©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

JOHN FARQUHARSON

GROSSBRITANNIEN UND DIE DEUTSCHEN REPARATIONEN NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG

In der britischen Zeitgeschichtsforschung hat das Problem der nach dem Ende des Dritten Reiches von Deutschland geforderten und gezahlten Reparationen bis vor kurzem wenig Aufmerksamkeit gefunden. Im Vordergrund standen andere Aspekte des anglo-deutschen Verhältnisses. Neuerdings haben allerdings Alec Cairncross und Alan Kramer Studien zu den Reparationen vorgelegt[1], und natürlich ist das Thema in allgemeinen Darstellungen der Rolle Großbritanniens im Kalten Krieg stets gebührend gewürdigt worden[2]. Schließlich handelte es sich um eine wichtige Frage für Großbritannien und seine Verbündeten, um eine Frage auch, die auf die Entwicklung der Nachkriegsbeziehungen zwischen ihnen und Deutschland von wesentlichem Einfluß sein mußte. Im folgenden wird versucht, die Reparationsstrategie zu analysieren, die Whitehall in der Zeit zwischen 1945 und 1947 verfolgt hat. 1947 ist als Zäsur gewählt worden, da im Oktober jenes Jahres in der britischen und der amerikanischen Besatzungszone (Bizone) ein drastisch reduziertes Demontageprogramm in Kraft trat. Hatte Whitehall seine Ziele bis dahin nicht erreicht, konnte es später keinen neuen Anlauf mehr unternehmen.

Das führt unmittelbar zu der Frage, wie diese Ziele denn tatsächlich ausgesehen haben. Welchen Gewinn erwartete die britische Regierung vom reparationspolitischen Aspekt der Besetzung Deutschlands? An allererster Stelle stand Sicherheit gegen jede künftige deutsche Aggression. Cairncross nimmt fraglos mit Recht an, daß hier das Kernelement britischer Reparationspolitik zu suchen ist[3]. 1939 war das Vereinigte Königreich aus mehreren Gründen in den Krieg eingetreten, auch aus morali-

[1] Vgl. Sir Alec K. Cairncross, The Price of War. British Policy on German Reparations 1941–1949, London 1986; Alan Kramer, Die britische Demontagepolitik am Beispiel Hamburgs 1945–1950, Hamburg 1991; ders., British Dismantling Politics, 1945–9. A Reassessment, in: Ian D. Turner (Hrsg.), Reconstruction in Post-War Germany. British Occupation Policy and the Western Zones, 1945–55, Oxford 1989, S. 125–153; Joseph Foschepoth (Hrsg.), Kalter Krieg und Deutsche Frage. Deutschland im Widerstreit der Mächte 1945–1952, Göttingen/Zürich 1985. Der Autor dankt an dieser Stelle sehr herzlich für die finanzielle Unterstützung durch die British Academy, die diese Forschung ermöglichte.

[2] Vgl. Anne Deighton, The Impossible Peace. Britain, the Division of Germany and the Origins of the Cold War, Oxford 1990; John Farquharson, „The Essential Division". Britain and the Partition of Germany 1945–1949, in: German History 1991, Bd. 9, 1, S. 23–45.

[3] Vgl. Cairncross, The Price of War, S. 24. Zur französischen Politik vgl. John W. Young, The Cold War and the Western Alliance, Leicester 1989, S. 9, 58.

VfZ 46 (1998)
© Oldenbourg 1998

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

schem Abscheu, den Hitler und das NS-Regime erregt hatten. Es könnte aber gesagt werden, daß der Hauptgrund der Kriegserklärung in der Entschlossenheit bestand, die Eroberung Nordwesteuropas durch jede Großbritannien feindliche Großmacht zu verhindern. Daraus folgte, daß Deutschland unschädlich zu machen war, und so gewann die Liquidierung des deutschen Rüstungspotentials größte Bedeutung für die Politik Whitehalls.

Ein zweites Motiv für die Demontage industrieller Anlagen mochte die Absicht sein, Fabriken und Maschinen zur Kräftigung der britischen Nachkriegswirtschaft ins Vereinigte Königreich zu transferieren. Man muß dabei bedenken, daß der deutsche Kapitalstock vor und während der Feindseligkeiten erheblich erweitert worden war, um den Anforderungen des Krieges zu genügen. Die Vermehrung der Anlagen bot mithin der Demontage beträchtliche Möglichkeiten: eine militärische Produktionsstätte in Deutschland konnte ins Vereinigte Königreich – oder in irgendein anderes alliiertes Land – verbracht und dort zu friedlicher Nutzung wiederaufgebaut werden[4]. Aber diese wirtschaftliche Seite der britischen Reparationspolitik muß als Faktor sorgfältig eingegrenzt werden.

Erstens hatten während des Krieges Churchill und Eden in etlichen Reden ausdrücklich erklärt, daß Deutschland nicht seiner ganzen Industrie beraubt werden, sondern nur seine überschüssigen Rüstungswerke verlieren solle. Churchill hat sich das Nachkriegsdeutschland einmal „fett, aber impotent" gewünscht, und diese Bemerkung brachte seine Grundhaltung treffend zum Ausdruck[5]. Schließlich mußte Deutschland die Fähigkeit behalten, für sich selbst aufzukommen. Überdies hatte ja auch in Großbritannien – und aus dem nämlichen Grund wie in Deutschland – der Produktionsbereich enorm expandiert. Belief sich 1938 der Bestand auf 450000 Werkzeugmaschinen, so 1945 auf 800000, wobei am Ende 560000 als ausreichend galten, die Ansprüche der Exportwelle der Nachkriegsjahre zu befriedigen[6]. So sind die Briten, während sie Fabriken und Maschinenparks in Deutschland demontierten, in gleicher Weise mit dreißig Prozent ihrer eigenen Produktionsstätten verfahren. Mithin ist klar, daß die britische Regierung nie beabsichtigte, aus ihrer Besatzungszone in Deutschland Anlagen in größerer Zahl nach Großbritannien zu transferieren. Qualität hieß das Schlüsselwort: sorgfältig ausgesuchte Maschinen sollten Lücken im Exportprogramm des Vereinigten Königreichs schließen helfen.

Zusätzlich zu solch limitierten Erwerbungen hoffte Großbritannien auf einen angemessenen Anteil an der deutschen Handelsflotte wie auch an den 1945 vom NS-

[4] Zur kriegsbedingten Erweiterung vgl. Sir Francis H. Hinsley u. a., British Intelligence in the Second World War, Bd. 3, Teil I, London 1989, S. 59.

[5] Zu solchen Reden Churchills und Edens vgl. Albrecht Tyrell, Großbritannien und die Deutschlandplanung der Alliierten 1941–1945, Frankfurt 1987, S. 175; eine im gleichen Sinne am 24. 9. 1941 gehaltene Rede Churchills hat ein Labour-Abgeordneter erwähnt, vgl. Hansard, 10. 5. 1946, Bd. 422, Spalten 1350–1447. Das angeführte Zitat bei Lothar Kettenacker, Krieg zur Friedenssicherung, Göttingen 1989, S. 394 f.

[6] Protokoll einer Sitzung des Reparations Deliveries Committee, 29. 3. 1946, in: Public Record Office London (künftig: PRO), BT 211/136.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

Regime gehaltenen Goldreserven und überseeischen Anlagen, von denen noch die Rede sein wird. Eine andere Reparationsform war die Aneignung – und zwar in großem Maßstab – von deutschen technischen und wissenschaftlichen Kenntnissen. Aus Platzgründen wird diese Seite der Reparationen hier nicht behandelt. Über derartige „versteckte Reparationen" aus der amerikanischen Zone hat John Gimbel eine bahnbrechende Arbeit vorgelegt, und es gab sie zweifellos auch in der britischen Zone[7]. Doch alles in allem stellten sie, obgleich qualitativ wertvoll, nie einen bedeutenden Faktor für die britische Reparationsstrategie dar.

Das Hauptziel jener Strategie war mithin Sicherheit durch ein relativ umfängliches Programm schlicht zerstörender Demontagen. Wie es ein britischer Minister, Sir John Anderson, formulierte: Die deutschen „Hauer" sollten gezogen werden, etliche „Zähne" jedoch bleiben[8]. Bei dieser Analogie meinte das erste Wort eindeutig Kriegspotential, während unter dem zweiten Wort die Industrie für den Friedensbedarf zu verstehen war. Daß der zuständige Kabinettsausschuß (für Waffenstillstands- und Nachkriegsfragen), dem Anderson angehörte, Ende 1944 in solchen Kategorien dachte, zeigt klar, daß der reparationspolitische Kurs Churchills und Edens in Geltung blieb. Das führt zu den beiden Fragen, um die es in diesem Aufsatz geht. Haben die Briten ihre Ziele erreicht? Wenn nicht, wo lagen die Gründe? Hier wird die These vertreten, daß sie das, was sie wollten, nicht bekamen; bis zum Ende der Okkupationszeit waren wohl einige „Hauer" entfernt worden, doch im großen und ganzen hatte die deutsche Industrie die Periode alliierter Herrschaft relativ unversehrt überstanden. Das Potential, das ihr der revidierte Reparationsplan vom Oktober 1947 beließ, übertraf jedenfalls die 1944 von Whitehall geplante Größe erheblich. Überdies hatte Großbritannien aus den Demontagen sehr wenig materiellen Gewinn gezogen; dafür werden noch Zahlen genannt werden.

Um den – relativ gesehen – Fehlschlag der britischen Reparationspolitik bemessen zu können, müssen etliche Faktoren in Betracht gezogen werden, sowohl politische wie technische, nicht zuletzt der internationale Kontext. In letzterer Hinsicht müssen die anglo-amerikanischen Beziehungen in Deutschland ins Auge gefaßt werden, ferner die Bürokratie im Hauptquartier der Interallied Reparations Agency (IARA) in Brüssel und das System der Viermächte-Herrschaft in Deutschland. Kurzum, Großbritannien war Mitglied eines Reparationsklubs und hatte sich an dessen Regeln zu halten. Auch ist das Problem in rein nationalem Rahmen zu analysieren. Zu einem guten Teil war offensichtlich die britische Regierung für den Mißerfolg selber verantwortlich, und zwar vor allem deshalb, weil sie, anders als die Russen, den Demontagen nie Priorität vor der deutschen Erholung einräumte. Ob das überhaupt möglich gewesen wäre, wird noch zu erörtern sein, doch hat jedenfalls die „Reparations Deliveries and Restitutions Division" (RDR) der Control Commission nie über ausreichende Handlungsmöglichkeit verfügt.

---

[7] Vgl. John Gimbel, Science, Technology and Reparations. Exploitation and Plunder in Post-War Germany, Stanford 1990.

[8] Auf einer Sitzung des Armistice and Post-War Committee, 31.8. 1944, in: PRO, CAB 87/66.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

Die RDR sah sich außerdem sowohl psychologisch wie materiell isoliert. Whitehalls Zögern, den Demontagen Vorrang zu geben, fand ein Echo in Deutschland selbst. Viele britische Angehörige der Control Commission – CCG (BE) – erblickten ihre Hauptaufgabe in der Wiederherstellung der deutschen Wirtschaft. Natürlich zeigte sich diese Haltung am ungeniertesten in der „Trade and Industry Division", deren Politik auf eine Obstruktion des Kurses der RDR hinauslief. Daß Whitehall den Mangel an einer festen politischen Leitlinie entweder nicht erkannte oder einfach nicht energisch genug zu beseitigen suchte, ist fraglos der Regierung anzukreiden. Im folgenden soll mithin dargetan werden, daß ein Zusammentreffen widriger internationaler Konstellationen mit britischer Ineffizienz und Unentschlossenheit die Exekution eines umfassenderen Demontageprogramms vor Oktober 1947 verhinderte.

I.

