

Peter Schricker
Juni 2009

Im festen Griff der Diktatur: die Reichsbahn 1933 bis 1945

Weltrekordfahrt der 05 002– Fliegender Hamburger. Elegante E 19: glanzvolle Höhepunkte des deutschen Eisenbahnwesens also. Das zeigt der erste spontane, oberflächliche Blick auf die Bahn im NS-Staat vor Kriegsbeginn. Doch diese Vorstellung täuscht und unterschlägt die Kehrseite der technologischen Erfolgsgeschichte.

Enttäuschte Hoffnungen

Nach dem Ersten Weltkrieg wandelte sich die ökonomische Situation auch für die Eisenbahn entscheidend: Dem ehemaligen faktischen Transportmonopolisten erwuchsen auf dem entstehenden Verkehrsmarkt zunehmend Konkurrenten: Lastkraftwagen, Omnibusse, Automobile und sogar Flugzeuge. Die Weltwirtschaftskrise brachte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) tiefe Ertragseinbrüche, die sie zu Einsparungen bei Personal und Investitionen zwangen. Viele Eisenbahner, allen voran Generaldirektor Julius Dorpmüller, sympathisierten daher mit dem Nationalsozialismus. Von einer NS-Regierung erhofften sie sich einen deutlichen Aufschwung des deutschen Eisenbahnwesens. Sie glaubten, der neue Reichskanzler Adolf Hitler werde in den Konkurrenzkonflikt mit der Straße zu Gunsten der straff organisierten und staatstragenden Bahn eingreifen und den Verkehrsmarkt in ihrem Sinne regulieren.

Allerdings täuschte sich die Bahnführung in den verkehrspolitischen Zielsetzungen der neuen Herrscher. Das Herz des „Führers“ und seiner Parteigenossen schlug nämlich, was den Verkehr anbelangte, für Auto und Flugzeug. Massenmotorisierte Volksgenossen auf Reichsautobahnen hieß Hitlers verkehrspolitische Zukunftsvision, die er schon im Februar 1933 auf der Berliner Autoausstellung verkündete. Diese Maxime setzte Hitler schnell in die Tat um, indem er den Autofan Fritz Todt zum Generalinspektor für das Straßenwesen berief und durch Steuervergünstigungen die Produktion von Personenkraftwagen förderte. Schließlich begeisterte sich Hitler auch für das 1934 von Ferdinand Porsche entwickelte Konzept eines Volkswagens, der allerdings erst nach dem Zweiten Weltkrieg zur Serienreife gelangte. Die Reichsbahn beauftragte die NS-Führung dagegen mit dem Autobahnbau. Sie musste mit ihrem Personal, ihren Fachkenntnissen und einer Kapitaleinlage die Infrastruktur ihrer Konkurrenz finanzieren und aufbauen. Außerdem verdiente sie an den umfangreichen Gütertransporten für das erste NS-Großvorhaben nichts: alle Materialien wurden zum Selbstkostenpreis als Eisenbahndienstgut befördert. Generaldirektor Dorpmüller spielte mit, um es sich mit Hitler nicht zu verscherzen. Doch die Hoffnung, dass die Reichsführung bei Willfährigkeit die LKW-Konkurrenz in die Schranken verweisen würde, erfüllte sich nur ansatzweise.

Am Rande des Defizits

1935 drohte der Bahn trotz wachsender Konjunktur und zunehmender Leistungen ein Defizit. Noch 1929 hatte sie rentabler gewirtschaftet. Es gelang ihr aber nicht, eine dringend erforderliche fünfprozentige Anhebung der Tarife bei der Reichsregierung durchzusetzen. Das Äußerste, wozu sich Hitler nach vielen Eingaben Dorpmüllers herbeiließ, war ein „Zuschlag“ mit etlichen Ausnahmen. Die Angst vor unpopulären Preissteigerungen war bei den Nationalsozialisten groß. Nicht zu vergessen ist, dass die Regierung der Bahn den Zugang zum Kapitalmarkt gesperrt hatte. Sie musste alle Investitionen aus den nicht gerade üppigen Gewinnen bestreiten. Damit fehlten ihr die notwendigen Kapitalmittel für dringende

