

## VEB DEUTRANS

(1954 – 1979)

Brunnenstrasse 188-190

**DDR – Berlin N 54**

VE Kombinat

## DEUTRANS

(ab 1979 bis Ende)



Die Derutra wurde infolge des Vertrages von Rapallo am 13. Mai 1921 von der sowjetischen Handelsgesellschaft Stamonjakaw und der deutschen HAPAG gegründet, um den steigenden Warenaustausch zwischen dem Deutschen Reich und der Sowjetunion zu koordinieren. Zum einen war das Deutsche Reich an russischem Erdöl interessiert, zum anderen bekundeten die Sowjets starkes Interesse an deutschen Industrieanlagen. 1926 schied die HAPAG aus; bis 1934 agierte die Derutra dann unter sowjetischer Regie.

**1946** Nach dem Zweiten Weltkrieg benötigte die sowjetische Militäradministration eine Spedition, die Demontagetransporte durchführte und alle Außenhandelstransporte zwischen der Sowjetischen Besatzungszone in Deutschland (der späteren DDR) und der Sowjetunion sicherstellte. Daher wurde die „Derutra“ am 26. März in Ost-Berlin wiedergegründet. Sie handelte zunächst als reiner Spediteur, d. h., sie beauftragte die volkseigenen Kraftverkehrsbetriebe mit der Durchführung der Transporte. Man griff auf Fahrzeuge zurück, die während des Krieges unversehrt geblieben waren bzw. aus Beständen des sowjetischen Militärs übernommen wurden.

**1947** Derutra transportierte Teile des Raubgoldes in die Sowjetunion weiter.

**1950** Die VVB „Deutsche Spedition“ wurde gegründet. Ihr unterstanden die VEB „Deutsche Spedition“ in den einzelnen Bezirken, die wiederum über eigene Fuhrparks verfügten. Die „Deutsche Spedition“ war für die Durchführung der Verkehre in das nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet verantwortlich. Eines der größten Probleme blieb die Beschaffung geeigneter LKW.

**1952** In diesem Jahr erfolgte 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.

**1953** Der Nutzfahrzeugindustrie der DDR gelang es erst jetzt mit dem IFA H6, den ersten ernst zu nehmenden Lastwagen auf den Markt zu bringen.

**1954** Im Januar wurde das Unternehmen an die DDR übergeben und agierte fortan unter dem Namen „**VEB Deutrans**“ / internationale Spedition. Diese fungierte als reiner Spediteur und beauftragte die volkseigenen Kraftverkehrsbetriebe und die Deutsche Reichsbahn, aber auch Reedereien mit der Transportdurchführung. Der Hauptteil der Transporte wurde per Bahn abgewickelt. In den 50er Jahren wickelte die Reichsbahn der DDR über 86,6 Prozent des Binnengüterverkehrs ab. 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.

Die einseitigen Lkw-Verkehre, mit Ladung raus, aber ohne wieder zurück, brachten ein neues Problem: Die noch junge DDR blutete aus, ein wirtschaftlicher Aufschwung und damit der Beweis für die Überlegenheit des Sozialismus war so nicht zu machen - was im berühmten Volksaufstand von 1954 mündete. Den schlugen die Sowjets zwar bekanntermaßen blutig nieder, aber man erkannte doch den politischen Handlungsbedarf.