Die interalliierten Konferenzen von Jalta und Potsdam sind schon oft behandelt worden und bedürfen keiner detaillierten Beschreibung. Die erste Konferenz führte in der Reparationsfrage zu einem toten Punkt, da die Amerikaner und Briten sich weigerten, eine sowjetische Forderung zu akzeptieren, die Deutschland Reparationsschulden in Höhe von 20 Milliarden Dollar auferlegen wollte (die Hälfte davon an die UdSSR). Eine gemeinsame Expertenkommission trat schließlich in Moskau zusammen, um das Problem zu lösen, blieb jedoch ebenfalls stecken[9]. Die Einzelheiten sind hier nicht wichtig, es ist nur festzuhalten, daß sich zwischen der anglo-amerikanischen Position und der sowjetischen Position eine tiefe Kluft aufgetan hatte, die unüberbrückbar zu sein schien. Die Westmächte sahen als wichtigstes Ziel der Besatzungspolitik den Wiederaufbau Deutschlands an, die Sowjetunion hingegen wollte möglichst hohe deutsche Reparationsleistungen.

Am Ende kam James Byrnes, der amerikanische Außenminister, in Potsdam auf den bekannten Kompromiß: Die Sowjetunion sollte industrielle Anlagen ihrer eigenen Zone entnehmen und außerdem ein Viertel der in den Westzonen demontierten Fabriken und Maschinen erhalten. Was eine solche Vereinbarung für die Einheit Deutschlands bedeutete, braucht uns hier nicht zu beschäftigen; das ist an anderer Stelle ausreichend geschehen[10]. Wichtig ist aber, daß die Siegermächte in Potsdam die Demontage von industriellen Anlagen als die Hauptform der Reparationen behandelten. Anlagen dieser Art waren in der britischen Zone konzentriert, so daß also nun Whitehall vor der Aufgabe stand, beschleunigt ein entsprechendes Pro-

[9] Joseph Foschepoth, Britische Deutschlandpolitik zwischen Jalta und Potsdam, in: VfZ 30 (1982), S. 675–714.

[10] Daniel Yergin, Shattered Peace. The Origins of the Cold War and the National Security State, London 1980, nennt (S. 118) Byrnes' Lösung „einen bedeutenden Schritt zur Teilung". Vgl. auch Bruce Kuklick, American Policy and the Division of Germany. The Clash with Russia over Reparations, Ithaca 1972, S. 160f.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de
Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

gramm durchzuführen, nicht nur im britischen Interesse, sondern ebenso in dem der übrigen Reparationsgläubiger. Der Erfolg oder das Scheitern des reparationspolitischen Konzepts hing also zu einem guten Teil von den Briten ab. Für die britisch-sowjetischen Beziehungen war das von besonderer Bedeutung, da die Industrie der UdSSR unter dem Krieg furchtbar gelitten hatte und möglichst rasch Ersatz brauchte. Wie ein sowjetischer Delegierter während der Moskauer Reparationsverhandlungen sagte: Die Sowjetunion hat genügend Kohle, was ihr fehlt, sind Förderanlagen[11]. Bevin, der britische Außenminister, war sich durchaus bewußt, wie sehr ein gutes Verhältnis zu Stalin von der schnellen Exekution des für die britische Zone projektierten Demontageprogramms abhing[12].

Da die Sowjetunion nun ein Viertel des aus den Westzonen zu entnehmenden Kapitalstocks erhalten sollte, hatten die westlichen Reparationsgläubiger die Verteilung der übrigen 75 Prozent unter sich auszumachen. Das war Aufgabe einer Konferenz in Paris, die nach ausgiebigem Gezänk die Reparationen in zwei Kategorien teilte. Zur Kategorie A zählten Dinge wie die deutschen Goldreserven und Anlagen im Ausland, zur Kategorie B gehörte die Handelsflotte ebenso wie Kapitalstock. Bei der Aufteilung zwischen den einzelnen Gläubigern entfielen auf Großbritannien 28 Prozent der Kategorie A und 27,8 Prozent der Kategorie B, was man in Whitehall durchaus als zufriedenstellend ansah[13]. Die Kontrolle wurde der IARA in Brüssel übertragen, der als Chefdelegierter des Vereinigten Königreichs Sir Desmond Morton angehörte, der während des Krieges einer von Churchills Sekretären gewesen war[14]. Die IARA nahm am 14. Januar 1946 ihre Tätigkeit offiziell auf.

Jedoch war bis zu diesem Zeitpunkt noch keine Verständigung über die zulässige Höhe der künftigen deutschen Industrieproduktion erreicht worden. Es war also, mit anderen Worten, zwar eine Reparationsbehörde geschaffen, es waren prozentuale Anteile an den Reparationen zugeteilt worden, doch hatten sich die Beteiligten noch nicht die Mühe gemacht, den Umfang der von Deutschland zu leistenden Zahlungen festzusetzen, das heißt, sie hatten das Pferd beim Schwanz aufgezäumt. Es erscheint als eigenartig, daß sich Verhandlungen darüber bis zum 23. März 1946 hinzogen, als der Öffentlichkeit endlich ein Industrieplan und zugleich ein Reparationsplan vorgestellt werden konnten[15]. Der erste Plan erlaubte der deutschen Industrie eine Produktion bis zum Niveau des Jahres 1932 – in jenem Jahr hatte die Depression in Deutschland ihren tiefsten Punkt erreicht –, und eine solche Produktionsbeschränkung erhöhte natürlich die Zahl der überschüssigen und für Reparationen zur Verfü-

[11] Britische Aufzeichnung der 9. Sitzung des Allied Reparation Committees, Steering Committee, 9.7. 1945, in: PRO, T 236/264.

[12] Aufzeichnung Foreign Office (FO), 27.11. 1945, in: PRO, T 236/280.

[13] Die Aufteilung bei Kategorie A war – in Prozenten – zwischen den Hauptgläubigern: Vereinigtes Königreich 28, USA 28, Frankreich 16, andere 28; bei Kategorie B: Vereinigtes Königreich 27,8, USA 11,8, Frankreich 22,8, andere 37,6 (Command 6721, Dezember 1945, HMSO, London 3).

[14] Ein Karrierebeamter, der 1939 ein hohes Amt im Ministerium für wirtschaftliche Kriegführung innehatte und 1940 Mitarbeiter Churchills wurde (Who's Who 1946, 1954).

[15] Vgl. Cairncross, The Price of War, S. 107 ff., 136 ff.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

gung stehenden Anlagen. Vier Kategorien wurden für die Industrie geschaffen; nur aus den beiden ersten, aus der „verbotenen" und aus der „eingeschränkten" Industrie, durften Reparationen entnommen werden. Als „verboten" galten die eigentlichen Rüstungsbetriebe, also die „Hauer". Jetzt war es Sache der diversen Behörden und Dienststellen, das Programm durch die Aufstellung von Listen bestimmter Betriebe zu verwirklichen.

Die Bürokratisierung des Vorgangs machte sogleich jede Hoffnung auf schnelle Realisierung zunichte. In Frage kommende Anlagen und Maschinen mußten zunächst auf zonaler Ebene erfaßt werden. Diese Listen gingen an die Allied Control Authority (ACA) in Berlin, die dann die Einstufung vornahm. Reparationswerte wurden nach finanziellen Kriterien festgelegt, nicht nach Bedeutung[16]. Danach teilte ACA zwischen der Sowjetunion und der IARA auf, die also beim Auswahlverfahren erst an dritter Stelle rangierte. Die in Brüssel repräsentierten achtzehn Gläubiger erhielten nun das Inventar eines ausgesuchten Betriebs, den sie naturgemäß zu besichtigen wünschten[17]. Dann durfte ein Anspruch angemeldet werden. Niemand wird überrascht sein, daß der ganze Prozeß, einschließlich des Zuschlags an einen erfolgreichen Bewerber, allein bei der IARA mindestens 102 Tage dauerte. Dazu kam die zeitraubende Prozedur auf zonaler Ebene und bei der ACA. Die IARA nahm die früheste Zuteilung erst am 24. Juli 1946 vor[18]. Bevins Hoffnung auf ein rasches Verfahren konnte sich angesichts eines notwendigerweise schleppenden Geschäftsgangs durch die Windungen eines – freilich unvermeidlichen – internationalen bürokratischen Apparats nicht erfüllen.

Zu diesem Hindernis fügten die Vereinigten Staaten alsbald ein weiteres, als General Clay, der stellvertretende amerikanische Militärgouverneur in Deutschland, im Mai 1946 Reparationslieferungen aus der amerikanischen Besatzungszone untersagte. Die Debatte über die Frage, ob sich Clays Entscheidung gegen Frankreich oder gegen die Sowjetunion gerichtet hat, kann hier ausgeklammert werden[19], doch wird die Annahme zugrunde gelegt – zu der damals auch das Foreign Office in Whitehall kam –, daß Clays Vorgehen eine Antwort auf die sowjetische Blockierung der in Potsdam vereinbarten Schaffung einer Wirtschaftseinheit des besetzten Deutschlands war. Die UdSSR verlangte, so sahen es die Amerikaner, Reparationen aus den Westzonen, verweigerte dem Westen jedoch gleichzeitig Ressourcen aus ihrem eigenen

---

[16] Eine ACA-Direktive vom 21. 1. 1946 legte für den Reparationswert die Preise von 1938 zugrunde, minus Kriegsschäden und Abschreibung; bei letzterer zählte jedes Kriegsjahr 1,35 %. Kopie der Direktive in: PRO, BT 211/533.

[17] Kriegsministerium, London, an CCG (BE), Berlin, 6. 11. 1945, in: PRO, FO 1032/308.

[18] Whitehall Zonal CCG (BE) nach Berlin, 8. 5. 1946, in: PRO, FO 1034/33, und Sir Desmond Morton an Schatzamt, 30. 4. 1946, in: PRO, T 236/286; vgl. auch IARA-Rundschreiben, 2. 8. 1946, in: Ebenda.

[19] Daß die amerikanische Aktion gegen Frankreich gerichtet war, das deutsche Zentralverwaltungen blockierte, wird vertreten von John Gimbel, The Origins of the Marshall Plan, Stanford 1976; vgl. auch Wilfried Loth, Die Teilung der Welt. Geschichte des Kalten Krieges 1941–1955, München 1980, S. 143 f. Eine gegensätzliche Ansicht bei Cairncross, The Price of War, S. 156.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

Gebiet. Allerdings war es Byrnes gewesen, der das in Potsdam beschlossene Reparationsschema vorgeschlagen hatte. Außerdem waren bis zu Clays Maßnahme aus den genannten Gründen noch gar keine Reparationslieferungen erfolgt. Faktisch forderten also im Frühjahr 1946 beide Seiten Blankoschecks voneinander: Die Sowjetunion trachtete nach einer Umkehrung der Prioritäten[20]. Leider hatte weder das eine noch das andere Lager irgendeine Garantie dafür, daß eigene Konzessionen die Gegenseite zu Konzessionen veranlassen würden.

Die Briten saßen praktisch in der Mitte. Dem Anschein nach war die amerikanische Argumentation, die hinter Clays Reparationsstop stand, plausibel. Sie ging von der Annahme aus, daß die Sowjets, da sie sich in Jalta und Potsdam so brennend an deutschen Reparationen interessiert gezeigt hatten, sehr wohl durch die Drohung mit einem beträchtlichen Verlust an Reparationen dazu gebracht werden könnten, die deutsche Wirtschaftseinheit zu konzedieren. Aber manche britische Kabinettsminister wollten nicht mit Potsdam brechen, worauf Clays einseitiges Vorgehen hinauslief, und im übrigen brauchten Großbritannien und seine Verbündeten in der IARA, anders als die USA, selber Reparationen[21]. Der amerikanische Stop galt jedoch für alle Lieferungen, ausgenommen 72 bis 76 Betriebe, die als Rüstungsfabriken der Kategorie I eingestuft waren, und sogenannte Vorauslieferungen. Andererseits handelte es sich bei den USA um den wichtigsten Bundesgenossen, vor dessen Verärgerung die Briten begreiflicherweise zurückscheuten. Whitehall fand sich also in einem Dilemma. Am Ende ihrer Debatte über die richtige Reaktion Londons schlugen die Minister daher einen Kompromiß vor. Da gerade auch die Außenministerkonferenz in Paris begonnen hatte, kam das Kabinett überein, daß Großbritannien, falls auf dieser Konferenz die Wirtschaftseinheit Deutschlands nicht erreicht werden sollte, Lieferungen aus der britischen Zone in den Osten unterlassen werde[22].

