

# Verstaatlichung der Firma AERO

## - de facto am 25.10.1945

### Hinweis

Diese Abhandlung wurde zusammengestellt von Michael Strauch aus Auszügen von Veröffentlichungen und Informationen sowie Stellungnahmen, Äußerungen und Meinungen von Herrn JUDr. Kabes jun. (Firma Aero), Herrn Jaroslav Matoulek (Mitautor von Kbely Letiste na okrajia prahy), Herrn Karel Jicinsky (Autor Automobily Aero a jejich doba), Herrn Dr. Georg W. Pollak (Automobil-Journalist), Herrn Josef Knourek (ACC Praha, Redakteur Aerovkar) und Herrn Karel Sebesta (ACC Praha). Ich bedanke mich für die Unterstützung bei den oben genannten Personen recht herzlich, insbesondere bei Herrn Jaroslav Matoulek für seine ausführlichen Darlegungen der Situation bei der Verstaatlichung der Flugzeugindustrie und Dr. Pollak für die Übersetzung der erwähnten Darlegung.

### Allgemein

Es gab für die Reorganisation und Nationalisierung der Auto- und Flugzeugindustrie zwei Schlüsseldekrete (Dekrete des Präsidenten Edvard Beneš) im Jahre 1945, die Dekrete **DPR Nr. 5/1945** und **DPR Nr. 100/1945** (DPR = Dekret des Präsidenten der Republik). Betroffen waren 2868 Großbetriebe. In diesen Unternehmungen (über 500 Angestellte) gab es Betriebsräte und es formten sich Organisationen wie der Betriebsausschuss (ROH = Gewerkschaftliche Revolutionsorganisation), bestückt mit Personen aus der Kommunistischen Partei. Die Nationalisierung an sich sollte nicht den Abgang der Eigentümer aus den Unternehmungen bedeuten, besonders derjenigen, die das betreffende Unternehmen leiteten.

Anders war es bei kleinen Unternehmungen. Die wurden erst nach Februar 1948 verstaatlicht und bis dahin war hier die Situation günstiger. Es wäre aber irrtümlich vorauszusetzen, dass all diese Veränderungen unmittelbar nach dem kommunistischen Umsturz durchgelaufen sind. Der Prozess dauerte bis in die Hälfte der Fünfzigerjahre und die Übernahme der Unternehmungen fing zuerst mit den großen Firmen an. Als letzte kamen Gewerbsleute an die Reihe, die allein arbeiteten. Im Unterschied zu den Nachbarstaaten, die unter dem Einfluss der UdSSR standen, war die Tschechoslowakei wahrscheinlich die einzige, wo private Unternehmen völlig ausgerottet wurden.

### Zeitliche Einordnung von Einzelereignissen

Einen Tag nach der deutschen Kapitulation im **Mai 1945** "befreite" die sowjetische Armee Prag und die Exilregierung kehrte aus London zurück.

Das Dekret **DPR Nr. 5 vom 19.05.1945** löschte einige Besitz- und juristische Handlungen aus der Zeit der Unfreiheit (Protektorat) und auch die der Nationalverwaltung der Güter der Deutschen, Ungaren, Verrätern und Kollaboranten wie auch einiger Organisationen und Instituten.

Am **13. 06.1945** erlies der Industrieminister Bohumil Lausman, gestützt auf das Beneš-Dekret Nr. 5, dass in 24 bedeutenden Industriebetriebe eine **provisorische Nationalverwaltung** einzusetzen ist. Im § 3 heißt es ausdrücklich: "**Die Nationalverwaltung ist in alle Betriebe einzusetzen**, wo es die Aufrechterhaltung eines störungsfreien Betriebes und wirtschaftlichen Lebens erforderlich macht, im Speziellen in Betrieben die in den Händen von "**staats-unzuverlässigen**" Personen sind." Zu diesen Betrieben ist auch **Aero** höchst-wahrscheinlich zu zählen.

Das Dekret **DPR Nr. 100/1945 vom 25.08.1945** sah die Nationalisierung der Banken, Bergwerke und der Schwerindustrie mit mehr als 500 Mitarbeiter vor.

Am **13.09.1945** entstand in der Regierungssitzung ein Streit über das Ausmaß der Verstaatlichung.

Am **19.10.1945** war es so weit, ergänzt noch über die juristische Regelung des Strafmasses bei Behinderung der Verstaatlichung.

Am **23./24.10.1945** unterschrieb Präsident Beneš die Dekrete, die **am 25.10.1945** in Prag auf dem Wenzelsplatz zur Veröffentlichung gebracht wurden.

Am **28.10.1945** - ironischerweise am Tag der tschechischen Unabhängigkeit 1918 - wurde dieses Dekret veröffentlicht, wonach alle Banken, Versicherungen, Bergwerke und Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeitern, einschließlich der Automobil- und Flugzeugindustrie, verstaatlicht wurden. (Ausführung von Kabes jun.)