Investitionen. Ab 1937 kontingentierte der Staat aus Gründen der massiven Aufrüstung die Rohstoffzuteilung. Die Reichsbahn kam dabei so schlecht weg, dass sie Aufträge zurückstellen musste. Schließlich bezog Göring, zuständig für die Wirtschaft, die Bahn nicht in seinen Vierjahresplan ein. Aufgrund dieser Faktoren schritten die Beschaffung von Lokomotiven und der Ausbau der Strecken nicht im notwendigen Tempo voran. Staatsführung und Militärs setzten auch für den Krieg auf motorisierte Verbände. Darin liegen die Ursachen der großen Probleme der Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg.

Viele Passagiere – wenig Ertrag

Welche Rolle hatte der nationalsozialistische Staat also der Reichsbahn zugewiesen? So wenig die braunen Herrn die Bahn förderten, so sehr bedienten sie sich ihrer, solange sie herrschten. Neben dem schon erwähnten Bau der Reichsautobahnen musste die DRG auf vielfältige Weise das Regime unterstützen und tat dies auch diensteifrig. Höheren Lebensstandard trotz niedrigerem Lohn suggerierte die NS-Propaganda – die Reichsbahn zahlte die Zeche und bot jede Menge Sondertarife an, zuvörderst für Gruppenreisen zu den zahlreichen Veranstaltungen der NSDAP zu 1 Pfennig pro Kilometer. Hunderte von Sonderzügen rollten zu den Reichsparteitagen in Nürnberg, zum zentralen Erntedankfest in Bückeburg oder zur Reichsnährstandsausstellung in Leipzig. Den Urlaubersonderzügen der Organisation „Kraft durch Freude“ (KdF) gewährte die Reichsbahn eine Transportermäßigung von 75 Prozent und subventionierte damit die sozialpolitischen Beruhigungspillen des nationalsozialistischen Staates. Neben unzähligen Vergünstigungen für alle möglichen Gruppen ragt als besondere Groteske der Rabatt für Kleingärtner heraus: Sie und ihre Angehörigen zahlten für Fahrten von maximal 50 Kilometern Länge zwischen Wohnort und Kleingarten nur die Hälfte des normalen Tarifs. Damit unterstützte die Bahn das Bestreben des Reichs von Lebensmitteleinfuhren möglichst unabhängig zu werden. Nur ein Viertel der Bahnreisenden fuhr Mitte der 1930er Jahre zum regulären Preis. Dies war eine wesentliche Ursache für die schlechte Ertragslage der Bahn. Zusätzlich hatte die Bahn ab 1933 zur Senkung der Arbeitslosigkeit beizutragen und legte deshalb ein Arbeitsbeschaffungsprogramm von 840 Millionen Reichsmark auf, mit dem 63.000 Oberbauarbeiter – meist aus den Reihen der SA entnommen – auch im Winter in Lohn und Brot gehalten wurden. Als Arbeitsbeschaffung regte Hitler auch die Polsterung der dritten, der „Holzklasse“ an. Freilich diente diese Maßnahme, die übrigens ausländische Bahnen ebenfalls durchführten, dazu, Fahrgäste vom Umsteigen auf den PKW abzuhalten

Nicht nur Windleitbleche und Tenderseitenwände boten Platz, um das Ja für den „Führer“ bei scheindemokratischen Abstimmungen zu fordern. Auch auf Bahnhöfen flatterten Hakenkreuzfahnen und prangten NS-Parolen. Und die national wie international bewunderten technischen Meisterleistungen der Reichsbahn kamen dem Propagandaapparat des Hitler-Regimes sehr entgegen. Sie gaben ihm die Gelegenheit, sich als fortschrittliches und erfolgreiches politisches System zu präsentieren. Dass die Grundlagen und Entwicklungen für die Schnelltriebwagen, die Einheitsloks, die Elektrifizierung, die Modernisierung des Nebenbahnverkehrs, die neuartigen Sicherungsanlagen und die hohen Reisegeschwindigkeiten allerdings in der Zeit der verachteten Weimarer Demokratie gelegt worden waren, verschwieg man. Schon in den 1920er Jahren hatte man erkannt, dass die Bahn nur durch Modernität, technischen Fortschritt, Geschwindigkeit, Sicherheit und Höchstleistung den immer härter werdenden Wettkampf mit Straße und Luftfahrt bestehen konnte.