Bis zu einem gewissen Grad entsprach der Vorschlag Bevins eigener Haltung. Der Außenminister wollte sich zwar nicht, wie er sagte, mit den USA gegen die UdSSR „zusammenrotten", auch glaubte er nicht an einen Effekt der Anordnung Clays. Da sich die Demontagen lange hinziehen mußten, wie er nun erkannte, konnte eine sofortige Einstellung der Lieferungen nicht viel bewirken. Jedoch lockte ihn die Aussicht auf amerikanische Hilfe in Deutschland, die sich einstellen mochte, wenn sich Großbritannien dem Vorgehen Clays anschloß. Robertson, der britische stellvertretende Militärgouverneur in Deutschland, stimmte ebenfalls in den Chor derjenigen ein, die Solidarität mit Großbritanniens mächtigstem Partner forderten[23]. Bevin schlug daher vor, Molotow in Paris „geradeheraus" zu fragen, ob er bereit sei, seine

[20] Zu dieser Argumentation Michael MacGwire, National Security and Soviet Foreign Policy, in: Melvin P. Leffler/D. P. Painter (Hrsg.), Origins of the Cold War. An International History, London 1994, S. 71 f.

[21] Yergin, Shattered Peace, S. 226 f., meint, Byrnes habe die Hoffnung auf die deutsche Einheit bereits aufgegeben gehabt.

[22] Kabinettsprotokolle, Cab. (48) 46, 16. 5. 1946, in: PRO, CAB 128/5.

[23] Robertson an Control Office for Germany & Austria (COGA), 21. 5. 1946, in: PRO, FO 1062/271.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

Zustimmung zur sofort beginnenden Behandlung Deutschlands als wirtschaftliche Einheit zu geben. Falle die Antwort unbefriedigend aus, werde Großbritannien der ACA/IARA zwar weiterhin Listen von Betrieben vorlegen und dabei ein Viertel für Rußland vormerken, tatsächlich aber nur für westliche Gläubiger demontieren. Er hoffte, Washington für diesen Gedanken zu erwärmen; sollte das nicht gelingen, wollte er lieber der amerikanischen Strategie folgen, „als die Gelegenheit verpassen, die ihre [der Amerikaner] Entschlossenheit bietet, gegenüber den Russen eine feste Haltung zu zeigen". Eine derartige Bemerkung macht klar, wo seine Prioritäten lagen; nicht weniger deutlich geht das aus seiner recht summarischen Zurückweisung französischer Einwände gegen seinen Kurs hervor[24].

So erhielt, als die Realisierung des Reparationsprogramms in Gang kam, das *politische* Bedürfnis nach amerikanischer Unterstützung in Deutschland Vorrang vor der Förderung der Beziehungen zur IARA und zur Sowjetunion, Vorrang auch vor den *wirtschaftlichen* Anforderungen der britischen Exportkampagne. Alles sollte offenbar dem Wunsch untergeordnet werden, das Wohlwollen Washingtons zu gewinnen und die amerikanische Präsenz in Deutschland zu sichern. Dies bedeutet keineswegs, daß Bevin Potsdam aufgeben wollte, er wünschte lediglich das Pressionsmanöver eines mächtigen Verbündeten zur Verwirklichung der Potsdamer Beschlüsse zu verstärken.

Das gilt gewiß auch für seine Annahme des von Byrnes am 11. Juli 1946 auf der Pariser Außenministerkonferenz gemachten Angebots, die amerikanische und die britische Besatzungszone wirtschaftlich zu fusionieren. Manche Kommentatoren haben in diesem Schritt den Ursprung eines künftigen westdeutschen Staates gesehen[25], und sicherlich hat die Gründung der Bizone Whitehall eine zweite Option eröffnet. Aber hat Bevin darin bereits eine Alternative zu Potsdam erblickt? Es ist nicht leicht, in dieser Frage Gewißheit zu erlangen. Im September 1946 ist Bevin von Sir Mark Turner gefragt worden, ob er sich an Potsdam halten oder Bedingungen schaffen wolle, die „eine Wohltat für die Deutschen und für die Außenwelt wären"[26]. Turner meinte damit, ob der Außenminister fürs erste eine Politik der bizonalen wirtschaftlichen Erholung verfolgen und die Vereinigung mit der SBZ auf einen späteren Zeitpunkt vertagen wolle. Auf diese offensichtlich verfängliche Frage hat Bevin damals jedenfalls geantwortet, daß er derzeit nicht an einen weiteren Bruch der Potsdamer Vereinbarungen denke[27].

Daß es in der Folgezeit nicht gelang, die USA für den britischen Kompromißvorschlag zu gewinnen, bedeutete für Großbritannien und seine Bundesgenossen in der IARA eine erhebliche Beschneidung ihres Reparationsprogramms. Dafür bekam Be-

---

[24] Bevin an Kabinett, 19.6. 1946, in: PRO, CAB 134/596; vgl. auch sein Memorandum für das Overseas Reconstruction Committee (ORC), ORC (46) 51, ORC-Aufzeichnungen, 21.6. 1946, in: PRO, CAB 134/595.

[25] Vgl. Deighton, The Impossible Peace, S. 105 ff. Vgl. auch Walter Bedell Smith, Botschafter in Moskau, an Byrnes, 2.4. 1946, in: Foreign Relations of the United States (künftig: FRUS), 1946, Bd. V, S. 516–520, wo faktisch für einen westdeutschen Staat eingetreten wird.

[26] Sir Mark war ein hochrangiger Beamter des COGA, der auch an der Potsdamer Konferenz und an der Pariser Außenministerkonferenz teilgenommen hatte.

[27] FO-Besprechung zur Deutschlandpolitik, 2.9. 1946, in: PRO, FO 371/55591.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de
Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

vin zwar die Bizone und amerikanische Rückendeckung in Europa, doch wollte Großbritannien an sich sowohl dieses wie auch – aus wirtschaftlichen und aus Sicherheitsgründen – umfangreichere Reparationslieferungen. Daher setzte denn auch Whitehall zwischen September 1946 und Januar 1947 Clay unter massiven Druck – aber vergeblich. In den amerikanischen Ämtern hielt man hartnäckig an dem Glauben fest, die Sowjets seien derart erpicht auf Reparationen aus Westdeutschland, daß sie dafür schließlich doch mit der deutschen Wirtschaftseinheit zahlen würden. Bei mindestens vier Gelegenheiten widersetzte sich Clay dem britischen Verlangen und erregte damit den Zorn des Londoner Handelsministeriums, jener Stelle, die zur Unterstützung der britischen Exportkampagne am dringendsten deutsche Reparationen brauchte. Bei der Verurteilung der amerikanischen Haltung fielen harte Worte, darunter „unehrlich" und „selbstsüchtig"[28]. Indes behielten politische Überlegungen nach wie vor die Oberhand: Ein Memorandum, in dem das Handelsministerium darlegte, wie nötig Großbritannien deutsche Reparationen habe, wurde auf Grund von Pressionen des Foreign Office im Oktober 1946 wieder zurückgezogen, kurz bevor Bevin in Paris mit Byrnes zusammentraf. Die Beamten des Handelsministeriums verhehlten die Bitterkeit nicht, die in ihnen aufstieg, als sie dieses weitere Beispiel dafür erlebten, daß die politischen Beziehungen mit den Vereinigten Staaten Priorität vor den industriellen Bedürfnissen Großbritanniens genossen[29].

Die Rivalität zwischen den beiden Ministerien sollte jedoch nicht überbewertet werden. Sowohl im Foreign Office wie im Handelsministerium herrschte die Ansicht, daß Clay die europäische Erholung behindere, ohne die Sowjetunion wirklich unter Druck zu setzen. Die britische Position wurde im Oktober 1946 stärker, als die IARA über die Langsamkeit der Reparationslieferungen klagte, aber Clay wies ein britisches Verlangen, seinen Reparationsstop aufzuheben, erneut zurück[30]. Danach erhielt Bevin, der im Dezember zu Gesprächen mit Byrnes nach Washington reisen sollte, ein interministerielles Memorandum zu dem Problem. Doch wiederum ging der Außenminister dem Thema aus dem Wege, so daß es nicht gründlicher erörtert wurde[31]. Es hat den Anschein, daß Bevin den Amerikanern ihre Rolle in Europa nicht vergällen wollte, indem er ihnen in der Reparationsfrage zu sehr zusetzte; mithin hatten wirtschaftliche Gesichtspunkte sekundär zu bleiben.

---

[28] „Selbstsüchtig und unehrlich", da die Amerikaner, während sie einen einseitigen Stop verhängten und in der ACA gleichzeitig den britischen multilateralen Plan ablehnten, überdies aus ihrer Zone alle Maschinen herausholten, die sie brauchen konnten. Schon im März 1946 hatte ein amerikanischer Delegierter bei der IARA seine Betroffenheit über solches „Verschwinden" aus der US-Zone geäußert; Morton an FO, 4.3. 1946, in: PRO, FO 1057/290.

[29] Memorandum des Handelsministeriums, 19.9. 1946, in: PRO, BT 211/125; Handelsministerium an Versorgungsministerium, 19.9. 1946, in: PRO, BT 211/497.

[30] Zur Klage der IARA vgl. First Report of the Secretary-General 1946, in: PRO, CAB 130/1; zu zwei Ablehnungen durch Clay siehe Robertson an COGA, 16.9. 1946, in: PRO, FO 1032/2328, und 4.10. 1946, in: PRO, FO 1034/6.

[31] Memorandum des Handelsministeriums, 11.12. 1946, in: PRO, BT 211/125; Memorandum des Handelsministeriums, 6.11. 1946, in: Ebenda.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

Es ist auch möglich, daß finanzielle Statistiken und die Reparationsproblematik im allgemeinen nicht gerade Bevins stärkste Seite waren. Auf der New Yorker Außenministerkonferenz im Dezember, wo Clay sich abermals weigerte nachzugeben, äußerte Bevin, Großbritannien sei bei den Reparationen vor allem an Holz interessiert; Holz mußte jedoch in Dollar bezahlt werden und konnte daher überhaupt nicht unter die Rubrik „Reparationen" fallen. Eine solche Bemerkung deutet wohl kaum darauf hin, daß der Außenminister das Thema wirklich beherrschte, aber sein Zögern, Byrnes zu beunruhigen, muß bei der Erklärung seines Schweigens sicherlich als der wichtigere Faktor gelten[32]. Im übrigen stellte sich das State Department hinter Clays Maßnahme, und so dürften Bevins Chancen, eine Änderung zu erreichen, ohnehin nur gering gewesen sein[33].

Mit dem schleppenden Verfahren bei der IARA und dem selbstherrlichen amerikanischen Vorgehen standen also im Jahre 1946 dem Reparationsprozeß zwei beachtliche Hindernisse im Wege. Jedoch wurden Lieferungen an das Vereinigte Königreich noch durch einen dritten Umstand behindert: Großbritannien überzog bei den Reparationen der Kategorie B, und zwar auf Grund der Zuteilung deutscher Handelsschiffe. Als die Feindseligkeiten begannen, besaß Großbritannien die größte Handelsflotte der Welt, die in den folgenden Jahren mit 10,87 Millionen Bruttoregistertonnen die schwersten Verluste erlitt (46 Prozent aller alliierten Schiffsverluste). Nach 1945 gehörten die Briten zu den glücklichen Empfängern eines etwa gleichen Anteils an den verbliebenen deutschen Schiffen, nämlich 349619 Tonnen, deren Wert mit 6,353 Millionen Pfund veranschlagt wurde[34]. War diese begrenzte Kompensation von den britischen Ansprüchen in der Kategorie B abgezogen, hatte Whitehall größtes Interesse daran, daß sich andere Nationen in Brüssel möglichst eifrig um deutsche industrielle Anlagen bewarben, damit reduziert wurde, was im Effekt eine britische Überziehung darstellte. Hier gewann Clays Reparationsstop große Bedeutung, da er Lieferungen auf Rüstungsbetriebe der Kategorie I beschränkte. Bewerber in Brüssel waren daran nicht sonderlich interessiert, und in der IARA wurde darüber geklagt, daß so wenige taugliche Maschinen ins Angebot kämen[35]. So blieb das Geschäft 1946 langsam, und als Konsequenz konnten die Briten ihre Überziehung nur geringfügig abbauen. Damit schrumpften wiederum die Chancen britischer Firmen, ihre Hände auf brauchbare deutsche Maschinenparks zu legen.

