglichen Symbolen] zu einer sozial und emotional gestaltbaren Praxis entwickelte, [...] tatsächlich ‚Identität‘ zu stiften: Es [...] vermittelte Werte und Gefühlsorientierungen, die integrativ wirkten, da sie Bindung und Gemeinschaft versprachen. Auf diese Weise zum gesellschaftlichen Konsens erhoben und als normative Setzung bestätigt, ließ sich das Nationale nicht mehr diskutieren und nicht mehr hinterfragen.“ Kaschuba, Nation als Körper, 297. Boyer betont auch den gemeinschaftsstiftenden Charakter der Symbole: „Symbole sind situationstranszendierende sprachliche Aufweisungen oder Inszenierungen, die eine komplexe Botschaft übermitteln. Sie weisen in der Regel keinen sonderlich präzisen semantischen Gehalt auf, sondern beinhalten ein unscharfes, flexibel interpretierbares, affektiv konnotiertes Deutungs- und Identifikationsangebot, repräsentieren Werte und Geltungsansprüche, produzieren Konsens.“ Boyer, Symbolizität, 644. Einen Überblick über die neueren Symboltheorien gibt Dirk Hülst, Symbol und soziologische Symboltheorie. Untersuchungen zum Symbolbegriff in Geschichte, Sprachphilosophie, Psychologie und Soziologie, Opladen 1999.

- 8 Über die Konkurrenz der Symbole und die eventuell konkurrierenden Reinterpretationen von Symbolen siehe Ludes, Multiple Symbolisierungen.
- 9 Vgl. Anmerkung 2.
- 10 Ungarn unterscheidet sich unter diesem Gesichtspunkt nicht von der DDR, wo man zwar die Priorität des kollektiven Verkehrs deklarierte, ohne dass dies aber zur Operationalisierung einer sozialistischen Verkehrskonzeption geführt hätte. Vgl. Burghard Ciesla, Die Vision von der planbaren Mobilität. Entwürfe des öffentlichen Nahverkehrs in der DDR (1949–1990), in: Hans-Liudger Diemel/Helmuth Trischler, Hg., Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert, Frankfurt am Main/New York 1997, 223–241.
- 11 Diese Dokumentensammlung gehört übrigens in den Kontext des „Kultes der Produktion“. Im Sozialismus wurden Lob und Verehrung für wirtschaftliche Tätigkeit in fast religiöse Formen gegossen. Alle Wirtschaftsbranchen mussten folglich, als Beitrag zum Kult der Produktion, ihre Geschichte dokumentieren. Vgl. Béla Pálmány, Hg., Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből, 1945–1949, Budapest 1981. Siehe besonders die folgenden Dokumente: A Közlekedési Minisztériumban 1947 januárjában készült tervjavaslat [Planungsvorschlag, zusammengestellt im Verkehrsministerium im Jänner 1947], 468–470.; az Országos Tervhivatal Közlekedési osztályának feljegyzése a kormányhoz 1949 júliusában [Note der Abteilung für Verkehr im Zentralen Planungsamt an die Regierung, Juli 1949], 507.; az Országos Tervhivatal kimutatása a közlekedési beruházások teljesüléséről 1949 május [Nachweis des Zentralen Planungsamtes über die Ausführung der Investitionen im Verkehrsbereich, Mai 1949], 658; Protokoll der Planungskonferenz im Verkehrsministerium, 650–656.
- 12 Die Dokumentation der Verhandlungen der RGW-Staaten befindet sich im Ungarischen Staatsarchiv (MOL), XXIX-F-1/a T. 1., XXIX-F-1/a T. 2., XXIX-F-1/a T. 3., XXIX-F-1/a T. 4.
- 13 Das für Ingenieure charakteristische Vertrauen in Planungsarbeit machte auch ältere Angehörige dieses Berufsstandes empfänglich für bestimmte antikapitalistische Argumente. In der kapitalistischen Logik der Wirtschaft sahen sie ein Hindernis für die Verwirklichung dessen, was unter technischen Gesichtspunkten als rational galt. Siehe die Erinnerungen von Gyula Hevesi, dem Vorsitzenden des Patentamtes: Gyula Hevesi, Egy mérnök a forradalomban [Ein Ingenieur in der Revolution], Budapest 1959. Auf Basis solcher antikapitalistischer Vorstellungen konnten sich auch ältere Ingenieure in die Institutionen des Sozialismus einfügen.
- 14 Um die ungarische Position in den Verhandlungen mit den RGW-Staaten argumentativ zu unterstützen, analysierten die Experten den Autobusfuhrpark von 40 Ländern der Welt und verglichen die Zahl der Busse pro 1.000 Einwohner und die Fahrzeuggrößen. Auf Grund dieser Daten schätzten sie den Autobusbedarf der einzelnen RGW-Staaten ein und berechneten die erforderliche künftige Produktion der *Ikarus*-Werke. Für Anfang der 1970er Jahre sah man einen Output von ungefähr 12.000 Autobussen pro Jahr vor, was auch tatsächlich erreicht wurde. Die Expertenarbeiten: MOL, XXIX-F-1/a T. 1.
- 15 MOL, XXIX-F-1/a T. 3. 1968 hielt die Firmenleitung explizit fest, dass sie sich nicht um die Rentabilität kümmere, sondern nur um die quantitative Erfüllung der staatlicherseits vorgeschriebenen Pläne. Die *Ikarus*-Werke hatten auch immer Schwierigkeiten, gegenüber ausländischen Partnern die Absatzpreise zu erhöhen, wenn ihre Kosten in der Herstellung stiegen. Die Autobusse wurden übrigens der Sowjetunion billiger geliefert als der DDR. MOL, XXIX-F-187-r, Box 205.