Am 30. Januar 1937 hob Hitler die ohnehin nur mehr formale Selbstständigkeit der Reichsbahn auf, die von da an den Zusatz „Gesellschaft“ aus ihrem Namen tilgte. Damit

erfüllte die NS-Führung den Wunsch vieler Eisenbahner, die sich nie mit dem Unternehmensstatus, der die Wirtschaftlichkeit in den Vordergrund stellte, abgefunden hatten. Sie waren überzeugt „von der engen Verbundenheit der Deutschen Reichsbahn mit dem Volke, dem zu dienen ja ihre höchste Aufgabe ist“, wie ein Prospekt des Reichsbahn-Werbeamtes verkündete. Dass aber die Unterstellung unter das vorgebliche Gemeinwohl die Fahrt in die Katastrophe bedeutete, dämmerte zu diesem Zeitpunkt den wenigsten. Im selben Jahr begannen die Kriegsvorbereitungen bei der Reichsbahn. Zusammen mit der Heeresführung erarbeiteten die Fahrplanstrategen einen „Höchstleistungsfahrplan“, der im Krieg auf einzelnen Strecken neben den bevorzugten Militärzügen noch einen begrenzten zivilen Zugverkehr zuließ. Umfangreiche Verschiebungen von Lokomotiven ordnete die Reichsbahn vor der Einverleibung Österreichs und vor allem während der Sudetenkrise 1938 an. Die Direktionen München, Regensburg, Mainz und Saarbrücken bekamen aus der Mitte Deutschlands von August bis Oktober kurzfristig viele Fahrzeuge zugewiesen, um den möglichen Aufmarsch gegen die Tschechoslowakei und Frankreich zu bewältigen. Die Güterzüge mit Material zum Westwall-Bau führten die Bahn an die Grenzen der Belastbarkeit. Erst im Jahr vor dem Weltkrieg begann der mit dem Generalstab geplante Ausbau der strategischen Strecken, Umgehungskurven und neuen Ladegleisen. Denn der Vorsitzende des Reichsverteidigungsrats Göring hatte der Bahn nur eine untergeordnete Funktion im geplanten Krieg zugemessen und hielt ihre Transportkapazitäten für ausreichend.

Wachsendes Netz

Ab 1935 wuchs das Netz der Reichsbahn ständig. Zuerst trat das durch den Versailler Vertrag 1919 abgetrennte Saarland aufgrund einer Volksabstimmung wieder dem Deutschen Reich bei. Mit den Saarbahnen kehrten ausschließlich preußische Länderbahntypen in den deutschen Maschinenpark zurück. Auch die Organisationsstrukturen ließen sich problemlos in die DRG einfügen. Mit der Expansion des Reichs ab 1938 dagegen wurden die vormaligen Bundesbahnen Österreichs (BBÖ) und Teile der Tschechoslowakischen (ČSD) und Polnischen Staatsbahnen (PKP) ebenso wie die verstaatlichten deutschen Privatbahnen in die Reichsbahn eingegliedert. Damit kamen hunderte Kilometer Strecken, Tausende von Eisenbahnern, Wagen und Lokomotiven neu in ihren Bestand. Das erschwerte einen rationellen Betrieb, denn ganz andere Betriebskulturen und -systeme mussten angepasst werden. Die wenig wirtschaftliche Typenvielfalt des Reichsbahn-Lokomotivparks blähte sich weiter auf, ohne dass moderne und leistungsfähige Güterzugloks dabei gewesen wären, sieht man von den 16 tschechischen 1'E-Maschinen der Reihe 534.0 ab. Doch eine Deckung der Kosten oder gar ein Gewinn bringender Betrieb standen angesichts der auf Krieg gestellten Weichen gar nicht mehr zur Debatte.