Zusammenfassend muß mithin unterstrichen werden, wie sehr die internationalen Zusammenhänge, in denen die Reparationen abgewickelt werden mußten, die Lieferungen im Jahr 1946 behinderten, nicht allein für Großbritannien, sondern für alle

---

[32] Bevins Bemerkung über Holz in: Delegation des Vereinigten Königreiches bei New Yorker Außenministerkonferenz an FO, 4.12. 1946, PRO, BT 211/125.

[33] Acheson an US-Botschaft, Paris, 11.10. 1946, in: FRUS, 1946, Bd. V, S. 611 ff.

[34] IARA, First Report, Anhang 13, in: PRO, CAB 130/1.

[35] Ebenda; vgl. auch Robertson an COGA, 12.2. 1947, wo betont wird, daß das IARA-Angebot an Rüstungsbetrieben „bislang enttäuschend gewesen ist", in: PRO, FO 1057/2.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

potentiellen Empfänger. Der erste Jahresbericht der IARA macht denn auch klar, wie wenig bis zum Dezember 1946 zur Zuteilung angefallen war. Ihr französischer Präsident, Jacques Rueff, erlaubte sich im März 1947 auf der Moskauer Außenministerkonferenz sogar ein bißchen gallische Ironie, indem er die bis zu diesem Zeitpunkt zu verzeichnenden Reparationslieferungen mit denen nach dem Ersten Weltkrieg verglich: Bis Ende 1921 habe Deutschland 400 Millionen Pfund gezahlt, hingegen habe die IARA bis zur Konferenz von Moskau eine Gesamtsumme von lediglich 12 Millionen Pfund – plus 64 Millionen RM – bekommen[36]. Natürlich war der Vergleich irreführend, da er die Entnahmen der Sowjetunion aus der SBZ nicht berücksichtigte, aber daß alle westlichen Gläubiger in fast zwei Jahren nur den Gegenwert von 17 Millionen Pfund erhalten hatten, sprach kaum dafür, daß Westdeutschland ausblutete. Die IARA hatte offensichtlich jedes Recht, tief enttäuscht zu sein, doch anders als in den zwanziger Jahren konnten für den unbefriedigenden Stand der Dinge nicht die besetzten Deutschen verantwortlich gemacht werden.

II.

Indes lag es nicht allein an den internationalen Verfahren, wenn die Entschädigung der Sieger weit hinter den Erwartungen zurückblieb. Es ist nun an der Zeit, die mehr britischen Aspekte der Situation ins Auge zu fassen, und zwar beginnend mit einer genaueren Untersuchung der anfänglichen britischen Hoffnungen. Ungeachtet des überschüssigen Maschinenparks im eigenen Lande, mußte die britische Industrie, nach der Abnützung in den Kriegsjahren, neu ausgestattet werden, wenn die Exportziele erreicht werden sollten. Wie bereits gesagt, bestand vor allem Bedarf an bestimmten qualitativ hochwertigen Kapitalgütern und nicht so sehr an großen Quantitäten. Da Großbritannien nach Kriegsende unter Dollarmangel zu leiden hatte, war es offensichtlich vorteilhafter, die benötigten Maschinen aus Deutschland zu holen, statt sie gegen Bezahlung aus den USA zu importieren. Zusätzlich wurden für das Wohnungsbauprogramm Maschinen zur Holzverarbeitung gebraucht[37].

Bereits im Juli 1945 erkundigten sich einige Firmen nach der Möglichkeit, demontierte Anlagen zu erwerben. Whitehall reagierte darauf mit der Einsetzung eines interministeriellen Arbeitsausschusses zur Koordinierung der Anforderungen. Schließlich vertrat ein Reparations-(Interimistisches Lieferungs-)Komitee alle interessierten Ministerien, während das Handelsministerium eine eigene Deutschlandabteilung einrichtete. Im Herbst wurde eine Konferenz von Geschäftsleuten einberufen, um ab 1. November Inspektionsgruppen nach Deutschland schicken zu können („Opera-

[36] Delegation des Vereinigten Königreichs zur Moskauer Außenministerkonferenz 47/87, 30.3.1947; Zitat des Präsidenten der IARA, in: PRO, FO 1030/4.

[37] Versorgungsministerium an FO, 20.6.1945, in: PRO, FO 371/45818; zur Liste ORC (46) 28, Anhang A, 19.3.1946, in: PRO, CAB 134/595.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

tion Trademark")[38]. Verbindungsmann in Deutschland war Sir Percy Mills, Leiter der Wirtschaftsabteilung im Kontrollrat (British Element) in Berlin. Der Grund für dieses relativ schnelle Vorgehen ist darin zu sehen, daß die Lieferung von Anlagen rasch erfolgen mußte, sollten sie noch von Wert sein.

Ein weiterer Anlaß zur Eile ergab sich aus der in Potsdam getroffenen Entscheidung, ein Reparationssofortprogramm durchzuführen (das dann von Clays Stop nicht betroffen war) und damit vor allem eine möglichst frühzeitige Belieferung der Sowjetunion sicherzustellen, die davon die Hälfte erhalten sollte[39]. Hierbei hatte es sich um eine amerikanische Konzession gehandelt, die London sehr verstimmte, da die britische Regierung darin eine allzu weitgehende Bevorzugung der UdSSR sah. Einmal beschlossen, zwang das Programm jedoch Whitehall zur Eile, weil sowjetische Versuche vereitelt werden mußten, die Hand auf Anlagen und Maschinen zu legen, welche für das Vereinigte Königreich reserviert werden sollten. Ein flüchtiger Blick auf die erste sowjetische Liste genügt, um die britische Besorgnis zu verstehen, fanden sich unter den dort verzeichneten Unternehmen doch so fette Bissen wie Daimler-Benz, die Opel-Werke in Rüsselsheim, zwei Fabriken der IG-Farben, die gesamte Werft von Blohm und Voss und die Hermann-Göring-Werke in Salzgitter-Watenstedt, auf die bereits das Londoner Versorgungsministerium ein Auge geworfen hatte[40]. Unter diesen Umständen ist es nicht überraschend, daß die britische Regierung schon Ende 1945 eine Liste von 5000 Werkmaschinen aufgestellt hatte, von denen die Hälfte ihren Wert verlor, wurden sie nicht bis zum August 1946 geliefert[41].

Für weiteren Druck, schnelle Resultate zu erreichen, sorgte Schatzkanzler Hugh Dalton. Einmal war er extrem anti-deutsch gesinnt, und als Hüter der britischen Finanzen wollte er Geld und Geldeswert aus Deutschland herausholen. Es erregte seinen Zorn, daß er keine zuverlässigen Zahlen über die Besatzungskosten bekommen konnte, und noch wütender machte ihn die Tatsache, daß bis zum 1. Januar 1946 keinerlei Reparationen eingegangen waren[42]. So hatte sich bis 1946 aus wirtschaftlichen wie aus Sicherheitsgründen eine starke Front gebildet, die Lieferungen verlangte,

---

[38] Besprechungen der Arbeitsgruppe des Versorgungsministeriums, 18.7. 1945, in: PRO, BT 211/125; Handelsministerium an Mills, 3.10. 1945, in: PRO, FO 1032/850, und 6.10. 1945, in: PRO, FO 1062/270.

[39] Zu den Vorauslieferungen, eine amerikanische Idee, die die Briten aufbrachte, vgl. FO an Delegation des Vereinigten Königreichs in Moskau, 7.7. 1945, in: PRO, T 236/261.

[40] Memorandum des Handelsministeriums vom 1.11. 1945, in: PRO, BT 211/123; die Liste selbst war bereits am 23.8. 1945 vorgelegt worden. Zu den einzelnen Posten auf der Liste vgl. Vier-Mächte-Besprechung (CORC) in Berlin, 27.8. 1945, in: PRO, FO 371/45788.

[41] Protokoll der 4. Sitzung des Reparations (Interim Deliveries) Committee, 21.12. 1945, in: PRO, BT 211/123, und Protokoll der 7. Sitzung, 22.2. 1946, in: Ebenda. Vgl. auch Handelsministerium an Mills, 11.11. 1945, in: PRO, FO 1062/270.

[42] Dalton an Bevin, 22.1. 1946, mit der Klage, daß Großbritannien noch immer „auf eine Maschine oder einen Baum" warte, in: PRO, CAB 134/595. Vgl. auch Aufzeichnung des Schatzamts, 13.1. 1946, über den ausgeübten Druck, in: PRO, T 236/280. Zu seiner antideutschen Einstellung sein Memorandum „Reparations", 28.8. 1942, in: PRO, T 230/121.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

doch schienen die internationalen Verfahrensregeln ein unüberwindliches Hindernis zu sein. Das führte zu der Frage, ob Großbritannien nicht an der IARA vorbeigehen und sich das, was es wollte, einfach nehmen, im Effekt also ein einseitiges Sofortprogramm exekutieren sollte.

Ende 1945 zeigten sich solche Tendenzen in zweifacher Gestalt: Sir Percy Mills schlug vor, Großbritannien solle sich Maschinen im Werte von 1 Million Pfund aneignen (daher der Ausdruck „Die Mills-Million"), während Dakin im Versorgungsministerium anregte, *allen* Zonenbefehlshabern die Ignorierung der internationalen Kanäle zu gestatten[43]. In beiden Fällen wurde unterstellt, daß Großbritannien nicht über sein endgültiges Kontingent der Kategorie B hinausgehen, sondern nur Abschlagslieferungen nehmen werde, doch besaß Dakins Idee den Vorzug größerer Offenheit, da sie per definitionem einen multilateralen Aspekt hatte. Worauf es Dakin ankam, war die Vermeidung des bei einem britischen Alleingang unweigerlich eintretenden Ansehensverlust bei der IARA. Die bei der IARA vertretenen Nationen brachten den vier Besatzungsmächten ohnehin ein tiefes Mißtrauen entgegen, von denen sie glaubten, sie würden sich in Deutschland „die Rosinen herauspicken", das heißt, die wertvollsten Reparationsgüter sich selbst reservieren und Brüssel nur inferiore Anlagen zuweisen zu wollen[44]. Angesichts dieses Mißtrauens mochte ein multilaterales System wenigstens etwas fairer erscheinen – wenn auch, da doch auf die Besatzungsmächte beschränkt, nicht viel.

