

häufig an der Teilnahme an Sitzungen verhindert war. Im Jahre 1954 trat er der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft bei.

Im Jahre 1952 freundete sich der Angeklagte Fritsche mit seinem Kollegen Siebert an. Nachdem dieser die prowestliche politische Einstellung des Angeklagten festgestellt hatte, bat er ihn, bei seinen Wochenendfahrten nach Pirma Beobachtungen über den Güterverkehr aus der CSR auf der Strecke Bad Schandau — Dresden zu machen und ihm das Ergebnis dieser Beobachtungen mitzuteilen; der Angeklagte überließ Siebert auch einen Gleislageplan des Bahnhofs Bodenbach, den er noch in Besitz hatte.

Als Siebert, der in Westberlin wohnte, entlassen worden war, forderte er den Angeklagten auf, ihn zu besuchen. Der Angeklagte folgte der Einladung. Kurz nach seinem Eintreffen schlug ihm Siebert vor, etwas spazierenzugehen. Da Fritsche einverstanden war, führte Siebert ein kurzes Telefongespräch und fuhr dann mit ihm zu einer Villa in Berlin-Zehlendorf. Dort wurde der Angeklagte einem Amerikaner, der sich Brooks nannte, vorgestellt. Brooks interessierte sich für größere Projekte der Reichsbahn. Da der Angeklagte jedoch nur Generalreparaturen bearbeitete, konnte er keine Auskünfte geben. Er vereinbarte aber mit Brooks, daß er ihn unterrichten werde, sobald er mit der Bearbeitung von Projekten, für die Brooks Interesse hatte, betraut werden würde. Der Angeklagte sollte sich im gegebenen Falle, da Siebert nach Westdeutschland gehen wollte, an dessen Frau wenden, die dann die Verbindung zu Brooks herstellen würde.

Im Frühjahr 1953 forderte Frau Siebert den Angeklagten auf einer Postkarte auf, sie zu besuchen. Dem Angeklagten war klar, daß diese Einladung in Verbindung mit der Verabredung mit Brooks stand. Darum nahm er, als er Frau Siebert besuchte, das Bauprogramm für die Erarbeitung des Vorentwurfs für die Elektrifizierung des Berliner Nordrings mit. Frau Siebert und der Angeklagte suchten Brooks auf, der Einsicht in die vom Angeklagten mitgebrachten Unterlagen nahm. Brooks war aber nur an dem Ausführungsneifen Entwurf interessiert. Der Angeklagte versprach ihm nunmehr, ihn laufend über das Bauprojekt „Übergabebahnhof Küstrin-Kietz“ zu informieren, sobald ihm die Bearbeitung des Projekts übertragen werde. Darauf erhielt der Angeklagte die Telefonnummer von Brooks, damit er auch ohne die Vermittlung der Frau Siebert mit ihm in Verbindung treten konnte. Schließlich erklärte ihm Frau Siebert, daß sie von Brooks für ihn 100 Westmark erhalten hätte.

Im August 1953 besuchte der Angeklagte erneut Siebert, der zu diesem Zeitpunkt endgültig nach Westdeutschland übersiedeln wollte und darum seinen Westberliner Haushalt auflöste. Der Angeklagte und Siebert gingen an diesem Tage wieder zu Brooks, dem der Angeklagte über den Stand der Bearbeitung des Projekts „Küstrin-Kietz“ berichtete. Brooks verlangte von ihm die endgültigen Gleislagepläne der gesamten Bahnhofsanlage, worauf sich der Angeklagte bereit erklärte, die Pläne Brooks zugänglich zu machen, sobald sie fertig wären. Im Anschluß hieran erhielt Fritsche von Frau Siebert die für ihn bei ihr hinterlegten 100 Westmark. Dabei erfuhr er auch, daß Brooks im Aufträge des amerikanischen Geheimdienstes handelte. Der Angeklagte traf Siebert seit dieser Zeit nicht mehr, sondern hielt die Verbindung zu Brooks selbständig aufrecht.

Im Laufe des Jahres 1953 besuchte er Brooks noch fünfmal. Anfang 1954 erhielt der Angeklagte Fritsche den Decknamen „Siebert“ und mußte bald darauf auch eine Verpflichtungserklärung unterzeichnen; gleichzeitig wurde ein Paßbild von ihm verlangt. Der Angeklagte hielt die Verbindung bis zu seiner Festnahme aufrecht, berichtete später aber nicht mehr an Brooks, sondern an andere Agenten, die „Schröder“ und „Lehmann“ genannt wurden. Die Berichte erstattete der Angeklagte an Hand von Unterlagen, die er an seinem Arbeitsplatz entwendete, der Geheimdienststelle zum Fotokopieren übergab und dann am nächsten Tage wieder zum Dienst mitnahm. In einigen Fällen ließ er die Berichte durch seine Ehefrau überbringen.

