

Deutrans

Die Internationale Spedition der DDR

Kriegsentschädigung für die Sowjetunion

Bereits seit 1921 gab es mit der „Deutsch-Russischen-Transportgesellschaft AG“ – kurz Derutra – eine Speditionsfirma für den Warentransport zwischen dem damaligen Deutschen Reich und der jungen Sowjetunion. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurde in der sowjetischen Besatzungszone eine Spedition gebraucht, die den Abtransport der Reparationsleistungen abwickeln konnte. In Vorbereitung des Befehls Nr. 076 der sowjetischen Militäradministration vom 2. April 1946 erfolgte die Neugründung der Derutra, die hierfür allein bemächtigt wurde.

Die Derutra war eine der sogenannten „Sowjetische Aktiengesellschaften“ (SAG): von neun Aktionären waren acht aus der UdSSR. Das Stammkapital kam aus beschlagnahmten Wirtschaftsgütern, in diesem Fall Transporteinrichtungen und Lagerhäusern, aber auch aus angeblich „herrenlosen“ Kunst- und Kulturgütern. Die folgenden Reparations- und Beutezügen der sowjetischen Besatzer genossen Priorität gegenüber zivilen und wirtschaftlichen Versorgungsgütern – sie hatten stets Vorfahrt.

Der Wiederaufbau des vormals innerdeutschen Warentransports sollte den politischen und wirtschaftlichen Einfluss in den Westzonen und im westlichen Ausland vergrößern. Hierfür wurde mit dem Befehl 138/47 vom 4. April 1947 eine „Verwaltung für Interzonen- und Außenhandel“ geschaffen, die 1950 die staatliche „Deutsche Spedition“ gründete. Dieser Zusammenschluss von teils privaten und teils verstaatlichten Unternehmen wickelte bis 1954 den Warentausch mit dem nichtsozialistischen Ausland und vor allem den Interzonenhandel ab. Mit der „Deutschen Spedition“ sollte zusätzlich der florierende Schmuggel zwischen den Westzonen und der SBZ eingedämmt werden, indem man das Unternehmen umfassend kontrollierte.

Sowohl die Derutra als auch die „Deutsche Spedition“ organisierten Transporte als reine Speditionsunternehmen, ohne dabei über eigene signifikante Transportmittel zu verfügen. Sie benutzten vornehmlich die Züge der Deutsche Reichsbahn, die allein 1950 über 86,6 Prozent des Binnengüterverkehrs abdeckte. Den Straßentransport übernahmen hauptsächlich die volkseigene Kraftverkehrsbetriebe oder teilweise private Transportbetriebe. Letztere wurden vor allem für lokale Routen bis zum Ende der DDR geduldet, um die nötige Flexibilität vor Ort zu sichern.



LKW des DDR Unternehmens VEB
Kombinat DEUTRANS in der 80er
Jahren

© CHRISTIAN SUHR / HOFERICHTER&JACOBS

Der Zusammenschluss zu Deutrans

Nach dem Volksaufstand am 17. Juni 1953 erkannte die sowjetische Staatsführung, dass die hohen Reparationsforderungen die DDR wirtschaftlich und politisch destabilisierten. Die wirtschaftlichen Verluste für das ganze Land beliefen sich auf durchschnittlich 22 Prozent pro Jahr – der Spitzenwert war 48 Prozent! In der Folge wurden 33 Sowjetische Aktiengesellschaften zum 1. Januar 1954 in das „Volkseigentum“ der DDR übertragen, darunter auch die Derutra AG.

Sie wurde in „VEB Deutrans – Internationale Spedition“ umbenannt und vereinigte nun auch die Betriebsleistungen der „Deutschen Spedition“. Denn die Aufgabe des DDR-Güterverkehrs hatte sich inzwischen gewandelt, nicht nur weil die einseitigen Lieferungen in die Sowjetunion wegfielen und die Transporte in die BRD zunächst zurückgegangen sind. Einen weiteren Grund gab 1952 die Aufteilung der DDR in 15 Bezirke. Die jeweilige Bezirksregierung – der Rat des Bezirkes – bekam eine eigene Direktion Kraftverkehr, die nur für den Binnenverkehr zuständig war. Jedem Bezirk wurde nun auch der komplette Fuhrpark als VEB Kraftverkehr übertragen. Die Betriebe der „Deutschen Speditionen“ wurden gespalten: Der Binnentransport blieb bei den Bezirken, der Außenhandelstransport ging an die Deutrans. Durch die Konzentration des DDR-Außenhandels im Unternehmen Deutrans wurde dieser deutlich gestärkt.



Ein Containerzug mit wichtigen Gütern
für das Binnenland verläßt den
Containerumschlagplatz im Rostocker
Überseehafen

Bundesarchiv / Bild 183-J1209-0004-001 Sindermann / CC-BY-SA

Gleich im ersten Jahr kam eine bedeutende Aufgabe hinzu: Deutrans wurde 1954 alleiniger und offizieller Messespeditour der Leipziger Messe – insbesondere zur Frühjahrs- und Herbstmesse eine wichtige Zusatzeinnahme. Von 1959 bis 1965 übernahm man vorübergehend die Aufgabe des VEB Deutfracht und damit die Befrachtung der kleinen aber wachsenden DDR-Handelsflotte der Deutschen Seereederei (DSR). Diese Betriebssparte wurde danach mit der DSR in Rostock zusammengelegt, wo 1960 der Überseehafen fertiggestellt werden konnte. Bis dahin musste die Deutrans größere Tonnagen über den vormals preußischen nun polnischen Hafen Szczecin disponieren, was weniger lukrativ war. Bis zum Ende der DDR nahm die Deutrans auch Luftfrachtaufträge entgegen, die hauptsächlich von der DDR-Fluggesellschaft Interflug über Berlin-Schönefeld abgefertigt wurden.



Container der DDR mit Aufschrift
VEB Deutfracht/Seerederei Rostock-
Überseehafen

CC-SA 3.0

Deutrans im deutsch-deutschen Güterverkehr

Mit dem Monopol, als einziger Spediteur der DDR international tätig sein zu können, bot sich für Deutrans natürlich die Gelegenheit, Geschäfte gegen „harte Währung“ zu machen. Einnahmen in D-Mark oder in Dollar waren der DDR sehr willkommen. Und so baute man den Kontakt zu westdeutschen Ex- und Importeuren aus, um entsprechende Waren entweder aus dem westdeutschen oder dem ostdeutschen Werk möglichst über die komplette Route anzuliefern. Denn in beiden Fällen war das westdeutsche Transportunternehmen Auftraggeber und zahlte.

Zusätzlich bot sich Deutrans immer wieder als Subunternehmer für westliche Spediteure an und wickelte die Aufträge dann mit Transportmitteln der volkseigenen Kraftverkehrsbetriebe der Bezirke ab. Bei diesem Dienstleistungsexport nutzten ihr die geringen Personal- und Materialkosten, die ja in DDR-Mark anfielen. Der DDR-Kraftfahrer wurde in DDR-Mark entlohnt, der Auftrag durch das westdeutsche Unternehmen an Deutrans aber in D-Mark bezahlt.

Anfangs hatten westdeutsche Unternehmen durchaus Bedenken, ein staatliches Unternehmen der DDR zu beauftragen. Doch Deutrans war zuverlässig, ob als Auftragnehmer oder als Auftraggeber. Und so waren Deutrans-Fahrzeuge immer häufiger auch in der BRD und in Westeuropa zu sehen. Im ersten Jahr des innerdeutschen Güterverkehrs 1957 beförderte Deutrans in 3.066 Einsätzen etwa 40.000 Tonnen – dreißig Jahre später waren es bei über 317.000 Einsätzen mehr als 3,3 Mio. Tonnen allein für das „nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet“.