Leider zog die Kontrollkommission die „Mills-Million" vor, da die UdSSR einer multilateralen Regelung im Wege stand und die daraus resultierende Verzögerung den Sinn der Sache, der ja gerade in „Tempo" bestand, zunichte zu machen drohte. Indes erwies sich das als ein Fehlurteil, da die USA schließlich bei der ACA ihr Veto gegen die Idee Dakins einlegten, was die anglo-amerikanischen Beziehungen nicht gerade verbesserte, weil Clay mittlerweile ja seinen Reparationsstop verhängt hatte. CCG (BE) neigte zu der Ansicht, daß Großbritannien sich entweder an die internationalen Verfahrensregeln halten oder aber Mills folgen und sich das, was es wolle, nehmen solle, den einseitigen Schritt dann als fait accompli verkündend. Das Control Office for Germany and Austria (COGA) nahm das in London auf, nicht ohne den Wert der Entnahmen auf 2 Millionen Pfund zu veranschlagen. Sowohl COGA wie CCG (BE) waren der Meinung, daß sich die anderen Besatzungsmächte ohnehin bereits in diesem Sinne selbst halfen, wenn auch COGA zugab, daß es keine konkreten Beweise hätte finden können (später haben jedoch Frankreich und die USA einseitige Entnahmen zugegeben)[45]. Bei COGA war man im übrigen überzeugt, daß, wenn sich Großbritannien tatsächlich auf 2 Millionen Pfund beschränkte, solche Bescheidenheit und dann das offene Eingeständnis der Sünde einen guten Eindruck

[43] Zu Dakin vgl. Protokoll der CCG(BE)-Konferenz, 3.1. 1946, in: PRO, FO 1032/307. Zu Mills vgl. Kriegsministerium an CCG (BE), Berlin, 8.12. 1945, in: Ebenda.

[44] Vgl. Mortons Kommentare „Notes on meeting", 16.3. 1946, in: PRO, FO 1057/38.

[45] Mills an Robertson, 2.2. 1946, in: PRO, FO 1032/2327; Protokoll der CCG(BE)-Konferenz, 7.2. 1946, in: Ebenda; CCG (BE), Berlin, an Kriegsministerium, 9.2. 1946, in: PRO, FO 1032/307.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

auf die Verbündeten machen müßten[46]. Das mag recht optimistisch gewesen sein, doch konnten 2 Millionen Pfund, angesichts der Besatzungskosten (und der Kriegsverluste), in der Tat nicht als exzessiv bezeichnet werden.

Natürlich bedurfte die Sache ministerieller Sanktionierung, da es schließlich um eine Verletzung internationaler Regeln ging. Es war nicht überraschend, daß Dalton positiv reagierte und sagte, „wir" hätten „sicherlich Anspruch auf eine Entschädigung, angesichts unserer Opfer" (das heißt, angesichts der für deutsche Lebensmittelimporte aufgewandten Gelder). Es ist bemerkenswert, daß er damit genau auf der Linie Clays lag, der ja ebenfalls meinte, Besatzungsmächte hätten als reparationspolitische Sonderfälle behandelt zu werden[47]. Merkwürdigerweise glaubte Sir Stafford Cripps vom Handelsministerium, daß die Zeit für einseitiges Vorgehen bereits vorbei sei, aber die stärkste Opposition kam, wie nicht anders zu erwarten, von Ernest Bevin, der es sich mit der IARA nicht verderben wollte. Wie bei den Differenzen mit den Amerikanern gab er politischen Erwägungen Vorrang vor wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Am Ende erreichten die Ministerien einen Kompromiß: Die IARA erhalte für Zuteilungen eine Frist bis zum 1. (später verlängert bis zum 15.) Mai. Habe Großbritannien bis dahin nichts bekommen, werde es Werkzeuge im Wert von 2 Millionen Pfund als Vorausreparationen entnehmen[48]. Auf dieser Grundlage wurde dann tatsächlich ein relativ begrenztes Programm in Angriff genommen, da die IARA erstmals am 1. Juli 1946 Zuteilungen vornahm.

Es ist lehrreich, die „Mills-Million" – selbst nach ihrer Verdoppelung – mit gleichartigen Projekten der anderen Westmächte zu vergleichen. Clay beichtete zunächst für seine Zone Entnahmen in Höhe von 500000 Dollar, was später dann nach oben bis zu 10 Millionen Dollar (2,5 Millionen Pfund) korrigiert wurde. Die Franzosen wiederum räumten ein, aus ihrem Gebiet ohne vorherige Benachrichtigung der IARA 6000 Maschinen entfernt zu haben; der Wert dieser Maschinen lag wahrscheinlich, auch wenn die Abnutzung berücksichtigt wird, über 2 Millionen Pfund[49]. Mithin erwies sich die ursprüngliche britische Rechtfertigung des Unilateralismus – die anderen sündigen noch mehr – als zutreffend, was allerdings wohl kaum eine moralische Rechtfertigung des britischen Vorgehens darstellte. Alles in allem gesehen, haben aber die Briten in Brüssel nicht ganz soviel betrogen wie Franzosen und Amerikaner.

---

[46] COGA-Memorandum EWP/P (46) 9, 5.3. 1946, in: PRO, FO 1057/290.

[47] Laut Robertson, in seinem Telegramm an COGA, 21.5. 1946, in: PRO, FO 1062/271.

[48] Zu den „Opfern" vgl. Sir Alec K. Cairncross, Years of Recovery. British Economic Policy 1945–51, London 1985, S.279. Hier wird angegeben, daß Großbritanniens Hilfe für Europa im April 1947 rund 710 Millionen Pfund erreichte, davon 140 Millionen für Deutschland; in den ersten acht Monaten jenes Jahres kostete die Ernährung der britischen Zone 175 Millionen Dollar. Zur Entscheidung über den Vorschlag von Mills vgl. ORC-Aufzeichnungen, 21.3. 1946, in: PRO, CAB 134/595. Die „Million" belief sich nun auf 1,368 Millionen Pfund für Industriegerät und 0,435 Millionen für Wohnungsbaumaschinen.

[49] Zu den amerikanischen Zahlen vgl. Foreign Office an Schatzamt, 29.4. 1947, in: PRO, FO 371/65014, zu den französischen Handelsministerium an Schatzamt, 15.12. 1947, in: PRO, BT 211/239. Die Franzosen gaben an, die Deutschen hätten aus Frankreich 45000 Maschinen weggenommen; IARA an Robertson, 14.1. 1948, in: PRO, FO 1030/12.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

Daß die „Mills-Million" von großem Nutzen für die britische Industrie sei, konnte im Januar 1946 leicht begründet werden. Wie das Handelsministerium unermüdlich darlegte, mußte die Reparationsfrage im Rahmen des nahezu unbegrenzten überseeischen Bedarfs an Kapitalgütern gesehen werden, den die einheimische Industrie nicht zu decken vermochte, weil sie die eigenen Fabriken neu auszustatten hatte. Daraus ergab sich der Wunsch nach bestimmten deutschen Maschinen, mit deren Hilfe der britische Kapitalgütersektor expandieren und sowohl den Binnenmarkt wie die überseeischen Märkte versorgen können sollte. Die Hahn-Tessky-Werke wurden als Beispiel für die Möglichkeiten genannt, die in Reparationslieferungen steckten[50]. Für die Exportkampagne waren jedoch die Hermann-Göring-Werke in Salzgitter-Watenstedt noch wichtiger; sie verdienen besondere Aufmerksamkeit.

Wie schon erwähnt, reizten diese Stahlwerke, die als die modernsten Europas galten, nicht nur den Appetit der Briten, figurierten sie doch schon auf der ersten sowjetischen Liste vom Herbst 1945. Noch etwas früher hatte das Londoner Versorgungsministerium mit Nachdruck gefordert, die Werke ins Vereinigte Königreich zu transferieren. Die britische Delegation, die im Sommer 1945 zu den Verhandlungen der Alliierten Reparationskommission gefahren war, hatte sogar die Weisung mitbekommen, keiner Vereinbarung zuzustimmen, die Großbritannien um jenes spezifische Gut bringen würde[51]. Selbst als es nicht gelang, die Werke rasch zu erwerben, nahm Whitehalls Begier kaum ab. Die Schätzungen ihres Werts für die Wirtschaft des Vereinigten Königreichs fielen unterschiedlich aus. Einmal wurde der Wert, falls die Werke für den einheimischen Stahlsektor gesichert werden könnten, auf 80 Millionen Dollar in vier Jahren geschätzt. Hier kam es aber auf die Deviseneinsparung an, die nach einer späteren Kalkulation nicht weniger als 300 Millionen Dollar – auf längere Sicht – betragen würde. Angesichts einer Wirtschaft, die unter chronischem Dollarmangel litt und viele Dollars zur Bezahlung von Lebensmittelimporten in die Bizone verwenden mußte, waren das eindrucksvolle Zahlen[52].

Im Lauf der Zeit wurde jedoch klar, daß die britische Überziehung in puncto deutsche Handelsschiffe und der amerikanische Reparationsstop den Erwerb des gesamten Komplexes verhindern würden. Daher wies COGA Robertson an, andere größere Stahlwerke auf die Reparationsliste zu setzen, dafür Anträge in Brüssel herbeizuführen und so die dort gegebene Überziehung zu reduzieren (dieser Prozeß ist „Wattieren" genannt worden)[53]. Auf solche Weise gedachte Whitehall von den 36 Millionen RM, auf die sich der britische Anteil am Wert der Werke belief, 14,5 Millionen zu bekommen. Clay verweigerte jedoch die Zustimmung zu dem Projekt, da er darin ein größeres Manöver zur Umgehung seines Reparationsstops sah. Seine Einschätzung

[50] Memorandum des Handelsministeriums, 19.10. 1946, in: PRO, BT 211/105.

[51] Versorgungsministerium an Foreign Office, 20.6. und 17.7. 1945, in: PRO, FO 371/45818.

[52] Die erste Schätzung in Versorgungsministerium an Handelsministerium, o.D., Dezember 1946, in: PRO, BT 211/1145, die zweite in einer Aufzeichnung des Reparations Delivery Committee „Reparations Removals" vom 8.1. 1947, in: PRO, CAB 124/862.

[53] Kramer, British Dismantling Politics, S.142.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

entsprach natürlich den Tatsachen; das war in der Tat Sinn und Zweck der neuen Idee. Clay lehnte es jedoch glatt ab, den Stop vor der Moskauer Außenministerkonferenz im März 1947 aufzuheben. Allerdings hat er, jedenfalls zunächst, nicht begriffen, warum die Briten die Werke nicht einfach zum Rüstungsbetrieb erklärten und sich dann bedienten. Robertson erklärte dem amerikanischen Kollegen das Problem mit der Überziehung. Vergeblich, Clay gab nicht nach[54].

Seine Haltung nötigte Whitehall, über andere Mittel und Wege zur Erlangung der Werke nachzusinnen. Nach einem Plan sollten die Amerikaner, die ohne Überziehung waren, einen großen Anteil an dem Komplex übernehmen, wonach sie und die Briten „zu einem späteren Zeitpunkt zu einer Verständigung über die Aufteilung kommen" könnten. Robertson sprach sich dagegen aus, da die IARA solchen Bilateralismus nicht tolerieren würde. Erst als im Oktober 1947 die revidierten Industrie- und Reparationspläne in Kraft gesetzt wurden, geriet Salzgitter allmählich aus dem Blick[55].

Die Ungunst der Umstände brachte die Briten Anfang 1947, angesichts des fatalen Zusammenwirkens von Überziehung und Clays Reparationsstop, dazu, mit anderen Möglichkeiten zu spielen. Man muß dabei im Auge behalten, daß durch ACA/IARA-Kanäle praktisch nichts kam; bis Ende 1946 hatte Brüssel dem Vereinigten Königreich Maschinerie im Werte von lediglich 4,415 Millionen RM zugeteilt[56]. Dies war ein Tropfen auf den heißen Stein und erklärt die verzweifelte Suche der britischen Regierung nach alternativen Methoden zur Linderung der Nöte Großbritanniens, auch noch nach der „Mills-Million". Wie schon betont, dachte die britische Regierung dabei nicht an ein umfassendes Demontageprogramm in Deutschland, wohl aber wollte sie erheblich mehr, als sie im Augenblick bekam; die Firmen im eigenen Land begannen die Hoffnung auf eine befriedigende Anzahl von Lieferungen zu verlieren[57].