- 16 So wandte sich István Tóth, Generalsekretär der Gewerkschaft der Werktätigen des Transportwesens, gegen die Verbreitung des Automobils: Közlekedés. Zeitung der Werktätigen des Verkehrs und Transports, Februar 1974.
- 17 Mol, XXIX-F-187-h., Box 7. Die etwas beschwerliche Ausdrucksweise ist – auch abzüglich von Merkwürdigkeiten, die man Defiziten in der Sprachbeherrschung des Übersetzers zuschreiben muss – charakteristisch für die Bürokratensprache der Zeit. Diese klingt heute auch auf Ungarisch fremd und wirkt manchmal unfreiwillig komisch.
- 18 Ikaruswerke, Hg., Ikarus 1948–1963, Budapest 1963, 64.
- 19 Auf der Budapester Internationalen Messe spielten die Ikarus-Busse in der Abteilung Verkehrsmittel die Hauptrolle. Diese Ausstellung richtete sich mindestens ebenso an das inländische Publikum wie an das Ausland. Das gezeigte Material aus den 1960er Jahren: MOL, XXIX-F-187-r, Box 200.
- 20 Ikarus 1948–1963, 65.

- 21 Ralf Bohnsack, „Heidi“. Eine exemplarische Bildinterpretation auf Basis der dokumentaristischen Methode, in: Ralf Bohnsack/Iris Nentwig-Gesemann/Arnd-Michael Nohl, Hg., Die dokumentaristische Methode und ihre Forschungspraxis. Grundlagen qualitativer Sozialforschung, Wiesbaden 2007, 325-340. Weitere methodisch anregende Beispiele: Ulrike Pilaczyk, Selbstbilder im Vergleich. Junge Photograph/innen in der DDR und in der Bundesrepublik vor 1989, in: Winfried Marotzki/Horst Niesyto, Hg., Bildinterpretation und Bildverstehen. Methodische Ansätze aus sozialwissenschaftlicher, kunst- und medienpädagogischer Perspektive, Wiesbaden 2006, 227-251.
- 22 In einer Serie, welche die wichtigsten Leistungen der drei Jahrzehnte seit dem Krieg darstellte, widmete die Zeitung Népszabadság, das Zentralorgan der Partei, *Ikarus* aus Anlass des 30. Jahrestages der „Befreiung“ einen Artikel: Népszabadság vom 23. Februar 1975.
- 23 MOL, XXIX-F-187-r *Ikarus* Karosszéria és Járműgyár, Box 159. Die *Ikarus*-Werke sammelten seit Mitte der 1960er Jahre die Veröffentlichungen – auch Fernseh- und Rundfunksendungen –, die mit *Ikarus* in Verbindung standen. Aufgrund dieser Sammlung kann man feststellen, dass die ungarischen Medien das Thema der sowjetisch-ungarischen Zusammenarbeit rund um den Jahrestag des Kooperationsvertrags systematisch aufgriffen. Längere Zeit hindurch wurde regelmäßig die Geschichte der ungarisch-sowjetischen Kooperation im Bereich von Technik und Wissenschaft thematisiert. Die Berichte in den großen Budapester Tageszeitungen und den 19 Provinzzeitungen glichen einander dabei fast wortwörtlich. Neben der Sowjetunion wurden auch die Beziehungen zu anderen sozialistischen Ländern gepriesen. Die Artikel beschäftigten sich natürlich nicht nur mit *Ikarus*, sondern auch mit weiteren Ergebnissen der internationalen sozialistischen Kooperation.
- 24 Hervorgehoben wurden nicht nur die Handelsvolumina, sondern auch die Inhalte der Kooperation. In *Ikarus*-Busse wurden in der Sowjetunion produzierte Elemente eingebaut, wie umgekehrt der sowjetische *Lada* Bauteile aus Ungarn erhielt.
- 25 Über die Buslinien der Provinz: Esti Hírlap vom 28. November 1974.
- 26 Esti Hírlap vom 29. März 1974.
- 27 Siehe die Zeitungsausschnitte MOL, XXIX-F-187-r, Box 158.
- 28 Einem Internetforum zufolge, auf dem Sammler der Kartenspiele ihr Wissen austauschen, gab es von Anfang der 1960er Jahre bis Ende der 1980er Jahre acht verschiedene Ausgaben des Spiels. Siehe das Forum „Autokvartett“: <http://forum.index.hu/Article/showArticle?t=9155373> (07.02.2010).
- 29 <http://www.arthouse.ru/news.asp?id=2707> (07.02.2010).
- 30 Siehe die folgenden Webseiten: <http://www.old-ikarus.hu/> (07.02.2010); <http://ikarus.lap.hu/> (07.02.2010), eine Linksammlung über das Thema *Ikarus*; <http://forum.index.hu/Article/showArticle?t=9043237> (07.02.2010), ein Forum mit dem Titel „*Ikarus* fan club“; <http://forum.index.hu/Article/showArticle?t=9162658> (09.02.2010), ein weiteres Forum mit dem Titel „In Memoriam *Ikarus*“.
- 31 Der technologische Rückstand der *Ikarus*-Werke nahm im Vergleich zu westlichen Busfabriken im Lauf der Jahrzehnte immer mehr zu.
- 32 Im Rückblick hat so manches Produkt aus sozialistischer Zeit eine nostalgische Verklärung erfahren. Das Image der *Trapper Farmer*, der ungarischen Blue Jeans, und anderer Waren litt aber seinerzeit unter dem Eindruck, nur Kopien der überlegenen westlichen Konsumgüter zu sein. Dagegen ließ sich *Ikarus* als ein originäres Produkt ungarischer Industrie nicht so leicht in Frage stellen.