Transportkrisen und Zerstörung – die Bahn im Krieg

Die Entfesselung des Zweiten Weltkriegs durch Hitler beendete alle Bemühungen der Reichsbahn, ein gewinnorientiertes und erfolgreiches Unternehmen auf dem Verkehrsmarkt zu sein. Auf einen Schlag musste sie das zukunftsweisende Schnelltriebwegennetz aufgeben, die weitere Beschaffung von Schnellzugloks abbrechen sowie die Elektrifizierung der Strecke Leipzig - Berlin einstellen. Paradoxerweise erhielt sie für sechs Jahre noch einmal eine monopolartige Stellung im deutschen Verkehrswesen, weil der Konkurrenz auf der Straße und in der Luft weitgehend der Sprithahn zugekehrt wurde. Reisen überhaupt schränkte das Regime immer stärker ein, wer Bahn fuhr, tat das oft nicht mehr freiwillig. Die blitzartigen Überfälle auf Staaten Nord- und Westeuropas sowie des Balkans offenbarten noch kaum, wie unzulänglich die Bahn auf den Krieg vorbereitet war. Wenig bekannt ist, dass sich der Aufmarsch gegen Frankreich keineswegs problemlos vollzogen hat. Schon 1939 nahmen die

Unfälle im Bahnhofsbereich wegen der Verdunklung zu, fehlten Arbeitskräfte, häuften sich Verspätungen. Mit Kriegsbeginn musste die planmäßige Oberbauerneuerung im Reichsgebiet zurückgestellt werden, da man für die dazugekommenen Gebiete enormen Bedarf an Baumaterialien hatte. Eine groß angelegte Beschaffung von Güterzugloks lehnten die zuständigen Reichsbahner 1940 noch ab, fürchteten sie doch wie 1918 einen Überhang nach dem Krieg.

Der aggressive Expansionskrieg gegen die Sowjetunion, überforderte die Bahn. Nur unter äußerster Anspannung konnte sie den Transportbedürfnissen des Militärs in Russland nachkommen. Aus dem Reichsgebiet rollten an die 5.000 Loks und Zehntausende von Wagen an die Ostfront. In Deutschland konnten dadurch aber sogar viele kriegswichtige Güterzugleistungen gar nicht mehr erbracht werden, da unter anderem 80.000 Güterwagen fehlten. Frankreich, Belgien, Polen und andere Länder mussten nun der Reichsbahn Loks und Wagen zur Verfügung stellen. Allein neun verschiedene französische Typen – davon vier als Einzelexemplare - dampften auf den Gleisen der RBD München. Doch ein derart bunter Maschinenpark linderte die Transportkrise nur wenig. Lediglich „heimgekehrte“ ehemalige Reparationsloks fügten sich einigermaßen in den Maschinenpark ein, sofern ihre Gattung bei der Reichsbahn nicht schon vorher ausgemustert worden war. Fern von Selbstkritik schob Hitler der Reichsbahn die Verantwortung für das Scheitern der Offensive im Herbst 1941 in die Schuhe. In der Folge büßte die Reichsbahn immer mehr an Selbständigkeit ein. Der ehrgeizige Rüstungsmanager Albert Speer entzog ihr die Zuständigkeit für die Lokomotivenbeschaffung und setzte den dynamischen Parteigenossen und Aufsteiger Albert Ganzenmüller dem alternden Dorpmüller als Stellvertreter an die Seite. 1941 veranlasste Speer ein groß angelegtes Beschaffungsprogramm für die Schiene und bald rollten die Kriegsloks der Reihen 52 und 42 aus den Werkshallen.