So kam es zu Vorschlägen, Großbritannien solle, statt auf Reparationen zu warten, sich anderer Mittel bedienen. Zwar mußten diese Mittel die Vier-Mächte-Regierung in Deutschland stören, aber das sei schließlich die Folge „von fast allem, was wir tun". Eine Anregung gab Sir Cecil Weir, der Nachfolger Mills' bei CCG (BE), der dabei als Ausgangspunkt die britischen Importkosten in Deutschland nahm. Großbritannien könne sie, so meinte er, gegen den einseitigen Erwerb gewünschter Anlagen und Maschinen verrechnen. Mit anderen Worten: Die von Dalton so genannten „Opfer" Großbritanniens sollten benutzt werden, um ACA/IARA zu umgehen und rasch zum Ziele zu kommen. Eine Variante dazu fiel Haviland vom Foreign Of-

[54] Robertson an COGA, 14.1.1947, in: PRO, BT 211/517. Vgl. auch Dakin an British Iron and Steel Federation, 29.1.1947, und seine Aufzeichnung vom 10.2.1947, in: Ebenda.

[55] Whitham an Weir, Leiter des CCG(BE)-Unterausschusses für Wirtschaft, 13.2.1947, in: PRO, FO 1057/3; Aufzeichnung Weirs, 20.2.1947, in: Ebenda. Zur allmählichen Aufgabe Salzgitters CCG (BE), Berlin, an COGA, 7.6.1947, in: PRO, FO 1032/1218.

[56] IARA – First Report, Anhang 13 (wie Anm. 34).

[57] Von der chemischen Industrie hieß es, sie habe „die Nase voll", weil keine Reparationen einträfen; COGA an Weir, 21.3.1947, in: PRO, FO 1057/2.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

fice ein, der vorschlug, den sowjetischen Anteil von 25 Prozent an den westlichen Erwerbungen zum Verkauf zu stellen, wonach das Vereinigte Königreich Pfunde oder Dollar für das Material bieten könne. Beide Ideen hatten ihre Vorteile, vor allem Schnelligkeit des Erwerbs, jedoch gefiel dem Handelsministerium der Gedanke Havilands besser, da er Großbritannien insgesamt mehr einzubringen versprach.

Bis solche Pläne lanciert wurden, war aber die Überziehung auf 1,7 Prozent des Anteils an der Kategorie B reduziert worden. Daher sah es nun so aus, als seien die internationalen Kanäle schließlich doch der beste Weg; sowohl Weirs wie Havilands Konzepte hätten Streit in Brüssel und Berlin provoziert. Eine statistische Übersicht über die Lieferungen, die Großbritannien bei Beachtung der Regeln erwerben durfte, stellte jedoch eine deprimierende Lektüre dar. Die Desiderata lagen Anfang 1947 näher bei 200 Millionen als bei 100 Millionen RM, und angesichts der Konkurrenz anderer Reparationsgläubiger war nur mit der Hälfte der letztgenannten Summe zu rechnen[58].

Das Dilemma, in dem sich Whitehall befand, ist also leicht zu erkennen: Sollte ein politischer Konflikt mit den Alliierten riskiert werden, um das Gewünschte zu erhalten, oder sollte auf Kosten der britischen Industrie guten internationalen Beziehungen Priorität eingeräumt werden (wie Bevin es vorgemacht hatte)? Daß sich für jeden Kurs so viele Argumente ins Treffen führen ließen, erklärt, warum sich die Debatte 1947 so lange hinzog und schließlich ergebnislos endete. Das negative Resultat der Moskauer Außenministerkonferenz verstärkte dann, wie bekannt, die Tendenz zur Förderung der bizonalen Erholung und nicht das Streben nach Viermächte-Einigkeit. Bis zur endgültigen westlichen Verständigung über das Niveau der deutschen Industrie kam es zu einer Unterbrechung der Reparationsprogramme.

III.

Die internationalen Aspekte des ersten Programms sind nun behandelt, ebenso die britischen Alternativvorschläge auf unilateraler Basis. Bleibt noch die Frage des Multilateralismus, wie Dakin sie im Dezember 1945 aufwarf. Die USA legten in der ACA ihr Veto dagegen ein, doch kamen COGA und das Handelsministerium darauf zurück, als Clay es im Herbst 1946 ablehnte, den Reparationsstop aufzuheben: Hier schien doch ein Weg zu liegen, der rasche Lieferungen verhieß, ohne daß Großbritannien in Brüssel und Berlin allein am Pranger stand[59]. So präsentierte die britische Regierung nun ein multilaterales Programm, überwacht von allen Zonenbefehlshabern, in Höhe von 100 Millionen RM; ein Viertel davon sollte die Sowjetunion erhal-

[58] Ein Vergleich zwischen den Vorschlägen Weirs und Havilands, ferner über Großbritanniens Finanzbedarf und die 1,7 Prozent Überziehung wird angestellt in einem undatierten Memorandum des Handelsministeriums „The Haviland Plan", in: PRO, BT 211/238.

[59] Aufzeichnung des Handelsministeriums, 17.9. 1946, in: PRO, BT 211/125, dazu sein Memorandum vom 16.9. 1946, in: PRO, BT 211/124.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

ten. London hoffte auf Maschinenteile im Wert von 1 Million Pfund, auf Stahlwerke in gleichem Wert und auf wissenschaftliche Einrichtungen zu 100000 Pfund. Der springende Punkt des Plans war die Konzentration auf einzelne Maschinen und Werkzeuge, statt auf ganze Fabriken; dies galt in Whitehall als höchst vorteilhaft für das Vereinigte Königreich[60].

Leider zeigten sich alsbald schwache Punkte: Die IARA bestand darauf, bei der Zuteilung das letzte Wort zu haben, und setzte den britischen Anteil auf 15 Millionen RM herab (allerdings brachte die französische Zone 15 Millionen RM für alle Beteiligten ein)[61]. Das eigentliche Problem stellte indes die notwendigerweise mühselige Aufgabe der Lokalisierung und Demontage einzelner Maschinen dar; schon Lieferungen im Wert von 50 Millionen RM konnten das Auffinden von rund 15000 einzelnen Werkzeugen erfordern. Das bremste die normalen Demontageprojekte, deren zögerliche Durchführung bereits ein ständiges sowjetisches Gravamen war. Trotz der Klagen über die zusätzliche Arbeit genehmigte Whitehall aber nur wenig zusätzliches Personal. Auch in anderer Hinsicht war das multilaterale Programm nur schwer in die bereits laufenden Demontagen zu integrieren: Es wurden nämlich jetzt Einzelteile aus Fabriken entfernt, die nach dem ursprünglichen Programm zur Gänze demontiert werden sollten; ein Beispiel dafür waren die Asphaltwerke in Dortmund-Hörde[62]. Wie sollte ein Inventar des Betriebs aufgestellt werden, wenn einzelne Maschinen unter der Parole des Multilateralismus entfernt wurden?

Bei Lichte betrachtet, sind kaum konkrete Gewinne des multilateralistischen Programms zu entdecken, obschon die IARA dem Vereinigten Königreich schließlich 17,24 Millionen RM bewilligte. Die Idee war aus dem dringenden Bedarf nach rascher Lieferung geboren worden, und eben dieses Ziel konnte nicht erreicht werden. Bis Mitte 1947 war ein Fünftel der genannten Summe in Großbritannien eingetroffen[63]. Eine frühe Kritik des Vaters der Idee, des Versorgungsministeriums, brachte klar zum Ausdruck, als welche Enttäuschung sich der Multilateralismus entpuppt hatte. Anfänglich waren insgesamt 2250 Maschinen erwartet, bis zum Frühjahr 1947 jedoch nur 198 geliefert und 35 Prozent als ohne Nutzen eingestuft worden. Das Ministerium räumte ein, den Effekt des Plans überschätzt zu haben, der in jeder Hinsicht fehlgeschlagen sei[64]. Im Rückblick ist zu konstatieren, daß alle hier erwähnten

---

[60] COGA an CCG (BE), Berlin, 22. und 30.10. 1946, in: PRO, BT 211/125; Memorandum des Handelsministeriums, 19.9. 1946, und Aufzeichnung des Handelsministeriums, 17.9. 1946, in: Ebenda.

[61] Aufzeichnung des Handelsministeriums, 7.12. 1946, in: Ebenda; zur IARA-Zuteilung vgl. ebenda; zu den Zahlen Foreign Office an CCG (BE), Berlin, 8.11. 1946, vgl. ebenda; Handelsministerium an Morton, 4.12. 1946, in: Ebenda.

[62] Zur Auseinandersetzung um Personal der Meinungsaustausch zwischen Whitham und COGA, 5. und 7.12. 1946, in: Ebenda; Protokolle der Sitzungen von COGA in London und in Berlin, 7. und 16.12. 1946, in: PRO, BT 211/1145. Zu den Asphalt-Werken vgl. Versorgungsministerium an Handelsministerium, 15.3. 1948, in: PRO, BT 211/319.

[63] Vgl. Kramer, British Dismantling Politics, S.143f.; Fortschrittsbericht an Kabinett, 24.6. 1947, in: PRO, FO 1032/2329.

[64] John Wilmot, Versorgungsminister, an COGA, 25.3. 1947, in: PRO, FO 938/377.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

Programme versagt haben, ob international, unilateral oder multilateral; gemeinsam war ihnen die Unfähigkeit, der britischen Industrie das zu geben, was sie haben wollte, von der Abschwächung des Demontageprogramms als Sicherheitsfaktor ganz abgesehen. Selbst die „Hauer" sind nämlich kaum gezogen worden, doch wäre es nicht richtig, dafür allein die bislang geschilderten Faktoren verantwortlich zu machen.

IV.

Es ist noch eine weitere Frage zu untersuchen, und zwar die nach der gegebenen oder fehlenden Effizienz der in der britischen Zone tatsächlich vorgenommenen Demontagen. Falls das dort ablaufende Programm nicht reibungslos funktionierte, sind die bisher diskutierten Gründe für Enttäuschungen, das liegt auf der Hand, nicht sonderlich relevant gewesen. Die meisten Betriebe, die für den Abbau vorgesehen waren, lagen in der britischen Zone: Von den 1657 des ersten Reparationsplans vom 28. März 1946 nicht weniger als 997 (414 in der amerikanischen, 246 in der französischen Zone). RDR schätzte das Gewicht des zu demontierenden Materials auf 2,5 bis 3 Millionen Tonnen; nach den Potsdamer Vereinbarungen mußten diese Tonnen in zwei Jahren bewegt werden. Zwar stellte es sich dann heraus, daß man es tatsächlich nur mit 1,3 MillionenTonnen zu tun hatte, doch angesichts der kurzen Zeitspanne bedeutete auch dies eine Mammutaufgabe für RDR, deren Leiter im Dezember 1945 Gilbert Whitham wurde[65]. Schließlich befand man sich in Deutschlands „Jahr Null", als Mangel an allen Materialien wie an Lebensmitteln herrschte und das Transportnetz schwer angeschlagen war. Beträchtliche Ressourcen mußten also erst einmal in das Unternehmen investiert werden. Damit erhebt sich die Frage, ob die britische Regierung die materielle Möglichkeit wie den Willen zur Durchführung des Programms hatte. Bei genauer Betrachtung wird erkennbar, daß sie weder das eine noch das andere besaß.

Am besten ist das durch einen Blick auf die Tätigkeit von RDR und auf den Status der Abteilung innerhalb der Control Commission zu zeigen, beginnend mit der personellen Besetzung. Dabei muß eingeräumt werden, daß auf keinen Präzedenzfall zurückgegriffen werden konnte, da ja nach 1918 keine Demontagen stattgefunden hatten. Andererseits hätte auf Grund der erkennbaren Größe des Unternehmens und seiner politischen Bedeutung von Anfang an klar sein müssen, daß ausreichend Personal verfügbar zu machen war; in der Wirklichkeit litt RDR stets unter Personalmangel. Das Hauptquartier war mit 184 Offizieren und 131 Schreibkräften kaum zulänglich besetzt, selbst wenn man Verstärkungen für die sechs regionalen Ämter hinzurechnet[66]. Im April 1946 forderte Whitham für das Hauptquartier 227 Offiziere

[65] Zu den ersten Listen vgl. Fortschrittsbericht des Wirtschaftsdirektorats der ACA, 30.9. 1946, in: PRO, FO 1062/272. Das zunächst erwartete Gewicht in Whitham an Mills, 14.9. 1946, in: PRO, FO 1034/6. Die endgültige Zahl in einem Bericht der Allied High Commission Intergovernmental Study Group, 15.5. 1951, in: PRO, FO 1023/46.