Außer über das Projekt „Küstrin-Kietz“ gab er detaillierte Informationen über das Kreuzungsgleis beim

Bahnhof Pfaffendorf und beim Bahnhof Podelzig, über den Neubau der Strecken Wriezen-Neurüdnitz und die Übergabegleise in Neurüdnitz, über das Kreuzungsgleis auf dem Bahnhof Buch, über die Bahnhöfe Karow, Oranienburg, Blankenburg, Grünau und über die Strecke Köpenick—Friedrichshagen. Schließlich berichtete er noch über den Bahnhof Plänterwald und übergab ein Telefonverzeichnis der Mitarbeiter seiner Dienststelle.

Außer den Informationen über Bauvorhaben wurde vom Angeklagten auch die Fortsetzung der Informationen über den Zugverkehr in Pirma verlangt. Da der Angeklagte weiter regelmäßig zu seiner Familie fuhr, mußte er über den unterwegs beobachteten Güterwagenverkehr berichten, insbesondere gab er Informationen über geschlossene Kesselwagenzüge, geschlossene Kohlenzüge und geschlossene Züge mit Teeren offenen Plattenwagen, über Militärtransporte und Streckenverstopfungen sowie darüber, ob und bei welchen Bahnhöfen leere Kesselwagen abgestellt waren. Der Angeklagte faßte seine wöchentlich gemachten Beobachtungen alle drei Wochen zusammen und schickte diese auf dem Postwege von Westberlin aus an Brooks. Diesen Auftrag führte er bis zur Übersiedlung seiner Familie nach Berlin im August 1956 durch.

Nachdem der Angeklagte im Spätherbst 1954 von einer Kesselwagenkonzentration auf dem Bahnhof Pirma berichtet hatte, erhielt er den Auftrag, eine zur Spionage auf dem Bahnhof Pirma geeignete Person ausfindig zu machen. Für diesen Zweck erschien Fritsche der Mitangeklagte Hauptmann besonders geeignet, weil dieser ehemaliges Mitglied der NSDAP war und finanziell nicht günstig stand. Anfang 1955 traf er ihn in der Mitropa-Gaststätte in Pirma und machte ihm vorsichtige Andeutungen darüber, daß er an Informationen über das Betriebsgeschehen auf dem Bahnhof Pirma interessiert sei. Hauptmann versprach, sich die Sache zu überlegen. Eine Woche später trafen sie sich erneut. Nachdem Hauptmann von Fritsche monatlich 800 DM versprochen und eine spätere Anstellung bei der Bundesbahn in Aussicht gestellt worden waren, erklärte sich Hauptmann bereit, für Fritsche tätig zu werden. Dabei wurde Hauptmann ausdrücklich gesagt, daß die Informationen für den amerikanischen Geheimdienst bestimmt seien. Etwa im März oder April 1955 mußte sich Hauptmann bei Brooks persönlich vorstellen. Die Zusammenkunft wurde von Fritsche organisiert. Bei dieser Gelegenheit machte Hauptmann ausführliche Angaben über seine Person; er brauchte aber keine Verpflichtungserklärung zu unterschreiben und erhielt auch keinen Decknamen. Im November 1956 traf Hauptmann noch einmal in Westberlin mit Mitarbeitern des amerikanischen Geheimdienstes, nämlich mit Lehmann und einem gewissen Müller, zusammen. Auch diese Zusammenkunft wurde von Fritsche organisiert; sie diente ebenfalls nur der Vorstellung Hauptmanns, die nötig geworden war, weil Brooks inzwischen andere Aufgaben erhalten hatte.

Hauptmann hatte im wesentlichen sieben laufende Aufträge und mußte wöchentlich berichten. Bei diesen Aufträgen handelte es sich im einzelnen um: Informationen über Materiallieferungen an das Ölwerk Pirmaherrnleithe; Informationen über Sprengstofflieferungen für das Sprengstoffwerk im Goes; Informationen über Baustoff- und Benzinlieferungen an das Institut für Werkstoffprüfung der Luftfahrtindustrie in Pirma-Sonnenstein; Informationen über Kohlenlieferungen für die DHZ in Pirma; wöchentliche Berichte über den Eingang von Diensbkohle auf dem Bahnhof Pirma; Informationen über Warenlieferungen an die Zentrallager der HO, des Konsums und der Nationalen Volksarmee in Prossen; Informationen über Baustofflieferungen nach dem Objekt in Dürröhrsdorf (Atommeiler).

Außerdem beschaffte Hauptmann noch folgende eisenbahnbetriebliche Unterlagen: Buchfahrpläne über den gesamten Güterverkehr auf der Strecke Dresden-Bad Schandau, eine Streckenkarte der gesamten Gleisanlage rund um Pirma, ein Verzeichnis aller Langsamfahr- und Baustellen der Strecke Dresden—Bad Schandau, einen Auszug aus der Lokvenbotstafel für die Strecken rund um Pirma, einen Lageplan des Bahnhofs Pirma und eine Aufstellung sämtlicher in Pirma stationierten Lokomotiven mit Nummenverzeichnis. Er be-