- 1954** DEUTRANS wurde alleiniger und offizieller Messespediteur der Leipziger Messe – insbesondere zur Frühjahrs- und Herbstmesse eine wichtige Zusatzeinnahme.
- 1957** Im ersten Jahr des innerdeutschen Güterverkehrs beförderte Deutrans in 3.066 Fahrten 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“.
- 1959** Bereits in diesem Jahr wurde der Bau von schweren Nutzkraftwagen in der DDR komplett eingestellt. Für den Import aus den „Bruderländern“ konnte vorerst nur Škoda aus der Tschechoslowakei brauchbare Lastwagen anbieten. Deshalb mussten Fahrzeuge aus dem Westen beschafft werden.  
 Von 1959 bis 1965 übernahm man vorrübergehend die Aufgabe des VEB Deutfracht und damit die Befrachtung der kleinen aber wachsenden DDR-Handelsflotte der Deutschen Seereederei (DSR).
- 1961** Erste "Import-Marken" waren der französische Hersteller Saviem und britische Leylands aber auch später dann unter anderem von den Herstellern Mercedes-Benz, Magirus-Deutz und Volvo.
- 1962** Ab den 1960er Jahren konnte man sich dem internationalen Trend zum Straßentransport jedoch nicht mehr verschließen. Die Devisenknappheit erwies sich dabei als ernstes Problem für die Beschaffung entsprechender Fahrzeuge. Damals rechnete man nicht damit, dass sich die investierten Devisen amortisieren würden. Deshalb versuchte man zunächst, die Geschäfte auf Kompensationsbasis abzuwickeln. Da die DDR-Industrie rege Wirtschaftsbeziehungen zu Schweden pflegte, wurden Maschinen gegen Volvo-LKW getauscht – anfangs die Typen Volvo F88/F89, zum Ende der DDR dann auch F10 und F12.
- 1965** Das Konglomerat DEUTRANS/DEUTFRACHT/DSR wurde am 1. Juli entflochten. Herauslösung der Deutfracht aus der Deutrans und Zuordnung zur Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft, Gründung des VEB Deutfracht/Seereederei Rostock (DSR)
- 1968** DEUTRANS bekommt am 3. Mai das Monopol auf den Transport aller Transitgüter. Am 30. Juni kommt es zur ersten Abfertigung eines Containerzuges der Deutschen Reichsbahn von Dresden über Berlin nach Rostock. Im Oktober wird die DEUTRANS vollberechtigtes Mitglied in der FIATA, der einzigen Weltorganisation des Speditionswesens, der Fédération Internationale des Associations de Trabsitaires et Animilés.
- 1970** Gern fungierte die DEUTRANS als Subunternehmer für westliche Spediteure. Und die nahmen die Dienste der Ostdeutschen nicht ungern in Anspruch. Konnte die DEUTRANS doch viel günstiger transportieren, denn Material und Gehalt der DEUTRANS-Fahrer wurden in billiger DDR-Mark bezahlt, während die westlichen Auftraggeber die DEUTRANS natürlich in D-Mark entlohnten - für die eigentlich "antikapitalistische" DDR ein lohnendes Geschäft.
- 1979** Mit der Bildung eines Kombinates im Jahre 1979 änderte sich die Bezeichnung von VEB DEUTRANS in „**VE Kombinat Deutrans**“ mit Sitz in Berlin.
- 1982** Anfang der 80er-Jahre gab es selbst den legendäre Ford Transconti in Orange. Der ebenfalls angeschaffte kleinere Bruder Ford Cargo konnte die Ansprüche der Deutrans-Verantwortlichen dagegen nicht befriedigen. Ende der 80er-Jahre schafften es dann noch einzelne österreichische Steyr-Zugmaschinen oder MAN-F8-Volumenzüge mit Dachschlafkabinen in die Deutrans-Flotte.
- 1985** Als immer mehr westdeutsche Städte Mitte der 80er-Jahre ihre Ortskerne mit authentischem Kopfsteinpflaster verschönern wollten, witterte die DDR das Geschäft. Kurzerhand wurde das im Osten allgegenwärtige Naturpflaster aus den Straßen gerissen und per Lkw in den Westen geschafft - selbstredend gegen harte D-Mark. Auch diese Transporte führte die Deutrans durch, wie unzählige andere.



- 1987** Im ersten Jahr des innerdeutschen Güterverkehrs - 1957 - beförderte Deutrans in 3.066 Fahrten 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“.
- 1989** Knapp 4500 Fahrzeuge, liefen zur „Wendezeit“ im Auftrag der Deutrans. Sie konnten sich bis dahin im Westen nach Belieben bewegen. Denn die DDR, die ansonsten auf der Existenz zweier deutscher Staaten beharrte, nutzte in diesem Fall gerne die politische Ansicht der "BRD" aus, nach der die DDR eben kein Ausland war.
- 1990** Sehr schnell nach der deutschen Wiedervereinigung wurde „die Deutrans“ bzw. Teile davon, von Kühne + Nagel übernommen.
- 1992** Die DEUTRANS wurde aus dem Handelsregister gelöscht.



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.“