[66] RDR-Memorandum, 11.5. 1946, in: PRO, FO 1034/33.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

an, aber sein Gesuch ist bis Juli 1946 nicht einmal geprüft worden. Tatsächlich hat die Einrichtung nie in voller – an sich schon magerer – Besetzung gearbeitet, machten doch im Oktober 1946 lediglich 128 Offiziere Dienst. Personalwechsel scheint auch ein Problem gewesen zu sein. Wie die Abteilung betonte, dauerte es fünf Monate, um jemand nach seiner Ernennung richtig zu installieren, war er aber einmal da, konnte er mit einem Monat Kündigungsfrist wieder gehen[67].

Solcher Mangel hat die Arbeit offensichtlich behindert, zum Beispiel bei der Bewertung einzelner Werke und Anlagen. Im Dezember 1946 hatte das regionale RDR-Büro in Nordrhein-Westfalen von den bis dahin nominierten 169 Betrieben erst 95 bearbeitet; zu diesem Zeitpunkt wurden durchschnittlich 16 Bearbeitungsfälle pro Monat geschätzt. Doch 478 weitere Betriebe auf der Liste waren noch nicht einmal bei diesem Stadium des Verfahrens angelangt, das einen formidablen Engpaß darstellte, auch auf Grund eines Mangels an deutschen technischen Zeichnern und Evaluierungsteams. Wohl waren 150 solcher Gruppen vorgesehen, doch hatten bis Mitte 1946 nur zwei Drittel davon tatsächlich gebildet werden können. Zudem gelang es nie, die Tätigkeit der Teams zu kontrollieren, da, wie RDR resigniert feststellte, „wir das Personal für eine genaue Überwachung weder haben, noch je haben werden. Wir müssen uns einfach auf die Deutschen verlassen." Gelegentlich war davon die Rede, aus Großbritannien „Stoßtrupps" zu entsenden (bei einem seiner Besuche forderte Whitham 150), doch nie geschah etwas[68].

Das komplizierte Unternehmen war naturgemäß mit beträchtlicher Schreibarbeit verbunden, doch litt RDR chronisch unter einem Mangel an Schreibkräften. Schon früh wurde das Programm dadurch in Mitleidenschaft gezogen, daß „die Offiziere genötigt sind, ihre Briefe selber zu schreiben und ihre Buchungseintragungen selber vorzunehmen". Jeder Kommentar dazu ist überflüssig. Diese Mängel zeigen aber wieder einmal, wie schwächlich die Briten in der Praxis an das Problem der Reparationen herangingen. Whitham zufolge wurden jedoch die Dinge immer noch schlimmer, da etwa im Juni 1947 die für eine Operation erforderlichen Unterlagen den siebenfachen Umfang des bei Jahresanfang üblichen erreicht hatten[69]. Die hohe Zahl technischer Zeichnungen, die erforderlich war, um Empfängern den Wiederaufbau demontierter Maschinen zu ermöglichen, verschaffte RDR zusätzliche Arbeit für Schreibkräfte und Zeichner. In einem – zugegeben extremen – Fall verlangten die Russen für eine einzige Maschine 170 Zeichnungen[70].

Einen weiteren Verzögerungsfaktor stellten die schlechten Leistungen der bei den einzelnen Projekten beschäftigten deutschen Arbeiter dar. Anfänglich schätzte man,

---

[67] RDR-Minden (Zonenhauptquartier) an RDR-Berlin, 25.10.1946, in: PRO, FO 1057/37; Protokoll einer Reparationsbesprechung, Berlin, 7.12.1946, in: PRO, BT 211/1145.

[68] RDR-Monatsbericht (Nordrhein-Westfalen), 12.12.1946 und 8.2.1947, in: PRO, FO 1013/263; COGA-Reparationskonferenz, 16.12.1946, in: PRO, BT 211/1145; Korrespondenz vom 1. und 6.7.1946, in: PRO, FO 1005/634.

[69] RDR-Minden an DCOS (Org.) CCG (BE), 17.1.1946, und an DCOS (Exec), 4.6.1947, in: PRO, FO 1030/849.

[70] RDR-Minden an RDR-Berlin, 25.10.1946, in: PRO, FO 1057/37.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

daß der Abbau pro Betrieb vier Monate oder, anders ausgedrückt, die fünffache Tagesarbeitsleistung eines Mannes pro Tonne erfordern werde – keine allzu ehrgeizige Kalkulation. Aber Mitte 1947 betrug der Durchschnitt lediglich die zweifache Arbeitsleistung eines Mannes – nicht einmal die Hälfte der ursprünglichen Annahme[71]. Natürlich könnte zur Erklärung eine ganze Serie von Ursachen genannt werden, darunter Mangel an Lebensmitteln und fehlende Überwachung ebenso wie die geringe Arbeitsmoral in einem besetzten Land. Politische Opposition gegen die Reparationen und Demontagen an sich spielte offensichtlich ebenfalls eine Rolle. Auch konnten die deutschen Arbeiter naturgemäß wenig Neigung haben, lokale Arbeitsplätze zu zerstören und die Arbeitslosigkeit zu verschlimmern. Jedoch ist die Beweislage in dieser Hinsicht nicht eindeutig. Ein britischer Offizier in Nordrhein-Westfalen konstatierte, daß die deutschen Arbeiter keine besondere Unlust bei der Liquidierung solcher Arbeitsplätze an den Tag legten, sie machten sich „vielmehr ganz gut dabei". Sei die Kooperation der Gewerkschaften gewonnen, so meinte er, gebe es keine Probleme[72]. Danach sieht es so aus, als sei bewußter Widerstand weniger hemmend gewesen als die objektiven Schwierigkeiten im Nachkriegsdeutschland.

Welche Gründe auch zusammengewirkt haben, die Demontagen gerieten bis Mitte 1946 jedenfalls derart in Rückstand, daß die britische Firma Geo-Cohen Sons u. Co. als technischer Berater eingeschaltet wurde. Deren Hauptempfehlung lautete, für jede Region (vier an der Zahl) müßten zur besseren Kontrolle der deutschen Arbeiter 406 zusätzliche britische Ingenieure eingestellt werden. Whitham wies das sofort rundweg zurück, da dafür die Mittel fehlten, und ein windelweicher Kompromiß sprach schließlich RDR lediglich 125 Mann weiteres Personal zu[73]. Abermals zeigt die Verweigerung ausreichender Ressourcen, welch niedrige Priorität den Reparationen gegeben wurde.

Ein Blick auf die Zahl der verwendeten deutschen Arbeiter kann das nur bestätigen. Von Juni 1946 bis März 1947 wurden durchschnittlich 4500 Arbeiter beschäftigt, das waren 0,5 Prozent aller verfügbaren Arbeiter. Während der Flaute im anschließenden Sommer ging die Zahl von 9000 im Juni wieder auf gut 7800 im September zurück; in der gesamten neunmonatigen Periode wurden lediglich 84000 Tonnen Maschinerie demontiert, was hinter den fünf Arbeitsleistungstagen pro Tonne weit zurückblieb[74]. Selbst wenn man die Probleme im Deutschland des „Jahres Null" gebührend in Anschlag bringt, kann diese Leistung kaum überzeugend

[71] Zur angenommenen Leistung Aufzeichnung einer RDR-Sitzung, Berlin, 11.5. 1946, in: PRO, FO 1034/6; zu den tatsächlichen Leistungen vgl. Foreign Office an CCG (BE), Berlin, 2.6. 1947, in: PRO, FO 371/65208, und CCG (BE) an Foreign Office, 20.3. 1947, in: PRO, BT 211/523.

[72] RDR-Berlin an Unterausschuß für Wirtschaft, 31.7. 1947, in: PRO, FO 1034/6.

[73] Zum Cohen-Bericht in: Aufzeichnung des Unterausschusses für Wirtschaft, 5.6. 1946, ebenda; Whithams Antwort in: Schreiben an Mills, 14.9. 1946, ebenda.

[74] Die Zahlen für Juni bis September in: COGA (BE), Berlin, an Foreign Office, 7.6. 1947, PRO, FO 371/65208, sowie Whitham auf einer Konferenz des Foreign Office am 19.9. 1947, ebenda; über die erhaltene Tonnage wurde monatlich berichtet, vgl. PRO, BT 211/506. Die 0,5 Prozent erschienen in einem Memorandum des Handelsministeriums vom 6.12. 1946, in: PRO, BT 211/125.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

genannt werden[75]. Großbritannien machte in seiner Zone den Versuch, „zwei Pferde gleichzeitig zu reiten", Reparationen und Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft, ohne daß ersteres den Vorzug genoß; in der SBZ lagen die Dinge ganz anders. Nichts illustriert den Mangel an einer dominierenden Leitlinie besser als die Beziehungen zwischen RDR und den anderen Abteilungen von CCG (BE).

Es steht außer Zweifel, daß viele britische Angehörige der Kontrollkommission Reparationen in größerem Umfang ablehnten, selbst für Großbritannien bestimmte Reparationen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Auswahl von Betrieben für Reparationszwecke Sache der Abteilung für Handel und Industrie war; RDR hatte die Entscheidungen zu akzeptieren. In der ganzen Zeit, von 1945 bis Ende 1947, war die Zahl der Klagen Legion, daß Fabriken, die für Reparationen in Frage kämen, durch das Netz rutschten; die Begründung für die Erhaltung eines Betriebs lief gewöhnlich auf die Erklärung hinaus, die Produktion werde für die deutsche Wirtschaft gebraucht[76].

Die Abteilung für Brennstoffe und Energie unterstützte ganz bewußt jene deutschen Firmen in ihrem Bereich, die danach trachteten, der Reparationsliste zu entgehen. Die Abteilung überzeugte Sholto Douglas, als er das Amt des Militärgouverneurs innehatte, von der dringenden Notwendigkeit, in der britischen Zone Kraftwerke zu behalten, und einem ihrer Ableger, der North German Coal Control, wurde nachgesagt, „Fragebögen herauszugeben, die ohne weiteres als Aufforderung an die Deutschen gedeutet werden können, Gründe für die Streichung von der Liste vorzutragen". Später hat die Abteilung offen eingestanden, daß sie hinsichtlich der Elektrizität dem ursprünglichen Industrieplan nicht gefolgt war. Statt dessen habe man sich „ehrlich bemüht", eine vorzeigbare Liste zu demontierender Kraftwerke zusammenzustellen, die die Kapazität nicht nach den Vorschriften des Industrieplans reduzierte, sondern nur auf ein etwas geringeres Niveau brachte, „das zu unterschreiten unklug wäre"[77].

Dieses unverblümte Geständnis, daß der deutsche Wiederaufbau gegen Viermächte-Regelungen gefördert worden sei, zeigte eine Haltung, die keineswegs auf die Abteilung für Brennstoffe und Energie beschränkt war. In Nordrhein-Westfalen hieß es von deutschen Sabotageakten gegen die Demontagen offen, solche Aktivitäten hätten „anscheinend die Unterstützung etlicher britischer Offiziere"[78]. Sogar in London ist das erkannt worden. 1947 charakterisierte ein Beamter des Handelsministeriums in

---

[75] Vom Mangel an Verpackungsmaterial abgesehen, mußte auch das Transportnetz wiederhergestellt werden. Vgl. Aufzeichnungen einer Konferenz über Vorauslieferungen, Berlin, 15.7. 1945, in: PRO, FO 1030/17.

[76] Solche Formel zum Beispiel in: Light Metal Products Control Branch an RDR-Detmold, 29.11. 1946, PRO, FO 1062/275; vgl. auch T Force an Handelsministerium, 8.3. 1947, in: PRO, BT 211/124, wo sich Klagen über die Zurückhaltung von Werkzeugen in Deutschland finden.