Am **16.11.1945** beschleunigte ein Regierungserlass, die Bildung eines Einheitsbetrieb "Tschechoslowakische Betriebe des Metall- und Maschinenbaus, volkseigener Betrieb CZKS".

Am gleichen Tag (**16.11.1945**) fuhr Herr Kabes jun. noch mit dem Pony bei einer offiziellen Veranstaltung. Zu diesem Zeitpunkt war er noch nicht promoviert, er trug noch den Titel JUC. Herr Kabes jun. promovierte noch im November 1945.

Am **09.01.1946** erschien ein Artikel im „Rude Pravo“ (Rotes Recht) über „Missstände“ die auch in Aero herrschen: Verstaatlichung nicht in der Praxis vollzogen... Herr Kabes sen. soll die Zeitung mit diesem Artikel gelesen haben, die Zeitung abgelegt, seinen Mantel genommen und für immer die Firma Aero verlassen haben.

Am **25.02.1946** schrieb JUDr. Kabes jun. eine Mitteilung an die Arbeiterschaft in der Firma, dass er die Firma verlassen werde. Unter dem politischen Druck kündigte er zum **30.06.1946 (?)**.

Am **07.03.1946** gründete der Minister Lausman per Dekret Nr. 1377 de facto die "**Flugzeugwerke, Volkseigener Betrieb**", das im Amtsorgan erst am **16.05. oder 01.06.1946** veröffentlicht wurde. In die neu gegründete Firma Letecke zavody (= Flugzeugwerke, weiter nur LZ n.p.) wurden alle Aktiva der **AERO**, Csl. Flugzeuge Letnany, Walter AG, Jinonice, die Tschecho-moravische AG für Fahrzeugbau und Unterhalt in Karlin, Auto und Flugzeugwerke in Liben, Vysocany, Kbely, Malesice und Fahrzeug-Reparaturwerke in Hradec Kralove, Brno, Mährisch Ostrau und Uherske Hradiste eingegliedert.

Am **28.03.1946** stimmt die tschechoslowakische provisorische Nationalversammlung diesen Verstaatlichungsgesetzen zu und verabschiedete das Verfassungsgesetz Nr.

57/1946 Sb., das alle präsidentialen Dekrete zu Gesetzen machte und somit Bestandteil der Gesetze- und Verordnungssammlung in der Verfassung wurde.

Am **02.03.1947** verstarb JUDR Kabes sen. mit gerade mal 60 Jahren an Krebs.

Im Jahr **1948** emigrierte Herr Kabes jun. in die USA, lebte zeitweise in der Schweiz und Deutschland.

Am **25.02.1948**, bereits schwer krank, nahm Präsident Beneš unter Druck das Rücktrittsangebot der nichtkommunistischen Minister an und ermöglichte damit die Machtergreifung durch die Kommunisten.

Im **Mai 1948** verweigerte Beneš noch die Unterschrift unter die neue kommunistische Verfassung, am **07.06.1948** trat er zurück. Sein Nachfolger wurde Klement Gottwald (Vorsitzender der Kommunistischen Partei und Vorsitzender der Nationalen Front).

Am **12.04.2009** verstarb Herr Kabes jun. im Alter von 91 Jahren in seiner Wahlheimat USA.

## **Ergänzung**

Die Firma Carrosserie Sodomka Vysoké Mýto erfüllte nicht die Kriterien der Nationalisierung (hatte weniger als 500 Angestellte). Nationalisiert wurde sie daher erst am **28. Juni 1948** auf Grund der Verfügung **K. Nr. 1420/1948**. Auch nach der Verstaatlichung behielt J. Sodomka den Direktorsposten, da er sich einer großen Unterstützung der Angestellten (angeblich auch der dortigen Kommunisten) freute. In den Fünfzigerjahren war es aber für die Kommunistische Partei undenkbar, dass ein ehemaliger Besitzer diese Funktion bekleiden könnte und so musste man irgendeine staatsfeindliche Aktivität inszenieren und ihn dafür verurteilen. So ist es übrigens Tausenden von talentierten Leuten ergangen.

## **Folgerungen**

Es konnte bisher kein einziges Dokument gefunden werden, mit dem ausdrücklich die Firma Aero ab einem bestimmten Datum verstaatlicht (nationalisiert) wurde. Damit gilt de facto und de jure der **25.10.1945 (Veröffentlichung der Dekrete)** als **Datum für die Verstaatlichung der Firma Aero**, an dem der Präsident Dr. Edvard Beneš die Dekrete **DPR Nr. 5/1945 und 100/1945** (eines der beiden Dekrete ist mit großer Wahrscheinlichkeit die rechtliche Grundlage für die Nationalisierung von Aero) nach der Unterzeichnung veröffentlichte, auch wenn erst am **28.03.1946** die tschechoslowakische, provisorische Nationalversammlung diesen Verstaatlichungsgesetzen zustimmte. Dies ist meine Bewertung und Einschätzung.

**Stand: 03.12.2014**