

Martin-Luther-Universität
Halle-Wittenberg



Hallische Beiträge zur Zeitgeschichte
Heft 15

- Halle 2005 -

Bildnachweis: S. 7: Privatbesitz Marion Rupieper-Pantenius, Halle (Saale)

Impressum: Die Hallischen Beiträge zur Zeitgeschichte erscheinen in loser Folge.
Herausgeber: Prof. Dr. Hermann-Josef Rupieper † (H. 1/1996-H. 14/2004), Dr. Jana Wüstenhagen, Daniel Bohse (ab H. 15/2005)
Redaktion: Daniel Bohse (v. i. S. d. P.), Denise Wesenberg
ISSN: 1433-7886

Druck: Druckerei der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg
Hoher Weg 4, 06120 Halle (Saale)

Inhalt

Jana Wüstenhagen / Daniel Bohse

Vorwort5

Aufsätze

Dietmar Schulze

Der „Röhm-Putsch“ in der Provinz Sachsen9

Anja Edith Spuhn

Die Integration von Vertriebenen in den Arbeitsprozeß am Beispiel des Mansfelder Kupferschieferbergbaus (1945-1949)34

Essays und Berichte

Daniel Bohse / Henrik Eberle

Foto- und Filmdokumente zum Kriegsende 1944/45 und zur Sowjetischen Besatzungszone Deutschlands im Russischen Staatsarchiv für Film- und Fotodokumente (RGAKFD)61

Wilfried Lübeck

Die Aktionen „Potsdam“ und „112b“ im Rahmen der Reparationsleistungen der Provinz Sachsen 1945/4671

Vorwort

Mit diesem Heft erscheinen die „Hallischen Beiträge zur Zeitgeschichte“ zum ersten Mal ohne Hermann-Josef Rupieper. Der Begründer und langjährige Herausgeber der Reihe, Professor für Zeitgeschichte an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, starb am 31. August 2004 völlig überraschend während seines Urlaubs auf Kreta. Noch immer trauern Freunde und Kollegen um einen engagierten, klugen und warmherzigen Menschen, dessen Einsatz für die Universität und das Institut unvergessen bleiben wird. Seine zahlreichen Studenten, Doktoranden und Mitarbeiter am Lehrstuhl kannten ihn als einen nimmermüden Hochschullehrer, der stets bis an die Belastungsgrenze in Arbeit steckte und doch zu jedem Zeitpunkt für sie da war.

Hermann-Josef Rupieper wurde 1942 in Recklinghausen geboren. Sein wissenschaftlicher Werdegang begann mit dem Studium der Geschichte, Anglistik und Politikwissenschaft an der Freien Universität Berlin und der Stanford University (Kalifornien, USA), an der er 1974 promoviert wurde. Aus dieser Zeit rührte seine Liebe zu den USA, deren Geschichte zeitlebens zu seinen großen Forschungsfeldern gehörte. Es waren vor allem die Darstellungen zu den deutsch-amerikanischen Beziehungen, die ihm unter Kollegen hohes Ansehen verschafften und die internationale Ausrichtung der Zeitgeschichte an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg beförderten. Wie stark die zeitgeschichtliche Forschung in Halle mit seinem Namen verbunden ist, zeigte sich im Januar 2005 auf der Trauerfeier des Deutschen Historischen Instituts in Washington, dessen erster geschäftsführender Direktor Rupieper 1987 war. Aus allen Teilen der USA waren Wissenschaftler angereist, die des streitbaren „German“ gedenken wollten. Nach seiner Tätigkeit als wissenschaftlicher Mitarbeiter und als Assistenzprofessor an der Freien Universität Berlin habilitierte sich Rupieper hier 1981. Später folgte er einem Ruf an die Philipps-Universität Marburg, bevor er 1993 nach Halle kam, um am neugegründeten Institut für Geschichte der Martin-Luther-Universität den Lehrstuhl für Zeitgeschichte zu übernehmen.

Die von ihm gesetzten Forschungsakzente formten das Profil der Zeitgeschichte in Halle. So verband er die von ihm inspirierte regionale Widerstandsforschung zur NS- und DDR-Zeit mit der größeren Analyse der ostdeutschen Diktatur. Dabei legte er großen Wert auf Interdisziplinarität, vor allem aber auf die Verbindung der hallischen Forschung mit der internationalen Wissenschaftswelt. Er selbst reiste mehrmals zu Vorträgen und Archivreisen nach Woronesch, Moskau und in die USA, während umgekehrt russische und amerikanische Wissenschaftler in Halle ihre Forschungen vorstellten.

Ein besonderes Anliegen war Rupieper immer die Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses. Im Jahre 1996 begründete er die Reihe der „Hallischen Beiträge zur Zeitgeschichte“, um eine Plattform für Nachwuchswissenschaftler und herausragende studentischen Arbeiten zu schaffen. Unter seiner Herausgeberschaft publizierten in den vergangenen neun Jahren neben etablierten Kollegen aus dem In- und Ausland vor allem junge Historiker aus Halle zu regionalen und überregionalen Themen der Zeitgeschichte. Bei der Auswahl der Beiträge legte Rupieper besonderen Wert auf die Originalität der Quellen. So beruhte nahezu jeder Aufsatz auf Archivstudien, die Dokumente zu Tage förderten, die zuvor noch nie publiziert worden waren. Seine ehemaligen Mitarbeiter haben sich vorgenommen, mit diesem Heft die von Hermann-Josef Rupieper begründete Tradition in Halle fortzuführen.

Die nachfolgend publizierten Beiträge präsentieren einen Ausschnitt aus kürzlich abgeschlossenen und noch laufenden Forschungsprojekten der Autoren. Dietmar Schulze greift einen bislang vernachlässigten Aspekt der Geschichte des ehemaligen Konzentrationslagers Lichtenburg auf: dessen Nutzung zur Verwahrung und „Aburteilung“ von Personen, die 1934 im Rahmen der „Niederschlagung“ des sogenannten „Röhm-Putsches“ verhaftet worden waren. Der Beitrag von Anja Edith Spuhn gibt die Ergebnisse ihrer am hiesigen Institut verfaßten Magisterarbeit wieder. Am Beispiel des Mansfelder Kupferschieferbergbaus hinterfragt sie Methoden der Arbeitsintegration von sudetendeutschen Vertriebenen in das Wirtschaftssystem der Sowjetischen Besatzungszone Deutschlands (SBZ). Mit logistischen und finanziellen Problemen im Zusammenhang mit sowjetischen Reparationen und Demontagen beschäftigt sich der Beitrag von Wilfried Lübeck. Henrik Eberle und Daniel Bohse berichten über einen Forschungsaufenthalt im Russischen Staatsarchiv für Film- und Fotodokumente. Sie zeigen, daß angesichts der zwischen Öffnung und Restriktion schwankenden russischen Archivpolitik noch immer für die deutsche Zeitgeschichte aufschlußreiche Bestände der Beachtung und Auswertung harren. Die Herausgeber wünschen wie immer eine anregende Lektüre.

Jana Wüstenhagen

Daniel Bohse

Die Aktionen „Potsdam“ und „112b“ im Rahmen der Reparationsleistungen der Provinz Sachsen 1945/46

von Wilfried Lübeck

Im Landeshauptarchiv Magdeburg ist in den Beständen der ehemaligen Provinzialverwaltung Sachsen, der späteren Landesregierung von Sachsen-Anhalt, sehr informatives Schriftgut zu den deutschen Reparationsleistungen nach Ende des II. Weltkrieges gesammelt worden. Daraus geht hervor, daß die UdSSR nicht nur Spitzentechnologie der mitteldeutschen Region einschließlich Spezialisten „demonitierte“, sondern im Prinzip alle Güter ausführte, die Wirtschaft und Bevölkerung in irgend einer Art brauchen bzw. verbrauchen konnten. Der Abtransport der Reparationsgüter ging gewöhnlich direkt vom Betrieb oder von Beute- bzw. Trophäenlagern aus. Als Mitarbeiter der Landesregierung im März 1947 erstmals eine erste Bestandsaufnahme in solchen Lagern vornehmen durften, gab es derer noch 58.¹

Aus einer der ersten kritischen Veröffentlichungen zur Problematik, einem Beitrag des Westberliner „Telegraf“ vom 26. Januar 1947: „Danach wurden aus der Provinz an Industrieprodukten und Fabrikarüstungen Werte von 334 Millionen RM geliefert. Dieselmotoren und Traktoren, Kupfer und Zink, chemische Produkte und synthetischer Gummi, aber auch Pianos, Porzellan, Bekleidungsstücke. Allein im Oktober 1946 betrug der Wert solcher Güter 18,2 Millionen RM. Den größten Einzelposten bildete Zucker, von dem im Laufe von 14 Monaten für 140 Mio. RM entnommen wurden ist.“² Diese genannten Zahlen waren keineswegs aus der Luft gegriffen, im Wirtschaftsministerium des Landes Sachsen-Anhalt wurde eiligst eine Aussprache angesetzt. Aus einem Vermerk des Ministeriums an den Ministerpräsidenten: „Ich habe daraufhin sämtliche Angehörige der Abteilung Reparationen zu einer dienstlichen Äußerung veranlaßt, ob sie das Material dazu der Zeitung oder einer sonstigen Stelle mitgeteilt haben. Ich zeige dies an für den Fall, daß die Angelegenheit von russischer Seite zur Sprache gebracht werden sollte“.³

An zwei Aktionen der sowjetischen Militäradministration der Provinz Sachsen (im folgenden SMA) wird deutlich, mit unter welchen Bedingungen deutsche Behörden und Unternehmen die sowjetischen Reparationsbefehle zu meistern versuchten, wobei hinsichtlich der Logik und des gesunden Menschenverstandes die Schmerzgrenze oft überschritten wurde.

¹ Vgl. Landeshauptarchiv Sachsen-Anhalt, Magdeburg (LAMag), Rep. K 2, Min.Präs., Nr. 2743.

² Ebenda, Film Nr. 34, Bl. 168. Die Geldsumme bezog sich bis 1948 auf den Preisindex von 1944. Zehn Reichsmark entsprachen einem Dollar.

³ Ebenda, Bl. 167.