Leipziger Frühjahrsmesse 1969: VEB
Takraf stellt ein Container-
Umschlagsystem für Lasercontainer,
Containerkrane, Spezial-LKWs und
Spezialgüterwagen vor

BUNDESARCHIV BILD 183-H0303-0001-006 /RITTER / CC-BY-SA

Deutrans als Devisenbeschaffer

In den 60er und 70er Jahren explodierte weltweit der Transportbedarf für Güter. Hilfreich war dabei die Einführung international standardisierter Container Mitte der 60er Jahre, die auch heute

noch das Bild des Welthandels bestimmen. Sie können ohne Probleme zwischen Schiffen, Eisenbahnwaggons und LKW umgeladen werden. Deutrans organisierte 1968 mit der Deutschen Reichsbahn den ersten Containerzug von Dresden nach Rostock, wo von nun an Millionen von Containern verschifft wurden.


Das florierende Geschäft weckte bei der Staatsführung der DDR Begehrlichkeiten, kostete doch Honeckers Sozialpolitik zur Verbesserung der Lebensverhältnisse aller DDR-Bürger Unsummen. Deutrans bot wertvolle Deviseneinnahmen und wurde angehalten seine Dienstleistungen auszubauen. So wurden insbesondere in den 80er Jahren Transitaufträge von einem westlichen Staat in einen anderen zum lohnenden Geschäft. Die Lage in der Mitte Europas und an der Grenze des „Eisernen Vorhangs“ machte die DDR zum idealen Transitland, wenn denn die Route über das Staatsgebiet führte – Umwege wurden gern in Kauf genommen. Größtes Hindernis dabei waren die jährlich limitierten Einfahrtsgenehmigungen, weswegen Deutrans immer mehr mit westlichen Transport- und Speditionsfirmen kooperierte, ja sogar gemeinsame Unternehmen mit Partnern aus den Niederlanden, Belgien und Großbritannien gründete. In Mailand, Helsinki, Straßburg, Hamburg, Düsseldorf und Essen entstanden eigene Deutrans-Büros. Ab 1975 hatte die Deutrans auch einen Umzugsservice für ausländische Diplomaten und ab 1986 einen internationalen Kurierdienst für kleine Sendungen.

In den 80er Jahren nahm Deutrans wohl etwa eine halbe Milliarde D-Mark ein, genaue Zahlen gibt es leider nicht. Doch Deutrans wurde bis zum Schluss zwei Grundprobleme nie los: Zum einen flossen alle Einnahmen aus dem ertragreichen Westgeschäft direkt in den Staatshaushalt. Der Staat wiederum investierte so wenig wie möglich in Deutrans. Das Geschäftsmodell mit geleasteten Fahrzeugen und knappen Lagerkapazitäten baute auf einer staatlich gesicherten Monopolstellung und dem Marktvorteil durch den günstigen Wechselkurs. Deutrans war international konkurrenzfähig, nutzte teilweise westliche Fahrzeuge und bot den Fahrern Reiseprivilegien. So kam es für DDR-Bürger als modernes Unternehmen daher, obwohl es von der Staatsführung bis auf den letzten Pfennig ausgenommen wurde. Doch 1989/90 hatte Deutrans weder einen eigenen Fuhrpark, noch Immobilien und keinerlei Rücklagen: „Mit dem Wegfall der durch den Staat aufrecht gehaltenen Privilegien fiel das ‚Kartenhaus‘ zusammen. Deutrans war nicht zu retten!“ (Suhr 2010, S. 67) Deutrans wurde 1992 im Handelsregister gelöscht.



Größenvergleich eines heutigen Speditionsfahrzeuges mit einem Oldtimer aus den 80er Jahren

Zeitstrahl



■ 23. März 1946	Neugründung der Deutsch-Russischen Transportgesellschaft (Derutra) zum Zwecke des vollständigen Transports von Reparationsgütern aus der SBZ/DDR in die Sowjetunion
■ 1. Januar 1954	Rückübertragung der Derutra aus sowjetischem Mehrheitsbesitz an die DDR Umbenennung in VEB Deutrans – Internationale Spedition, Reparationstransporte und Transport von Außenhandels- und Transitgütern als Kerngeschäft
■ 1954	Deutrans wird alleiniger Messespeditour der DDR
■ 1956	Von 412 Mio. Tonnen in der DDR transportierter Güter entfallen nur 18 Prozent auf Kraftverkehr, der Rest auf Bahn und Binnenschiffe
■ 1957	Beginn des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs durch Deutrans
■ 1959 – 1964	Deutrans übernimmt vorübergehend Deutfracht und damit den Transport über See, Umbenennung in VEB Deutrans – Internationale Spedition und Befrachtung
■ 1962	Das Ministerium für Verkehr übernimmt die Zuständigkeit für Deutrans vom Ministerium für Außenhandel und Innerdeutschen Handel
■ 1. Juli 1965	Herauslösung der Deutfracht aus der Deutrans und Zuordnung zur Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft, Gründung des VEB Deutfracht/Seereederei Rostock (DSR)
■ 3. Mai 1968	Deutrans bekommt das Monopol auf den Transport aller Transitgüter
■ 30. Juni 1968	Abfertigung des ersten Containerzuges der Deutschen Reichsbahn von Dresden über Berlin nach Rostock
■ Oktober 1968	Deutrans wird vollberechtigtes Mitglied in der einzigen Weltorganisation des Speditionswesens FIATA (Fédération Internationale des Associations de Trabsitaires et Animilés)
■ 1970	Anteil des Güterverkehrs über die Straße liegt bei 23,6 Prozent vom Gesamttransport
■ 1. Januar 1972	Ausgliederung des Containerbereiches in die Deutsche Reichsbahn als „DDR Cont“
■ 1. Januar 1975	Gründung des „Transport-Service“ bei Deutrans, mit dem alle in der DDR tätigen Diplomaten umzogen

■	1. Juli 1979	Umgestaltung in VEB Kombinat Deutrans mit VEB Deutrans Internationale Spedition als Stammbetrieb und den Betrieben VEB Deutrans-Transcontainer (ehemals DDR-Cont) und VEB Deutrans Internationaler Güterkraftverkehr mit eigenen Fahrzeugen
■	1. Juni 1986	Gründung von „Deutrans-Express“ für Kurierdienst und Kleingutverkehr mit regelmäßigen Strecken nach BRD und Westberlin (täglich), Österreich, Schweiz, Holland, Belgien, Dänemark und Schweden (alle zwei Tage) und Frankreich, Italien, Polen, CSSR (alle vier Tage)
■	Ende 80er Jahre	Deutrans hat Büros u.a. in Szczecin (Polen), Moskau (UdSSR), Budapest (Ungarn), Trelleborg (Schweden), Damaskus (Syrien), Prag (CSSR), Mailand (Italien), Helsinki (Finnland), Strasbourg (Frankreich), Hamburg, Düsseldorf, Essen
■	1. Juli 1990	Umwandlung in Deutrans GmbH unter dem Dach der Treuhandanstalt
■	Ende 1992	Löschung der Deutrans GmbH aus dem Handelsregister

Zusatzinformationen

Begriffe und Personen

Reparationsleistungen

Im Potsdamer Abkommen vom 2. August 1945 beschlossen die Besatzungsmächte, dass ihre Reparationsansprüche an Deutschland vornehmlich durch Sachlieferungen aus ihrer jeweiligen Besatzungszone befriedigt werden sollten. Die Sowjetunion bekam aufgrund der enormen eigenen Verluste das Recht, auch Reparationen aus den westlichen Zonen zu erhalten. Bereits im Mai 1946 unterbanden die westlichen Besatzungsmächte dies jedoch wieder. Die Sowjetunion bediente sich daher bis 1953 massiv in der eigenen Besatzungszone. Nach heutigen Erkenntnissen war von 1945 bis 1953 insbesondere die Schwerindustrie betroffen. Zunächst wurden die Anlagen aus mehr als 2.000 der wichtigsten und bestausgerüsteten Betriebe abgebaut und in die Sowjetunion verbracht. Etwa 11.800 Kilometer Eisenbahnschienen wurden demontiert, was etwa 48 Prozent des gesamten Netzes entsprach. Ab 1946 verlagerte sich die Reparationspolitik der Sowjetunion auf Entnahmen aus der laufenden Produktion. Dafür wurden aus den Betrieben sogenannte „Sowjetische Aktiengesellschaften“ (SAG) gebildet. Bis 1953 flossen im Durchschnitt 22 Prozent des gesamten Bruttosozialproduktes der SBZ/DDR direkt in die Sowjetunion. Erst als am 17. Juni 1953 der Protest der DDR-Bevölkerung gegen diese Praxis und gegen Demokratiedefizite eskalierte, übergab die UdSSR zum Jahreswechsel 1953/1954 insgesamt 33 SAG-Betriebe an die DDR. Die SBZ/DDR trug etwa 97 Prozent der gesamten Reparationsleistungen Deutschlands – etwa 99 Mrd. DM (Preisniveau 1953). Die westlichen Besatzungsmächte verzichteten weitgehend auf Reparationsforderungen und förderten den Wiederaufbau der zudem deutlich weniger zerstörten Wirtschaft in ihren Besatzungszonen mit dem Marshall-Plan.

Marshallplan

Die USA installierten mit dem vom US-Außenminister George C. Marshall initiierten „European Recovery Program“ ein gewaltiges wirtschaftliches Wiederaufbau-Programm für Westeuropa. Im Rahmen des sogenannten Marshallplans flossen von 1946 bis 1952 etwa 12-16 Mrd. US-Dollar in westeuropäische Länder. Deutschland war mit 1,4 Mrd. US-Dollar nach Großbritannien, Frankreich und Italien der viertgrößte Empfänger. Neben dem Wunsch, Not und Elend im zerstörten Europa möglichst schnell und effektiv zu lindern, verfolgten die USA mit dem Programm noch weitere Absichten: die Kanalisierung der Überproduktion im eigenen Land und die Eindämmung des Kommunismus der Sowjetunion. Diese empfand das Programm auch als politische Einmischung und entzog die unter ihrem Einfluss stehenden osteuropäischen Staaten dem Zugriff des Marshallplans. Die wirtschaftliche Teilung Europas wurde so enorm beschleunigt. 1949 gründete die Sowjetunion als Reaktion den „Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe“ RGW (im Westen als COMECON bekannt), der bis 1991 die Wirtschaftsunion des sozialistischen Ostblocks darstellte.

Material

Speditions- und Verkehrsleistungen der Deutrans 1987

Grenzüberschreitender Verkehr mit durchschnittlicher Anzahl von Nutzkraftwagen	3.402	Fahrzeuge
---	-------	-----------

davon	NSW-Einsätze	3.905	Fahrzeuge
	Dienstleistungsexport	296	Fahrzeuge
	Ro-Ro-Trucking	90	Fahrzeuge
	Containertransporte	58	Fahrzeuge
	Schwerlasttransporte	19	Fahrzeuge
	Trassentransporte	17	Fahrzeuge
	Direkttransporte	11	Fahrzeuge
	Messetransporte	6	Fahrzeuge

Außenhandelstransporte NSW	317.348 mit 3,316 Mill. Tonnen
-----------------------------------	--------------------------------

davon	Export	208.051 mit 2,269 Mill. Tonnen
	Import	109.297 mit 1,047 Mill. Tonnen

Ausladung je Exporteinsatz:	10,9	Tonnen
-----------------------------	------	--------

Rückauslastungsquote:	46,2	Prozent
-----------------------	------	---------

Umlaufquote	1,43
-------------	------

Containerverkehr	Einsätze	161.057	Stück
davon	NSW	28.937	Stück
	SW	130.394	Stück
	Transit	1.726	Stück
angemietete Container von der DR		10.600	Stück
Seehafenumschlag des Außenhandels		23,94	Mio t
davon	über DDR-Häfen	23,00	Mio t
	über BRD-Häfen	0,06	Mio t
	über pol. Häfen	0,02	Mio t
	über sonst. Häfen	0,01	Mio t

QUELLE: SUHR 2010, S. 55

Literatur

Christian Suhr: Die Deutrans-Story. Halle/Saale, 2010.

Matthias Judt: Der Bereich Kommerzielle Koordinierung: Das DDR-Wirtschaftsimperium des Alexander Schalck-Golodkowski - Mythos und Realität. Berlin, 2013.

Helga Schultz: Die DDR im Rückblick: Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur. Berlin, 2007.