Wenige Jahre zuvor hatten die Ingenieure an der Perfektionierung der Dampflok und Fortschritten im Elektro- und Diesellokbau gefeilt, nun beschäftigte sie sich mit der Frage nach Minimalausstattung und umfassender Entfeinerung einer Lok. Der andauernde Krieg veränderte die Struktur des Fahrzeugparks dramatisch: Von den rund 200.000 Güterwagen waren 30.000 Kesselwagen und 6.000 Kühlwagen aller Bauarten. Außerdem wurden zahlreiche Sonderzüge für Reichsregierung und Wehrmacht zusammengestellt, 137 Lazarettzüge, 26 Leichtkrankenzüge und 67 Behelfslazarettzüge. Bis Kriegsende kamen 11.000 Behelfsunterkünfte, so genannte Kauen, auf die Schiene. 200 Heizkesselwagen - vorrangig für die Beheizung von Lazarettzügen, aber auch zusätzliche Schneepflüge und Schneeschleudern wurden produziert. Nicht nur die Stückzahlen an rollendem Material wuchsen in astronomische Höhen, auch der Personalbestand stieg zwischen Kriegsbeginn und Mai 1944 um rund 620.000 Bedienstete auf über anderthalb Millionen an. Daneben schufteten auch aus den besetzten Gebieten deportierte und verschleppte „Fremdarbeiter“ und ausgemergelte KZ-Häftlinge, die die Bahn bei der SS bestellte, um die Räder am Rollen zu halten. Das gestaltete sich immer schwieriger, als die Alliierten erkannten, dass sie durch Bombardierung der Bahnstrecken und der großen Verschiebebahnhöfe die Lebensadern der deutschen Wirtschaft wirkungsvoll beeinträchtigen konnten.

Parallel dazu plante eine Reichsbahn-Abteilung im „Führer“-Auftrag ein irrwitziges, Europa umspannendes Breitspurbahn-Netz mit Riesenloks und –wagen. Ab Mitte 1944 war ein geregelter Zugverkehr kaum noch möglich. Die Lok-Ausbesserungen waren längst auf das Nötigste beschränkt, Untersuchungsfristen bis an die Grenzen des Möglichen gestreckt. Loks, die nicht durch den Luftkrieg beschädigt und zerstört waren, litten unter rapider Abnutzung und ungeheurem Verschleiß. Die Schadloklisten in den Statistiken der Reichsbahndirektionen verlängerten sich von Monat zu Monat und übertrafen schließlich den Bestand an betriebsfähigen Fahrzeugen. In den letzten Kriegswochen gingen SS- und Wehrmachtseinheiten dann daran, noch funktionierende Infrastruktur gemäß Hitlers Nero-

Befehl zu zerstören. Mutige Menschen, darunter auch viele Eisenbahner widersetzten sich diesem sinnlosen Zerstörungswerk und bewahrten etliche Kunstbauten und Anlagen vor der Sprengung.

1835 verbanden viele Menschen mit den neuartigen Zügen die Hoffnung auf Freiheit, Freizügigkeit und Völkerfreundschaft. Die Reichsbahn wuchs seit 1920 zu einer gut funktionierenden Organisation und einem erfolgreichen und zukunftsweisenden Unternehmen heran. Dass die Nazis Straße und Luftfahrt bevorzugten, entsprach dem Zeitgeist. Dass sie die Bahn immer mehr ihrer Eigenständigkeit beraubten und als Instrument für ihre Absichten nutzten, lag im System der Diktatur und des Führerstaats. Dass sie sie zur Handlangerin ihrer einzigartigen Verbrechen machten, war Konsequenz der mörderischen Herrenmenschenideologie und des Rassenwahns. Am 20. Januar 1942 stellte die Reichsbahnführung auf der Wannsee-Konferenz ohne Widerstand ihr Unternehmen für den Völkermord an den Juden zur Verfügung – und verdiente auch noch daran. Sie trug damit dazu bei, dass die Nationalsozialisten die Eisenbahn zu einem Räderwerk des Todes pervertieren konnten.