Mit der „Aktion Potsdam“ wurden Industrieausrüstungen und mit der „Aktion 112b“ Zucker in den Stettiner Hafen zum Weitertransport in die UdSSR verbracht. 3.600 beschlagnahmte deutsche LKW und Zugmaschinen, die in privatem und staatlichem Besitz waren, wurden dafür genutzt. Dies war aus Sicht der SMA erforderlich, denn zu dieser Zeit stauten sich am Grenzbahnhof in Brest-Litowsk, über den der Großteil aller Demontagetransporte abgewickelt wurde, die Beutezüge bis auf einer Länge von 100 km.⁴

Beide Aktionen hatten unmittelbare Auswirkungen auf die deutsche Bevölkerung, da der Verlust von LKW, Anhängern und Ersatzteilen nicht ersetzt wurde und die Kosten von 2,3 Mio. RM für die „Aktion Potsdam“, entgegen erster Versprechungen, von der SMA nicht beglichen wurden. Details in beiden Aktionen veranschaulichen die harte Zeit sowjetischer Besatzungspolitik, auch hinsichtlich der Zusammenarbeit der deutschen Dienststellen mit sowjetischen Behörden.

Für den Chef der zivilen Verwaltung der SMA der Provinz Sachsen, Generalmajor Alexander G. Kotikow, waren zwei geheime Befehle des Obersten Chefs der SMAD, Marschall Georgi K. Schukow, Nr. 0105 und 0106 vom 7. Dezember 1945, die Befehlesgrundlage zur Auslösung der beiden Aktionen.⁵ Die SMA-Befehle Nr. 66 vom 11. Dezember 1945 und Nr. 88 vom 25. Dezember 1945 sahen vor, in der Provinz Sachsen 2.000 LKW mit Anhängern für die Aktionen zur Verfügung zu stellen. Die Zahl erscheint völlig unrealistisch, denn zum Zeitpunkt einer Zählung vom 25. März 1946 verfügte die Provinz Sachsen nur über 6.212 zugelassene LKW.⁶ Wie schwierig die Gestellung der geforderten Transportkapazitäten war, offenbart allein schon die Existenz des SMA-Befehls Nr. 88. Während der SMA-Befehl Nr. 66 noch LKW über 3t Tragfähigkeit vorsah, setzte der SMA-Befehl Nr. 88 die Anforderungen auf 2t herab und bezog schnell laufende Zugmaschinen mit ein. Durch technische Ausmusterung seitens sowjetischer Offiziere kamen in beiden Aktionen jedoch nur ca. 1.000 beschlagnahmte Fahrzeuge zum Einsatz.

Nach Zustellung des SMA-Befehls Nr. 66 an den Präsidenten der Provinz Sachsen, Dr. Erhard Hübener, fand bereits am 12. Dezember 1945 im Hause der Direktion für Straßenverkehr, einer dem Wirtschaftsministerium unterstellten Behörde, die erste Besprechung statt. Sowjetische SMA-Offiziere erklärten den Befehl, die deutschen Vertreter legten ihre Maßnahmen zur Realisierung fest. Das Protokoll der Beratung enthält

⁴ Vgl. Rainer Karlsch: Allein bezahlt? – Die Reparationen der SBZ/DDR, Berlin 1993.

⁵ Beide Befehle befinden sich nicht in deutschen Archiven. Nachfragen beim Staatsarchiv der Russischen Föderation in Moskau und beim Archiv des Außenministeriums der Russischen Föderation, ebenfalls in Moskau, blieben unbeantwortet.

⁶ Vgl. LAMag, Rep. K 6, MW, Nr. 1812.

Einzelheiten der Ausführungen der sowjetischen Militärs, die im Folgenden verkürzt wiedergegeben werden:

- Die Kraftfahrer und Beifahrer werden von der sowjetischen Armee bezahlt und beköstigt. Sie werden von ihr auch mit Winterkleidung versorgt.
- Die Bezahlung soll das Doppelte des derzeitigen Lohnes betragen, während der Festtage das Vierfache.
- Fahrer und Fahrzeuge werden nach Beendigung des Auftrages unversehrt in ihre Heimatorte zurückkehren können.

Wörtlich heißt es im Protokoll: „Die Versorgung der Fahrzeuge mit Brennstoff, Montage und Reparatur übernimmt die SMA. Für diese Aktion sollen nur erprobte Wagen zum Einsatz kommen. Aus der Reparatur kommende Wagen sollten 8.000-10.000 km bereits gefahren sein.“⁷ Die Mitschrift vermerkt auch, daß die sowjetischen Offiziere zu verstehen gaben, daß bei Nichteinhaltung des Termins die Fahrzeuge für immer beschlagnahmt werden würden und deren Besitzer keine Lebensmittelkarten mehr erhalten sollten. Außerdem seien diese Personen für einen anderweitigen Arbeitseinsatz vorzusehen. Bis zum 18. Dezember 1945 hätten die deutschen Behörden die ersten 400 Kraftfahrer zu melden. Für die Fahrt vom Heimatort des Fahrzeuges bis nach Potsdam seien die Deutschen für die Kraftstoffversorgung zuständig. Die Direktion für Straßenwesen würde diesen verauslagten Kraftstoffbetrag dann nach Abschluß der Aktion zurück erhalten. Alle übrigen Angelegenheiten würde Herr Oberleutnant Schnaidermann, der verantwortliche sowjetische Offizier der SMA Halle, mit General Kotikow klären.

Daß es zu keiner befriedigenden Klärung kam, verdeutlicht ein Untersuchungsbericht der der Provinzialverwaltung unterstellten Direktion für Kraftverkehr und Straßenwesen vom 23. Februar 1946: „Die am 17., 18. und 20. Dezember 1945 abgestellten 400 Fahrzeuge für obige Aktion sind z. Zt. in vier Bataillonen zusammengefaßt und teils in Berlin-Adlershof, teils in Bernau stationiert. In Adlershof befinden sich im Wesentlichen die einsatzbereiten Fahrzeuge und werden auch von dort aus zu Transportfahrten zwischen Berlin bzw. Spandau und Stettin eingesetzt. In Bernau, d. h. in einem Waldgelände außerhalb einer Kaserne, sind die reparaturbedürftigen Fahrzeuge abgestellt. Die Überführung dieser Fahrzeuge in einer hiesigen Werkstatt wurde abgelehnt, obschon die Reparaturen hier schneller und gründlicher durchgeführt werden können. Die Fahrer müssen dort die Reparaturarbeiten selbständig ausführen. Die sowjetische Truppe will sich hilfeleistend einschalten, sofern es sich um Beschaffung von Ersatzteilen handelt. Die Beifahrer und auch die Fahrer, sofern sie wegen Mangel an Ersatzteilen an ihrem Fahrzeug nicht weiterarbeiten können, werden zu anderweitigen Beschäftigungen herangezogen. Über die Behandlung und

⁷ Ebenda, Nr. 9154, Bl. 35ff.

Verpflegung durch die russische Truppe wird sehr geklagt. Die Unterbringung ist inzwischen in einer Baracke innerhalb des Kasernengeländes, das nicht verlassen werden darf, erfolgt. Dasselbe gilt für die in Adlershof stationierten Fahrer. Um ein unerlaubtes Entfernen – eventuell sogar mit Fahrzeug – zu unterbinden, wurden den Fahrern die Ausweispapiere abverlangt.

Herr Oberleutnant Nikiperlow vom Stab der Truppe Bernau, dem die dortigen Fahrzeuge unterstellt sind, gab an, daß die Fahrer pro Tag RM 8,-- Lohn bekämen. In Adlershof ist Herr Kapitän Fasfodinow zuständig für den Fahrzeug-Park. Nach seinen Angaben haben die Fahrer und auch Beifahrer für jede Fahrt nach Stettin und zurück ihr Geld bekommen. Es wurden für einen LKW RM 35,-- und für jeden Anhänger RM 10,-- pro Fahrt bezahlt. Dieser Betrag soll aber nur als Prämie für den Fahrer gedacht sein. Darüber hinaus soll die Festlegung eines bestimmten Tarifs geplant sein, wonach dann künftighin Fahrer, Beifahrer sowie auch die Fuhrunternehmen bzw. Fahrzeughalter entschädigt werden sollen. Über den Termin der Fertigstellung sowie über die Höhe dieses Tarifs konnte noch keine Auskunft gegeben werden.

Der Transport der demontierten Maschinen von Berlin bzw. Spandau nach Stettin ist ausschließlich Angelegenheit der sowjetischen Truppe, nicht der SMA. Der Truppenführer, Herr General Weißmann, ist jedoch – außer in Begleitung eines höheren russischen Offiziers nicht zu erreichen. Da Herr Oberstleutnant Schnaiderman von der SMA Halle auch jede Verhandlung über die Aktion Potsdam ablehnt, wäre der Weg über den Herrn Präsidenten der Provinz Sachsen zu General Kotikow, der den Befehl Nr. 66 erteilt hat, erforderlich.⁸

Das Schreiben verdeutlicht, daß die SMA und die Truppenführung völlig unkoordiniert handelten, und dies zum Nachteil der Deutschen.

Fast zeitgleich mit der „Aktion Potsdam“ war im Rahmen der „Aktion 112b“ Zucker aus der Provinz Sachsen, ebenfalls über Stettin, in die UdSSR gelangt. Die Lieferungen von Lebensmitteln waren ein bedeutender Posten in den Reparationsleistungen der Sowjetischen Besatzungszone. Vor Bekanntgabe des entsprechenden Befehls an Präsident Hübener inspizierten SMA-Offiziere die Zuckerfabriken und Zuckerverarbeitungsbetriebe der Provinz und stellten Fehlbestände bis zu 16 % fest. Diese mag es gegeben haben, denn der Drang nach Eßbaren war in der hungernden Bevölkerung groß. Und wenn die sowjetischen Offiziere tausende von Tonnen an Zucker vermißten, mußten Sündenböcke schnell gefunden werden. Per SMA-Befehl Nr. 93 vom 30. Dezember 1945 wurde Präsident Hübener befohlen, über die Betriebsdirektoren der Zuckerfabriken Tangermünde und Genthin eine Strafen zu verhängen. Den Präsidenten des

⁸ Ebenda, Nr. 6208, Bl. 140f.

Verwaltungsbezirkes Magdeburg und gleichzeitigen Oberbürgermeister der Stadt Magdeburg, Otto Baer, übergab General Kotikow am 26. Januar 1946 wegen „Untergrabung und Sabotage der Wirtschaft“ einem sowjetischen Militärtribunal. Ferner erhob das KPD-Organ „Volkszeitung“ am 28. Januar 1946 weitere schwere Vorwürfe gegen Baer: „Herr Baer begünstigt als Oberbürgermeister der Stadt Magdeburg Nazisten auf jede Art und Weise; widersetze sich der Entlassung der aktiven Nazisten aus den verantwortungsvollen Ämtern, hinderte hartnäckig die Ausweisung der eingefleischten Nazisten aus den guten Wohnungen. Auf diese Weise betrat der Präsident des Bezirkes Magdeburg, Herr Baer, den Weg der absichtlichen Nichterfüllung der Befehle der Sowjetischen Militärischen Administration und der verbrecherischen Einstellung zur Erfüllung seiner dienstlichen Pflichten.“⁹

Zurück zur „Aktion 112b“: Am 25. Dezember 1945 erging an Präsident Hübener der SMA-Befehl Nr. 88. Bereits zwei Tage darauf fand dazu eine erste Dienstberatung statt, an der der Leiter der Direktion für Straßenwesen sowie ein Präsidialdirektor der Provinzialverwaltung teilnahmen. Im Protokoll der Besprechung heißt es: „Grundsatz: die erforderlichen Fahrzeuge werden unter allen Umständen gestellt... Im Notfall wird mit Hilfe der Polizei jedes Fahrzeug beschlagnahmt, gleichgültig zu welchem Zwecke es fährt. Ich lasse mir Vollmachten geben von Herrn Siewert¹⁰. Sobald Schwierigkeiten auftauchen, wird rücksichtslos durchgegriffen. 53 Offiziere und 265 Soldaten der Roten Armee werden abkommandiert, die zur Verfügung stehen. Fahrzeuge jeder Art verwenden, und wenn es Omnibusse sind. Rücksichtslos die Polizei und die Soldaten der Roten Armee zur Hilfe nehmen. Die Fahrer müssen zwangsweise einberufen werden. Doppeltes Fahrpersonal. Jeder Teilnehmer muß seine Lebensmittelkarten mitbringen. Jeder Zuckersack muß kontrolliert werden. Die Aktion ist bis zum 20. des folgenden Monats zu beenden. Aus diesem Grunde sind sämtliche Lastwagen mit Benzin- und Dieselantrieb über 2t mit Anhänger, ebenfalls Möbelwagen mit Anhängern, sofort zu beordern. Sie sind zu beschlagnahmen und für diese Aktion einzusetzen. Weiterhin sämtliche Zugmaschinen, die irgendwie greifbar sind. Bei Nichterfüllung dieses Befehls müßten weitere 10.000t geliefert werden.“¹¹

An dieser Stelle sei ein Einschub gestattet. Die „Aktion 112b“ war spontan und in ihrer Art sicher einmalig. Aber bereits infolge des SMA-Befehls Nr. 7 vom 3. Januar 1946 hatten 13 Zuckerfabriken der Provinz in den ersten drei Monaten des Jahres 1946 weitere 109.000 Tonnen Zucker

⁹ Ebenda, Rep. K 2, Min.Präs., Nr. 3941, Bl. 1.

¹⁰ Dem Kommunisten Robert Siewert unterstand als 1. Vizepräsidenten der Provinzialverwaltung das Ressort Inneres, ab November 1946 amtierte Siewert als Innenminister der Provinz, ab 1947 des Landes Sachsen-Anhalt.

¹¹ LAMag, Rep. K 6, MW, Nr. 9154.

in die UdSSR zu liefern.¹² Um eine Vorstellung von dieser Größenordnung zu erhalten, sei vermerkt, daß geschlossene Eisenbahnwaggons damals eine Tragfähigkeit von 25 Tonnen hatten. 100.000 Tonnen entsprachen also einem Fassungsvermögen von 4.000 Waggons.

Am 5. Januar 1946 waren bereits 5.000 Tonnen nach Stettin gebracht worden. Die Aktion drohte jedoch am 7. Januar zusammenzubrechen, da die Transportkapazitäten erschöpft waren. Als letztes Aufgebot wurden 83 Traktoren und LKW mit Holzgenerator beschlagnahmt. Grundlage dafür war wiederum ein Befehl Kotikows. Die „Aktion 112b“ wurde etwa Mitte Januar 1946 beendet, der Befehl war ordnungsgemäß ausgeführt worden.¹³

Die auf Bezahlung und Entschädigung der Fahrzeugbesitzer und Fahrzeugführer hinauslaufenden Zusagen der SMA wurden in der Folgezeit fast gar nicht erfüllt. In beiden Aktionen gingen deutschen Firmen 77 Fahrzeuge einschließlich Anhänger verloren, für die sie keine Entschädigung erhielten. Auch die Bezahlung der Fahrer und Beifahrer verlief sporadisch und unterschiedlich und lag unter den genannten Zusagen. Letzteres besonders bei der „Aktion Potsdam“, die vom 20. Dezember 1945 bis zum 30. April 1946 lief. Die anfallenden Unkosten der Kfz-Besitzer, Tankstellen und Reparaturbetriebe beliefen sich auf 2,3 Mio. RM und wurden nie beglichen. Die deutschen Dienststellen waren sogar bereit, diese Kosten in den Landeshaushalt einzustellen, erhielten aber von der SMA in Halle und der SMAD in Karlshorst keine Bestätigung. Bis zum Frühjahr 1949 fanden zehn Verhandlungen der Landesregierung mit Vertretern der SMA zur Begleichung der fälligen Rechnungen statt. Die Sowjets erfanden stets neue Abrechnungsmodalitäten, Anordnungen und Zuständigkeiten, so daß die deutschen Dienststellen in arge Bedrängnis gerieten.

Der Direktion für Kraftverkehr gingen im zweiten Halbjahr 1946 die Rechnungen für die „Aktion Potsdam“ zu, da sie im Auftrag der SMA als verantwortliche Behörde der zuständige Ansprechpartner war. Doch wurden nur die Belege gesammelt und die Antragsteller mit dem Argument getröstet, die Unterlagen seien nicht vollständig oder fehlerhaft.

Im Jahre 1947 verschärfte sich die Situation, denn die deutschen Behörden und die politische Öffentlichkeit drängten auf Entscheidungen zur Bezahlung der Kosten. In einem Bericht des Ministeriums der Finanzen an das Kabinett vom 30. Mai 1947 heißt es in diesem Zusammenhang: „Zu Beginn der Aktion wurde den Fahrzeughaltern und Beifahrern Bezahlung zugesichert, sowie Verpflegung nach den Sätzen der Roten Armee... Den Fahrzeughaltern wurde für die Bereitstellung und Abnutzung der eingesetzten Wagen eine Entschädigung zugesichert. Nach Feststellung der

¹² Vgl. ebenda, Rep. K 2, Min.Präs. Nr. 3940, Bl. 2f.

¹³ Vgl. ebenda, Rep. K 6, MW, Nr. 9154.

Verantwortlichen sind jedoch bedingt an die Fahrer und Beifahrer im Stab bei Bernau Zahlungen und in beschränktem Umfang in Form von Leistungsprämien bezahlt worden. Den Fahrzeughaltern ist niemals eine Entschädigung ausgezahlt worden. Es muß darauf hingewiesen werden, daß ein wesentlicher Teil der bereitgestellten Transportmittel Eigentum mittlerer und kleiner Betriebe darstellt, die nicht im Stande sind, die entstandenen Aufwendungen und Kosten zu bestreiten... und nunmehr die Absicht haben, die Angelegenheit über die antifaschistischen Blockparteien dem Provinziallandtag zuzuarbeiten.“ Das Schreiben schließt mit einer Empfehlung zur Heilung des Schadens: „Da hierfür bereits ein Präzedenzfall vorliegt, wobei auf Grund des Befehls Nr. 175 der O[bersten]SMAD vom 18.12.1945 für den Transport von Zucker aus der Provinz Sachsen-Anhalt nach Stettin Fahrzeughalter in der Provinz Lastkraftwagen zur Verfügung stellten und die aufgewendeten Kosten auch mit Zustimmung der SMA aus Provinzmitteln erstattet *erhielten*, empfiehlt es sich, in gleicher Weise zu verfahren und die anerkannten Aufwendungen für die Aktion Potsdam zu Lasten des Provinzialhaushaltes nunmehr nach Genehmigung durch die SMA schnellstens auszuzahlen.“¹⁴

Zahlreiche Beschwerdebriefe wurden in der Angelegenheit verfaßt und gingen unter anderem auch beim Sender Leipzig des Mitteldeutschen Rundfunks und beim Petitionsausschuß des Landtages ein.¹⁵ Sehr ernst nahm Ministerpräsident Erhard Hübener einen Brief der Landtagsfraktion der CDU vom 25. November 1947. Daraus sei zitiert: „Die Verzögerung der Bezahlung ist immer damit zu erklären versucht worden, daß zwischen der Landesregierung und der SMA bisher keine Übereinstimmung über die Verrechnung der Transportkosten erzielt worden war. Wir halten eine solche Begründung für völlig abwegig. Die Fuhrunternehmer sind mit ihren Fahrzeugen von einer deutschen Behörde zur Arbeitsleistung aufgefordert und gezwungen worden... Es dürfte in der Vergangenheit ohne Beispiel sein, daß sich eine zentrale deutsche Behörde viele Monate bitten läßt, ihre finanziellen Verpflichtungen zu erfüllen und zwar von Gewerbetreibenden, deren unpünktliche Steuerzahlung mit hohen Zuschlägen geahndet wird.“¹⁶ Hübener leitete das Schreiben an Wirtschaftsminister Willi Dieker mit der Bemerkung weiter: „Wenn es nicht möglich ist, mit der SMA zu einer Einigung zu kommen, müssen wir die Leute bezahlen und von der SMA Einstellung des Betrages in unserem Etat erlangen. Ich empfehle, die Sache im Kabinett zu erarbeiten.“¹⁷

Im Laufe des Jahres 1947 lehnten die Sowjets eine Bezahlung erneut ab. Deshalb schrieb Hübener am 29. Dezember 1947 persönlich an Kotikows Nachfolger, General Michail K. Schljachtjenko: „Die Aktion wurde am

¹⁴ Ebenda, Rep. K 5, MdF, Nr. 1499.

¹⁵ Vgl. ebenda, Rep K 6, MW, Nr. 6208.

¹⁶ Ebenda, Bl. 129f.

¹⁷ Ebenda.

30.04.1946 beendet. Die von dem Leiter der Aktion, Herrn General Waisman, Potsdam, in Aussicht gestellte Erstattung der Kosten an die Fahrzeughalter ist bis heute mangels entsprechender Entscheidung der OSMAD noch nicht vorgenommen worden.

Das Wirtschaftsministerium hat anlässlich eines Besuchs von Herrn Ippolitow von der Finanz-Abteilung in Berlin-Karlshorst am 30.05.1947 einen eingehenden Bericht gefertigt und Herrn Ippolitow zur weiteren Veranlassung übergeben. Auf Empfehlung des Chefs der Finanzabteilung bei der SMA in Halle, Herrn Ptuchin, während einer Besprechung am 20.10.1947, wurde alsdann nochmals der OSMAD in Berlin Karlshorst das inzwischen mit RM 2 181 010,92¹⁸ festgestellte Ergebnis der entstandenen Aufwendungen im Berichtswege gemeldet und um Bereitstellung der erforderlichen Mittel dringend gebeten. Abschrift dieses Berichts, den ich zu Ihrer Unterrichtung anliegend beifüge, wurde Ihrer Finanzabteilung am 21.10.1947 zugestellt und gebeten, die dringlich gewordene Regelung der Angelegenheit im Sinne des Antrages befürwortend zu unterstützen.

Im Hinblick darauf, daß eine Entscheidung nunmehr fast zwei Jahre verzögert und die Angelegenheit zum Gegenstand einer Beschwerde durch die betroffenen Kreise bei Landtagsfraktionen der Blockparteien gemacht wurde, erscheint es dringend erforderlich, eine Entscheidung herbeizuführen. Ich darf Sie daher bitten, die OSMAD zu veranlassen, den erforderlichen Betrag zur Verfügung zu stellen.¹⁹

Am 3. Februar 1948 schrieb Wirtschaftsminister Willi Dieker an die Finanzabteilung der SMA in Halle. Dem Schreiben waren 36 Seiten Anlagen über die Abrechnungsmodalitäten beigelegt, wie sie die Finanzabteilung der SMA in einer Unterredung am 27. Januar 1948 von den deutschen Behörden gefordert hatte. Dieker wies in aller Dringlichkeit auf die Erledigung der Angelegenheit hin: „Ich bin der Auffassung, daß eine weitere Verzögerung der Zahlungen dem Ansehen der beteiligten Regierungsstellen bei dem betroffenen Transportgewerbe abträglich sein könnte und vermeidbare Wirkungen auf die intervenierenden Landtagsvertreter hervorrufen müßte. Schließlich dürften auch keine Gründe vorliegen, die im Vergleich zu der bereits seit längerer Zeit durch Kostenerstattung abgewickelten Aktion 112b (Zuckertransport) eine unterschiedliche Behandlung der Aktion Potsdam rechtfertigen würden.“²⁰

Die SMA in Halle reagierte nicht auf Diekers Schreiben. Ministerpräsident Hübener sah sich genötigt, am 27. Februar 1948 erneut beim General vorstellig zu werden und ihm das Schreiben persönlich zu übergeben. Danach teilte er seinem Wirtschaftsminister mit: „Ich habe erneut Herrn General darum gebeten, daß die Angelegenheit Aktion Potsdam

¹⁸ Die von Hübener erwähnte Summe enthielt noch nicht die Erstattung der verlustig gegangenen Kfz und Anhänger.

¹⁹ LAMag, Rep. K 6, MW, Nr. 6208, Bl. 123.

²⁰ Ebenda, Bl. 118.

sobald wie möglich abgewickelt werden möge. Der Herr General wird sich mit seiner Finanzierung in Verbindung setzen.“²¹ Darauf hin fand am 7./8. April 1948 eine Aussprache Diekers mit sowjetischen Offizieren aus Karlshorst und Halle statt. Sie endete ergebnislos. In einer Mitteilung an Ministerpräsident Hübener berichtete Dieker darüber, „daß eine neue Abrechnung nach den Instruktionen zum Befehl Nr. 0105, die bis jetzt unbekannt waren, erstellt werden müsse.“²²

Das Wirtschaftsministerium lud in Auswertung dieser Zusammenkunft alle geschädigten Unternehmen am 26. April 1948 nach Halle ein und machte sie mit diesen neuen Abrechnungsverfügungen bekannt. Die neuen Forderungen gingen bis Ende November im Finanzministerium ein. Voller Hoffnung auf eine Lösung der Angelegenheit teilte Dieker am 9. Dezember 1948 Finanzminister Werner Brusckke mit, daß sich das Kabinett am 15. Dezember 1948 erneut mit der „Aktion Potsdam“ befasse. Der Leiter der Abteilung Reparationen im Wirtschaftsministerium nahm daraufhin am 6. Januar 1949 wiederum Kontakt zur SMA in Halle auf. In einem Aktenvermerk an Dieker übermittelte er diesem, die SMA „habe ihm die Genehmigung zur Bereitstellung dieses Betrages rundweg mit den Bemerkungen, daß die Forderungen der Fahrzeughalter notfalls als Besatzungskosten zu betrachten seien, abgelehnt.“²³ Am folgenden Tag mahnte Dieker gegenüber Finanzminister Brusckke an, es sei erforderlich, „daß der Herr Ministerpräsident in einer Besprechung mit dem General Michail K. Schlachtjenko diesen noch einmal auf dieses ungelöste Problem aufmerksam macht.“²⁴

Im Februar 1949 wollten die Sowjets dann jedoch nur noch ein Zehntel der Kosten übernehmen und sahen keinen weiteren Handlungsbedarf.²⁵ Die Situation spitzte sich im Frühjahr 1949 zu, als eine geschädigte Person ihre Unkosten von 2.985 DM vor dem Amtsgericht Merseburg einzuklagen suchte. Die Klage wurde jedoch abgewiesen. Zur Begründung hieß es: „Der Vergütungsanspruch, den die Klägerin geltend macht, ist ein öffentlich-rechtlicher. Er ist hervorgegangen aus der durch die untere Verwaltungsbehörde der Beklagten erfolgten Inanspruchnahme der Sachen und Dienste der Klägerin. Ihren Rechtsgrund findet diese Beanspruchung in § 3 Abs. 3 RLG²⁶. Die Geltendmachung der hierfür der Klägerin nach § 26 Abs. 1 RLG zu gewährenden Vergütung ist aber allein im Verwaltungswege zu verfolgen, weil nach § 27 Abs. 3 S. 3 RLG der Rechtsweg ausgeschlossen ist.“²⁷

²¹ Ebenda, Bl. 117.

²² Ebenda, Bl. 103.

²³ Ebenda, Bl. 92.

²⁴ Ebenda.

²⁵ Vgl. ebenda, Bl. 88.

²⁶ Die Abkürzung steht für Reichsleistungsgesetz.

²⁷ LAMag, Rep. K 6, MW, Nr. 6208, Bl. 82f.

Der Schriftverkehr zur Aktion „Potsdam“ verliert sich im Frühjahr 1949. Bislang ist ungeklärt, ob die geschädigten Fahrzeughalter jemals entschädigt wurden. Nach der Gründung der DDR konnten noch bis zum 30. Juli 1950 beim Amt für Reparationen der Regierung der DDR Ansprüche gestellt werden.

Leidtragende an beiden Aktionen waren die Privatbesitzer von Fahrzeugen und meist deren Angestellte, die als Kraftfahrer eine unzureichende Bezahlung erhielten. Die starre Haltung der sowjetischen Militärbehörden läßt sich sicher nur politisch erklären, den privaten Mittelstand wollte man ausbluten lassen. Denn die privaten Fuhrunternehmer oder LKW-Besitzer standen dem immer stärker popularisierten „Traumziel Sozialismus“ im Wege. Treffend resümierte das SED-Politbüro das Jahr 1948: „Die Lage war dadurch gekennzeichnet, daß die Widersprüche schroff zu Tage traten und die Klassenauseinandersetzung sich verstärkte. In diesen Schichten bestanden starke Vorbehalte, teilweise offene Feindschaft gegen die führende Rolle der Arbeiterklasse... Verbreitet waren antikommunistische und antisowjetische Ansichten. Noch war die Gefahr nicht gebannt... zu einem Generalangriff auf die revolutionären Errungenschaften der Werktätigen.“²⁸ Mit den Aktionen „Potsdam“ und „112b“ schlug die Besatzungsmacht zwei Fliegen mit einer Klappe. Sie verbesserte ihre eigene Wirtschaftslage und demontierte in ihrer Besatzungszone das private Unternehmertum.

²⁸ Gerhard Roßmann: Geschichte der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, Berlin 1978, S. 178f.

Autoren

Dietmar Schulze	Dr. phil., Leipzig
Anja Edith Spuhn	M.A., wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Technischen Universität Košice (Slowakei)
Daniel Bohse	Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Institut für Geschichte an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg
Henrik Eberle	Dr. phil., Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Institut für Geschichte an der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg
Wilfried Lübeck	Dr. phil., Groß Ammensleben

Hallische Beiträge zur Zeitgeschichte

Herausgeber: Prof. Dr. Hermann-Josef Rupieper † (Heft 1-14)
Dr. Jana Wüstenhagen, Daniel Bohse (ab Heft 15)
Lehrstuhl für Zeitgeschichte
Institut für Geschichte
Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg
06099 Halle

Heft 10 / 2001

Mit Beiträgen von Jan Gerber, Christina Schröder, Jana Wüstenhagen/Karsten Rudolph und Georg Wagner-Kyora.

Heft 11 / 2002

Mit Beiträgen von Andreas Malycha, Anjana Buckow und Ulrich Pfeil.
Zeitzeugen: Herbert Prieu und Hans-Dieter Nover.

Heft 12 / 2002

Mit Beiträgen von Hagen Jahn, Frank Hirschinger und Daniel Bohse.

Heft 13 / Sonderheft / 2003

Mit Beiträgen von Kristiane Gerhard, Marianne Taatz, Christina Müller, Eckehard Pistrick und Ria Hänisch.

Heft 14 / Sonderheft/ 2004

Mit Beiträgen von Hans-Joachim Diesner, Hans-Dieter Zimmermann und weiteren Zeitzeugen.