[77] Schreiben der Abteilung für Brennstoffe und Energie, 21.4. 1947, in: PRO, FO 1057/36.

[78] Whitham an Weir, 6.4. 1947, in: Ebenda. Hier wird betont, wie wenig beliebt die Reparationen an sich bei CCG (BE) seien; zu Nordrhein-Westfalen vgl. RDR-Sitzung in Wuppertal, 10.9. 1947, in: PRO, FO 1013/850.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

einer Aktennotiz den Stand der Dinge zwischen RDR und den anderen Abteilungen folgendermaßen: „Der Rest der Kontrollkommission [sic] sieht in den Reparationen natürlich eine verflixte Plage, eben weil sie zu Deutschlands wirtschaftlicher Erholung in Gegensatz stehen." Zwei Tage später kam er in dem Entwurf eines Memorandums, das dem Foreign Office zugeleitet und von Bevin im Kabinett vorgelegt werden sollte, auf das Thema zurück. Er sprach sich für ein vereinfachtes Verfahren und für einen neuen Anlauf aus, andernfalls werde das Programm wiederum steckenbleiben, Reparationen würden ausbleiben – „und genau das würden einige Elemente der Kontrollkommission gerne sehen"[79]. Im Foreign Office fand die Obstruktion in Deutschland die beste Charakterisierung, als ein Beamter festhielt, daß manche Angehörige von RDR „offen sagen, bei ihren britischen Kollegen seien sie mehr Widerstand gegen die Reparationspolitik und mehr Sabotage begegnet als bei den Deutschen"[80].

„Sabotage" ist ein starkes Wort, illustriert jedoch einmal mehr, wie ein Mangel an Willen den Umgang der Briten mit den „Hauern" und den „Zähnen" beeinträchtigte. Daß es nicht gelang, aus Deutschland die ursprünglich erhoffte Quantität an „Zähnen" herauszuholen, zog, daran muß erinnert werden, auch Großbritanniens Verbündete in der IARA in Mitleidenschaft. Aber Dalton führte zu diesem Problem ins Feld, daß Großbritannien, indem es einen Teil der deutschen Importe finanziere, in Deutschland „Opfer" bringe, die den anderen erspart blieben. Was das Ausbleiben ausgewählter deutscher Maschinen und Maschinenteile die britische Wirtschaft gekostet hat, ist nicht genau zu ermitteln. Doch gibt es einen relevaten Hinweis. Im Jahre 1938 kaufte das Vereinigte Königreich 44 Prozent (dem Werte nach) der importierten Maschinen in den USA und 25 Prozent in Deutschland, für 1947 lauten die entsprechenden Zahlen 65 und 3 Prozent[81]. Daraus läßt sich der Schluß ziehen, daß der Mangel an deutschen „Zähnen" sehr wohl ein gewichtiger Faktor beim Schwinden der britischen Dollarreserven gewesen ist, bei einem Vorgang also, der wiederum im August 1947 das Land in eine böse finanzielle Krise gestürzt hat[82].

V.

Die Revision des Reparationsprogramms vom Oktober 1947 stellte natürlich sicher, daß die Situation keine Wendung zum Besseren nehmen konnte, da sie die Zahl der in der „Trizone" zur Demontage vorgesehenen Werke von 1657 auf nur noch 682 verringerte[83]. So sind die britischen Demontagepläne, von deutscher Seite

[79] Aufzeichnung des Handelsministeriums, 13.5. 1947, in: PRO, BT 211/238; Entwurf zum Memorandum „Reparations", 15.5. 1947, in: Ebenda.

[80] Aufzeichnung Foreign Office, 25.7. 1947, in: PRO, FO 1057/36.

[81] Vgl. Alan S. Milward, The Reconstruction of Western Europe 1945–1951, London 1984, S. 36.

[82] Über das Ausmaß der Krise Cairncross, Years of Recovery, S. 120.

[83] Zum revidierten Gesamtumfang vgl. Foreign Office an CCG (BE), Berlin, 26.10. 1947, in: PRO, FO 1032/2336.

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

manchmal tatsächlich als „uferlos" bezeichnet, nie Wirklichkeit geworden. Eine nüchterne deutsche Kalkulation schätzt die Minderung der westdeutschen industriellen Kapazität durch Reparationen auf 3,1 bis 5,3 Prozent. Lediglich 38 Prozent der im ursprünglichen Demontageprogramm erscheinenden Werke sind dem Prozeß tatsächlich unterzogen worden. So befand sich Westdeutschland 1950 im Besitz einer industriellen Ausstattung, die trotz Luftkrieg und trotz Demontagen um 11 Prozent größer war als die des Jahres 1936[84]. Dies hilft, das Wirtschaftswunder der fünfziger Jahre in der richtigen Perspektive zu sehen; Churchills Forderung „fett, aber impotent" scheint also auf den ersten Blick erfüllt worden zu sein – natürlich nicht für Ostdeutschland.

Übrigens sollte darauf hingewiesen werden, daß die Briten bis zum 31. Dezember 1946 rund 64 000 Tonnen Anlagen und Maschinen in die Sowjetunion geliefert hatten, während sich die Zuteilung der IARA an das Vereinigte Königreich bloß auf 1200 Tonnen belief (einseitige Entnahmen sind hier allerdings nicht berücksichtigt)[85]. Bis 1952 hatte Großbritannien Reparationen der Kategorie B im Werte von insgesamt 15 Millionen Pfund erhalten; aufgeschlüsselt: Schiffe 8,2 Millionen, einseitige Entnahmen 2,7 Mio, multilaterale 0,4 Mio, IARA-Zuteilungen 3,7 Mio. Dazu mußte der britische Anteil an Reparationen der Kategorie A gerechnet werden, der in einem – freilich umstrittenen – Bericht auf 21 Millionen Pfund geschätzt ist. Anfang 1948 nahm die britische Regierung an, daß der Gewinn aus beiden Kategorien 42,5 Millionen Pfund betrage und noch weitere 27,5 Millionen zu erwarten seien[86]. Tatsächlich ist es jedoch unmöglich, exakte Summen anzugeben, da bei der Kategorie B der Wert eines Objekts ganz nach der für angemessen erachteten Abschreibung festgesetzt wurde.

Zwei Feststellungen sind noch zur Sicherheitsfrage zu treffen. Die erste betrifft die sogenannten „eingeschränkten" Industrien, das heißt, jene Zweige der Industrie, die zwar nicht reine Rüstungsbetriebe waren, aber gegebenenfalls auf Kriegsproduktion umgestellt werden konnten, zum Beispiel Werften. Whitehall wünschte eine ganze Anzahl solcher Betriebe demontiert zu sehen, doch kam der Start des Marshall-Plans dazwischen; die Amerikaner übten Druck aus, um diese Einrichtungen in Deutschland zu halten. Der Vorgang liegt nicht im Rahmen des hier vorgelegten Aufsatzes, er sei jedoch erwähnt als ein weiterer Fall der Verwässerung des Reparationsprogramms durch die Vereinigten Staaten, diesmal auf Kosten der Sicherheit ihrer Verbündeten. Überdies schrieben die Vereinbarungen von Jalta und Potsdam die völlige Zerstörung des gesamten deutschen Kriegspotentials vor, insbesondere der zur Kate-

[84] Zit. nach Arcadius R. L. Gurland, Die CDU/CSU. Ursprünge und Entwicklung bis 1953, Frankfurt a. M. 1980, S. 293. Zur Auswirkung auf die Produktion vgl. Theodor Eschenburg Jahre der Besatzung 1945–1949, Stuttgart 1983, S. 268. Zur Zunahme des Bestands vgl. Werner Abelshauser, The Economic Policy of Ludwig Erhard, San Domenico 1984, Tabelle I, S. 28.

[85] Wie Anm. 36.

[86] Die Zahlen für die beiden Kategorien in: Bericht des Handelsministeriums, 31. 5. 1952, PRO, BT 211/534. Zu Kategorie A vgl. auch A. Wingate (IARA) an Morton, 28. 1. 1948, und die Kommentare des Schatzamts dazu, in: PRO, T 236/1505.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

gorie I gehörenden Rüstungsbetriebe. Indes wurde 1948 klar, daß dies in der amerikanischen Zone nie geschehen war. Clay hatte lediglich Maschinerie entfernen, die Baulichkeiten hingegen stehen lassen; derartige Fabriken waren in wenigen Monaten zu reaktivieren – eine klare Verletzung internationaler Absprachen[87].

Somit steht wohl fest, daß die Notwendigkeit, Rücksicht auf die USA zu nehmen, Großbritannien die Möglichkeit nahm, seine eigene Politik durchzusetzen. Und wenn ein Auge auf Washington gerichtet bleiben mußte, so das andere auf die IARA in Brüssel. Schon während des Krieges war der amtierenden Londoner Regierung bewußt, daß sie nach dem Ende der Feindseligkeiten keine freie Hand in der Reparationspolitik haben werde, doch ist zu bezweifeln, daß das volle Ausmaß der Hemmnisse und Beschränkungen erkannt wurde, das sich aus der internationalen Regelung und Kontrolle der Reparationen ergeben mußte. Ebensowenig war das durch den Erwerb von Schiffen entstehende Überziehungsproblem vorhersehbar. Dies ist Whitehall zugute zu halten, wenn die relative Geringfügigkeit der Erfolge seiner Politik konstatiert wird.

Dennoch muß die Frage nach der Art und Weise gestellt werden, in der Großbritannien das Programm in der Praxis handhabte. Daß es sowohl in London wie in Deutschland an engagiertem Vorgehen fehlte, ist deutlich geworden. Trotz allen Redens über Sicherheit wollten allzu viele Angehörige der CCG (BE) in Wahrheit nicht, daß Deutschland mit hohen Reparationen belastet werde, und in Whitehall dachte man nicht anders[88]. Bevin begriff sehr wohl, daß die britisch-sowjetischen Beziehungen zu einem guten Teil von der zügigen Abwicklung eines Reparationsprogramms abhingen, doch kam es nie zur Bewilligung der dafür erforderlichen Ressourcen, und zwar ganz ohne amerikanische Einwirkung. Der Wiederaufbau Deutschlands genoß stets Vorrang, nicht anders als nach dem Ersten Weltkrieg; daher erreichte RDR nie den Status eines Primus inter pares, geschweige denn Priorität. Anders in der SBZ. Die RDR entsprechende sowjetische Abteilung hatte von Anfang an bestimmendes Gewicht. Im Osten rangierten die Reparationen eindeutig vor dem deutschen Wiederaufbau[89]. So bleibt es weiterhin schwierig, mit Sicherheit zu sagen, ob die Briten zwar ihren Anteil einzutreiben suchten, aber scheiterten, oder ob sie sich einfach keine besondere Mühe gaben. Bevin hat jedenfalls geglaubt, daß der gute Wille der USA in Deutschland wichtiger sei als Reparationsgewinne. Ob er die richtige Entscheidung getroffen hat, ist Ansichtssache.

(Aus dem Englischen übersetzt von Hermann Graml)

---

[87] Harriman, amerikanischer Handelsminister, an Präsident Truman, 23.1. 1948, in: FRUS 1948, Bd.2, S.726f.; vgl. auch „Memorandum of Conversation etc.", 22.3. 1948, in: Ebenda, S.738ff.

[88] Zum Beispiel meinte Playfair von COGA, daß hohe Reparationen die Absatzchancen Großbritanniens in Deutschland mindern würden, weil die Deutschen dann weniger Geld hätten; Memorandum an Handelsministerium, 31.12. 1945, in: PRO, T 236/280.

[89] J.Peter Nettl, German Reparations in the Soviet Empire, in: Foreign Affairs, Bd.29, 1950/51, S.307, weist darauf hin, daß die sowjetischen Erfolge beim Eintreiben von Reparationen keineswegs Zauberei gewesen seien; Moskau habe den Reparationen einfach Priorität eingeräumt.

Jahrgang 46 (1998), Heft 1
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1998_1.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte