



Rolf-Ulrich Kunze

Symbiosen, Rituale, Routinen Technik als Identitätsbestandteil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre

KIT Scientific Publishing

Der Reichsbahnkalender als mentalitätsgeschichtliche Quelle, 1927-1943

Mit dem Reichsbahn-Kalender durch das Jahr

Publisher: KIT Scientific Publishing
Place of publication: KIT Scientific Publishing
Year of publication: 2010
Published on OpenEdition Books: 15 janvier 2018
Serie: KIT Scientific Publishing
Electronic ISBN: 9791036501326



<http://books.openedition.org>

Electronic reference

KUNZE, Rolf-Ulrich. *Der Reichsbahnkalender als mentalitätsgeschichtliche Quelle, 1927-1943: Mit dem Reichsbahn-Kalender durch das Jahr* In.: *Symbiosen, Rituale, Routinen: Technik als Identitätsbestandteil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre* [Online]. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing, 2010 (Erstellungsdatum: 18 avril 2019). Online verfügbar: <<http://books.openedition.org/ksp/3950>>. ISBN: 9791036501326.

Der Reichsbahnkalender als mentalitätsgeschichtliche Quelle, 1927-1943

Mit dem Reichsbahn-Kalender durch das Jahr

I



Abbildungen 21a bis f

(Quelle: http://www.hs-merseburg.de/~nosske/EpocheII/Ih/e2I_rkal.html)

Kalender gliedern Zeit und sie stiften Sinn.³⁰ Sie sind also nicht nur Hilfsmittel der Zeitmessung, sondern auch der Zeitdeutung. Zeitbewusstsein und Zeitrationalität gehören zu den Grundlagen der neuzeitlichen Identität. Die Verbindung von Zeitnutzung und Mobilität in dem für die Industrialisierung gerade in Deutschland wichtigsten technischen Großsystem, der Eisenbahn, ist eines der mächtigsten, mythenträchtigen Mentalitätsthemen deutscher Technikgeschichte. In den einhundert Jahren zwischen 1880 und 1980 kommt der Eisenbahn in Deutschland immer auch Indikatorfunktion für den jeweiligen soziopolitischen, sozioökonomischen und soziokulturellen Zustand von Gesellschaft, Staat und Wirtschaft zwischen Kaiserreich und deutscher Zweitstaatlichkeit in der zweiten Nachkriegszeit zu. Der Publizist Dolf Sternberger hat in seiner zuerst 1938 erschienenen Essaysammlung, die als implizit distanzierter Kommentar zur Wirklichkeit der NS-Diktatur gelesen werden konnte, sich zum kaum überschätzbaren Einfluss des Mentalitätskomplexes Eisenbahn am Beispiel des eisenbahntypischen

30 Ahasver von Brandt, *Werkzeug des Historikers. Eine Einführung in die Historischen Hilfswissenschaften*, Stuttgart u. a. ¹²1989 (zuerst ebd. 1958), S. 29-38: „Die Zeit: Chronologie“.

Symbols des geflügelten Rades geäußert, das die technische Rationalität geradezu exemplarisch transzendiert:

Jedermann kennt das Flügelrad als Symbol auf Fahrplänen, Prospekten und Uniformen von Bahnbeamten (...). Nüchtern, als Bild besehen, ist dies Flügelrad ein kurioses und sogar etwas mißliches Ding. Das Rad sowohl als die Flügel stehen beide für eine Bewegung, und doch ist es nicht leicht vorzustellen, daß das kopulierte Ganze sich wirklich bewegen sollte. Versucht man es, so gerät man ein wenig in Verlegenheit: folgen die Flügel eigentlich dem Rollen des Rades und drehen sie sich mit ihm, oder wird das Rad umgekehrt von den Schwingen geführt?³¹

Wie Sternberger im folgenden zeigen kann, spielen diese technische Paradoxie für die Plausibilität und Akzeptanz des Bildes jedoch keinerlei Rolle, da es um die emphatische Betonung einer ‚geflügelten‘, dem Fliegen an Majestät nicht nachstehenden Bewegung, also nicht um Technik, sondern um die Artikulation von Sinnerfahrung geht.

In den siebzehn Jahren seines Erscheinens, von 1927 bis 1943,³² war der Reichsbahn-Kalender ein Medium solcher Sinnerfahrung.³³ Das zeigte sich schon an den 1929 eingeführten Jahresthemen, denen sich die Abbildungen und Texte der Kalender widmeten:

1929: Reichsbahn und Volk

1930: Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

1931: Die Reichsbahn als Brücke zum Ausland

1932: Die Reichsbahn in der Zusammenarbeit der Verkehrsmittel

1933: Kundendienst der Reichsbahn

1934: Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn

1935: 100 Jahre deutsche Eisenbahnen

1936: Was Dir die Reichsbahn sein will

1937: Die Reichsbahn im Jahreslauf

31 Dolf Sternberger, *Das Stymphalische*, in: ders., *Panorama oder Ansichten vom 19. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 1974 (zuerst Düsseldorf u. a. 1938), S. 27-33, hier S. 27.

32 Vgl. Eberhard Kolb, *Die Reichsbahn vom Dawes-Plan bis zum Ende der Weimarer Republik*, in: *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, hg. v. Lothar Gall, Manfred Pohl, München 1999, S. 109-163; Klaus Hildebrand, *Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur*, in: ebd. S. 165-243.

33 Ein Überblick zur Geschichte des Reichsbahn-Kalenders: Alfred B. Gottwald, *Vorbemerkung. Erinnerungen an den Reichsbahn-Kalender*, in: ders., *Reichsbahn-Kalender. Die 300 schönsten Blätter aus dem Deutschen Reichsbahn-Kalender 1927-1943*, Stuttgart 1978, S. 7-13. Wie Gottwald ausführt, ging die Idee des Reichsbahnkalenders auf den ersten Pressechef der DRG, Dr.-Ing. Hans Baumann, zurück und wurde vom DRG-Generaldirektor Julius Dorpmüller (1869-1945) unterstützt. Er musste auf Druck der NSDAP 1933 aus dem Amt ausscheiden; dazu K. Hildebrand, *Die DRG in der nationalsozialistischen Diktatur*, S. 171.

1938: Reichsbahn und Handwerk

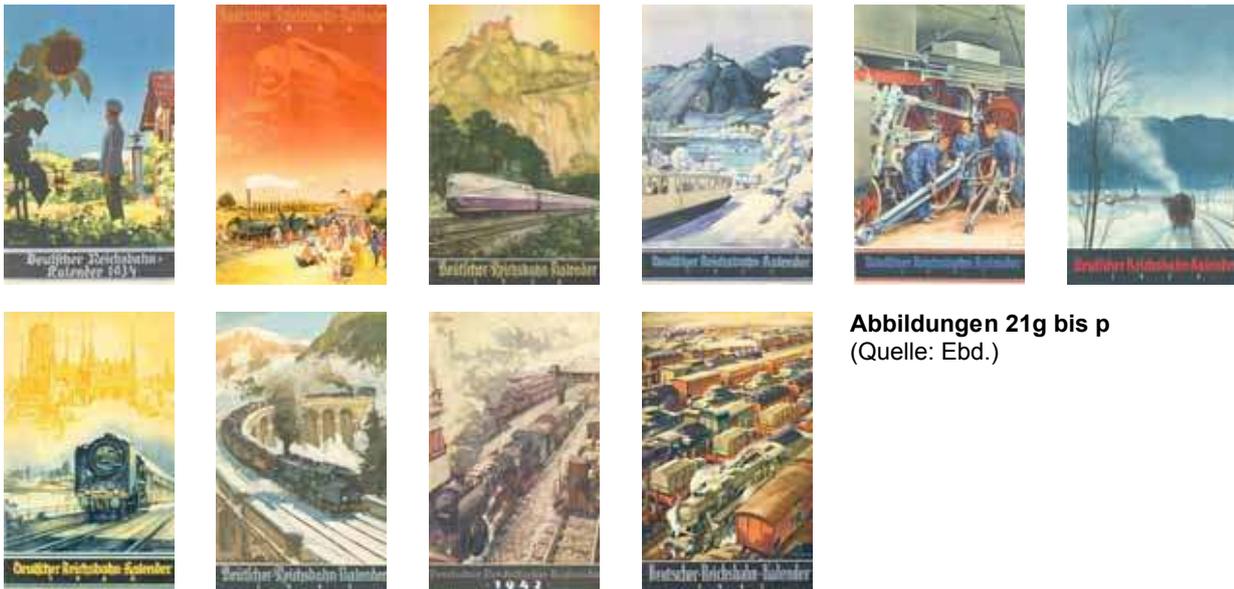
1939: Reichsbahn und Landschaft

1940: Auslandsverkehr trotz Krieg

1941: Die großdeutsche Aufgabe der Reichsbahn

1942: Deutscher Eisenbahner, Helfer der Heimat, Helfer der Front!

1943: Räder müssen rollen für den Sieg!



Abbildungen 21g bis p
(Quelle: Ebd.)

Die Themen waren zu keinem Zeitpunkt stylish-neutrale Imagewerbung einer Staatsbahn, am allerwenigsten rein technische Gegenstände, sondern immer in größere Sinnstiftungs- und Identifikationszusammenhänge u.a. nationaler und nationalsozialistischer Art eingebunden. Die Reichsbahn bot stets eine Projektionsfläche für Identitäts- und Mobilisationsprojekte aller Art: die Heimat- und Landschaftsverbundenheit oder die Technikbegeisterung in der Zeit der Weimarer Republik und im Kontext der nationalsozialistischen Kriegspropaganda.

Kaum eine andere Quelle eignet sich so gut, um das Spektrum von Mentalitäten und Ritualen im Umgang mit der Eisenbahn aufzuzeigen: vom technizistischen Artefaktfetischismus bis zum ‚panoramisierten‘ Landschaftserlebnis, von der technikbezogenen Fortschrittsbegeisterung und der Technik-Nostalgie über den ökonomisch-logistischen Utilitarismus bis zum völkischen Nationalismus, von der Perspektive des Massentouristen über die des Pendlers und Geschäftsreisenden bis zu der des Wehrmachtssoldaten auf der ‚Ostbahn‘ im Zweiten Weltkrieg, wobei gerade hier die ‚Nützlichkeit‘ der Reichsbahn als Logistik-Unternehmen des Holocaust als Schatten über allem steht und jede andere Perspektive für die Jahre nach 1941 als groteske Verharmlosung erscheinen muss. Zur Kultur- und Mentalitätsgeschichte der Eisenbahn als einem

Inbegriff technischer Zivilisation gehört aber insbesondere auch ihre tiefe Verstrickung in den Zivilisationsbruch von ‚Ostkrieg‘ und dem Mord an den europäischen Juden.³⁴

Methodisch geht es um ein Anknüpfen an Dolf Sternbergers von der Technikgeschichte kaum zur Kenntnis genommenen Fragen nach der Bedeutung von Technik für die ‚Panoramisierung‘ der Weltwahrnehmung im 19. Jahrhundert,³⁵ auf die Wolfgang Schivelbusch vierzig Jahre später in seiner ‚Geschichte der Eisenbahnreise‘ 1977 wegweisende mentalitätsgeschichtliche Antworten gegeben hat, indem er die Blickveränderungen der Eisenbahnreisenden analysierte.³⁶ Hier soll es darum gehen, über die Selbstdarstellung der Reichsbahn im Reichsbahn-Kalender Aspekte der Ritualisierung des Umgangs mit der Eisenbahn, ihre Übersetzung in einen *cultural code* der modernen industriellen Welt, zu dokumentieren und besser zu verstehen. Dabei geht es auch um die Frage, wie national pfadabhängig ‚deutsch‘ dieser *cultural code* ist bzw. welche Form des technikbezogenen *nationbuilding* sich in ihm zeigt.³⁷

II

Folgen wir also dem Jahresablauf des Reichsbahnkalenders. Das hier vorgestellte virtuelle Jahr spiegelt kein ganz bestimmtes Jahr zwischen 1927 und 1943, folgt also nicht einer kalendari-schen und realhistorischen Chronologie eines Jahres, sondern ist in seiner Auswahl von Kalen-derblättern um eine Sichtbarmachung des ‚rituellen‘ Eisenbahnjahres bemüht, in dem bestimm-te, im Kalender häufig erscheinende eisenbahntypische Motive an bestimmte Jahreszeiten und die damit verbundenen Vorstellungen geknüpft sind. Die markant herausgestellten Jahreszeiten werden dabei zu Bestandteilen einer Eisenbahnliturgie, die die Mobilität des modern-industri-ellen Leben stark gliedert und charakteristisch färbt. Darin liegt zugleich der hohe ‚Erleb-niswert‘ des Reichsbahn-Kalenders, der darin eine wichtige sinnstiftende Funktion des christ-lichen, die heilige mit der individuell-biographischen Zeit verbindenden Kirchenjahres imi-

34 Vgl. Raul Hilberg, Sonderzüge nach Auschwitz, Mainz 1981; Enzyklopädie des Holocaust. Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden, Bd. III, hg. v. Israel Gutmann, München u. a. o.J., S. 1199-1201, s. v. ‚Reichsbahn‘.

35 Zu Sternbergers Ansatz Rolf-Jürgen Gleitsmann, Rolf-Ulrich Kunze, Günther Oetzel, Technikgeschichte, S. 175-177.

36 Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München/Wien 1977 u. ö.

37 Zu nationbuilding und Modernisierung R.-U. Kunze, Nation und Nationalismus, Darmstadt 2005, S. 91-93.

Abbildungen 22a und b: Bibeln der Eigenzeit: Amtliches Reichsbahn-Kursbuch 1935 und Amtlicher Taschenfahrplan RBD Berlin 1943. Aber Reichsbahnzeit und Diktaturzeit korrespondieren im Jahr der Nürnberger Gesetze ebenso wie mitten im totalen Vernichtungskrieg nach der Wende von Stalingrad.



tiert.³⁸ Die innere Zeit des Reichsbahn-Kalenders ist der Reichsbahn-Fahr- und Dienstplan, der die großen Gliederungen des Reichsbahnjahres in den Takt des Netzverkehrs übersetzt.

Januar

Mit einem Bild des namhaften Eisenbahnfotografen Carl Bellingrodt (1897-1971) lässt der Reichsbahn-Kalender 1937 – einer politisch eher ruhigen, konsolidierten Phase der NS-Zeit³⁹ – das Jahr beginnen. Der Begleittext versucht sich an einem atmosphärischen Stimmungsbild des Neujahrstages. Begleitet wird dies mit einem Hinweis auf die festtagsfrohen Reisenden in dem gezeigten Personenzug, obwohl doch das Bild mit Bahndamm, dampfmachendem Zug und ‚Donnerbüchsen‘, frostigem Feldrand und winterlich kahlen Bäumen der emotionalen Aufladung gar nicht bedarf, um stimmungsvoll zu wirken. Doch die Texte des Reichsbahn-Kalenders seit 1933 griffen gern zu pathetischen, schließlich auch immer direkter propagandistischen Phrasen; sie verließen sich nicht auf die reine Suggestionskraft der Bilder. Die ideologisch korrekte Interpretation für die ‚Volksgenossinnen und Volksgenossen‘ wurde gern mitgeliefert. Darin lag ein wichtiger Unterschied zu den nüchtern-faktographischen Texten des Weimarer Reichsbahn-Kalenders. Beim heutigen Betrachter weckt der appellierende Charakter der Sprache nach 1933 auch quellenkritische Skepsis gegenüber der Authentizität des Bildmaterials. Was zeigt das Bellingrodt-Foto wirklich? Tatsächlich doch nur einen Personenzug mit einer Baureihe 94 im Winterhalbjahr irgendwo im freien Feld, durchaus nicht unbedingt einen ‚Frühzug am Neujahrmorgen‘. Die im Gegenlicht blinden Fenster der Waggonen lassen keiner-

38 Klaus-Peter Jörns, Karl-Heinrich Bieritz, Kirchenjahr, in: TRE Bd. XVII, Berlin u. a. 1989, S. 575-599.

39 Zum Kontext Michael Burleigh, Die Zeit des Nationalsozialismus. Eine Gesamtdarstellung, Frankfurt am Main 2000, S. 257-323.

lei Rückschlüsse auf die Reisenden zu; die Tageszeit ist nicht auszumachen. Der „tauende[...] Reif“ an Bäumen und Sträuchern ist reine Illusionslyrik. Das menschenleere Landschaftsbild ist nicht ohne weiteres zuzuordnen, sondern bedient ein allgemeines Genre des winterlichen Bahnreisens. – Ein Gliederungselement des alten Reichsbahn-Kalenders aus der Weimarer Zeit hat der Kalender nach 1933 beibehalten: den Hinweis auf eisenbahngeschichtlich relevante Daten, die es erlauben, das aktuelle Kalenderblatt in die Kontinuität der deutschen Eisenbahngeschichte einzuordnen. Es fehlen auch nicht die kalendarischen Daten des Sonnenauf- und Untergangs: 8 Uhr 11 und 15 Uhr 56 am Freitag, den 1. Januar 1937. Im Gegensatz zur zeitlosen naturräumlichen Zeit der Bellingrodt-Bahnlandschaft haben die Reichsbahnzeit des „Frühzug[s] am Neujahrsmorgen“ und die Realzeit der deutschen Diktatur im Hintergrund haben ihren präzisen Ort in der Weltzeit.



Frühzug am Neujahrsmorgen
Bild: K. Bellingrodt, Wuppertal-Bismont

Die Reichsbahn im Jahreslauf

Neujahrsmorgen! Aus düstern Himmel frohet die Sonne die ersten matten Strahlen. Die Luft ist frucht und halt, Wälder, Büsche und Sträucher sind naß von tausendern Heil. Schner geballt und träge schlägt sich der Dampf der Lokomotive nieder, wie eine Wähe am Bahndamm sich fortbewegend, bis ihn die Luft allmählich aufrimmt. Im Zuge sind Menschen, von froher erfüllt, die diesen ersten Feiertag des Jahres im Beise von Verwandten oder fremden verbringen wollen.

<p>Januar 1937</p> <p>1. 1872 Eröffnung der Hauptstation der Deutschen Reichsbahnen, 1900 Eröffnung der Reichsbahn durch Bayern und Erhebung der Eisenbahnen zum Reichsbahnverkehrsorgan.</p> <p>1913 Eisenbahnen über die gesamte Länge des Reiches (Dänemark und Preußen) im Reichsbahnverkehr.</p> <p>Σ. 1937 Reichsbahnverkehrsorgan Reichsbahnverkehrsorgan Reichsbahnverkehrsorgan.</p>	<p>1</p> <p>freitag</p> <p>Neujahr</p>	<p>2</p> <p>Sonnabend</p>		
	GR 8.11 SU 15.56	GR 21.40 SU 18.01	GR 8.11 SU 15.57	GR 22.30 SU 19.38

Deutscher Reichsbahn-Kalender

Abbildung 23

Februar

Die Anforderungen der Jahreszeiten ermöglichen ein Pathos der Sachlichkeit. So präsentiert der Reichsbahn-Kalender den Februar 1937 mit dem Hinweis auf die unermüdliche Allzeitbereitschaft des schneeräumenden Reichsbahnpersonals. Die ‚Volksgemeinschaft‘ wird hier zwar nicht ausdrücklich genannt, aber sie steht als Sinnhorizont über den schneeschippenden Arbeitern. Das Foto zeigt jedoch wiederum mehr und ganz anderes: das Gleisfeld von Halle (Saale) Hauptbahnhof mit einem modernen Reiterstellwerk und Formhauptsignalen im sonnigen Gegenlicht; eine großindustrielle Anlage mit effektiv rauchenden, die Kälte sichtbar machenden Schornsteinen auf der rechten Bildseite, vor deren Kulisse vierachsige Eilzugwagen abgestellt sind: eine geradezu idealtypische Kombination von Eisenbahn und Industrie, die den (Bild)-Betrachter aus der Perspektive des tief verschneiten Bahnsteigs klein erscheinen lässt. Der Kalender vergisst nicht aufzuklären, dass Sonntag, der 14. Februar 1937 der „5. Eintopfsonntag der deutschen Winterhilfswerks“ ist und dass vor 31 Jahren das Berliner Verkehrs- und Baumuseum eröffnet worden ist.



Schneeräumen auf dem Bahnhof in Halle (Saale)
Foto: Reichsbahnfotoarchiv, Halle

Die Reichsbahn im Jahreslauf

Schneeräumungsarbeit

Die stliche Schneefälle bringen neue Arbeit mit sich. So plötzlich sie auftreten, so schnell müssen die Staffen des Schnees von bahnhaltigen, Gleisen und besonders den Weichen-
wegen beseitigt werden. Ohne Rücksicht auf Jahreszeit und Witterung - ob Werktag
oder Sonntag - sind in den frühen Morgenstunden Eisenbahner schon am Werk, um
Gleise und Weichen frei zu machen, Bahnhofsvorgärten und Bahnhöfe zu legen und
gegen die Kälte zu streuen, damit die Reisenden ungehindert zu ihrem Zuge gelangen.

<p>februar 1937</p> <p>14. 1906 (erstmaliges) Eröffnung des Verkehrs- Museum für Berlin-Brandenburg- Pommern und Mecklenburg- Vorpommern. 1936 Verkehrs- und Baumuseum Berlin eröffnet.</p>	<p style="font-size: 2em; font-weight: bold;">14</p> <p>Sonntag</p> <p>08 7.39 5. Eintopfsonntag des deutschen Winterhilfswerks 08 8.00 09 17.00 09 21.48</p>
--	---

Deutscher Reichsbahn-Kalender

Abbildung 24

März

Der März 1937 steht im Zeichen von ‚Reichsbahn und Technik‘ und präsentiert ein zentrales Thema der ‚Reichsbahn-Religiosität‘: die Einheitsbaureihen der Schnellzuglokomotiven. Auf sie ging das einheitliche Erscheinungsbild der Reichsbahn seit den späten 1920er Jahren zurück. Hermann Maey feierte in seiner bekannten Schriftenreihe über die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn, erschienen zwischen 1930 und 1938, in einer für dieses Thema charakteristischen Mischung aus Detailbeschreibung und Emphase die Einheitsbaureihen als nationales Projekt erster Ordnung:

Im Jahre 1918 begann (...) der Engere Lokomotiv-Normen-Ausschuß (Elna) mit den Vorarbeiten für die Normung und die einheitliche Benennung der Lokomotiveinzelteile. Auf Anregung der Deutschen Reichsbahn wurde im Jahre 1922 von den Lokomotivfabriken gemeinsam das ‚Vereinheitlichungsbüro‘ gegründet, das auch heute noch [1938] in Berlin besteht. Das Vereinheitlichungsbüro hat die Aufgabe, in engster Zusammenarbeit mit dem Reichsbahn-Zentralamt Berlin nicht nur die Entwürfe für die einheitlich für das ganze Reichsbahngebiet neu zu beschaffenden Dampflokomotiven auszuarbeiten, sondern auch alle Werkstattzeichnungen anzufertigen, die dann den einzelnen Lokomotivfabriken zur Verfügung gestellt werden. Die Vereinheitlichung der Bauarten gelang soweit, daß nicht nur die kleineren Ausrüstungsstücke fast allgemein, sondern auch größere Bauteile der Lokomotiven wie Kessel, Führerhäuser und Radsätze bei jeweils mehreren Bauarten völlig gleich und daher austauschbar sind. Bei der Beschaffung und Unterhaltung der Lokomotiven werden auf diese Weise bedeutende Ersparnisse erzielt, denn gerade der Vorrichtungsbau für die Herstellung neuer Bauteile und die Ersatzteilwirtschaft kosten sehr viel Geld. Vereinheitlichung darf aber nicht gleichzeitig zu einer Erstarrung in der Entwicklung führen. Die zahlreichen Versuche, die die Reichsbahn in den letzten Jahren angestellt hat und noch durchführen wird, um die Wirtschaftlichkeit der Dampflokomotiven zu verbessern (Erhöhung des nutzbaren Wärmegefälles, Speisewasser-Reinigung, mechanische Rostbeschickung, Stromlinienverkleidung oder gar Einzelachsenantrieb), zeigen wohl deutlich, daß die länderbahnfreundlichen Schwarzseher Unrecht hatten, als sie in der Reichsbahn und ihrer Vereinheitlichungsarbeit so ungefähr das Ende des technischen Fortschritts erblicken zu können



Abbildung 25: Einheits-Beschilderung der Führerhausseitenwand von Einheitsbaureihen der Reichsbahn: die Grammatik der Normierung (Quelle: K. R. Repetzki, Einleitung, in: Hermann Maey, Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn und der Berliner Stadtbahn im Bild (1982), S. 14)

Abbildung 26: Lebende Lokomotivkörper, Maß und Form: zwei Stars der Reichsbahn-Einheitlichkeit
(Quelle: Hermann Maey, Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn und der Berliner Stadtbahn im Bild (1982), S. 29)

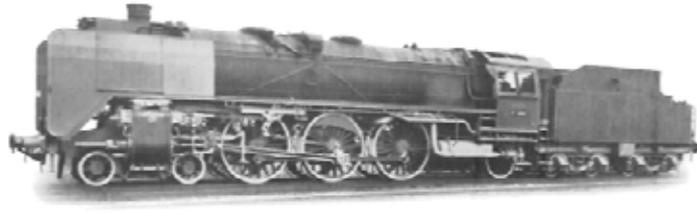


Abb. 1. 2°C 1' Heißdampf-Zweizylinder-Schnellzuglokomotive, Reihe 01, Betriebsgattung S 36 20, mit Friedmann-Abdampfabschürpe, gebaut von Friedr. Krupp in Essen.

Werkstatte von Essen

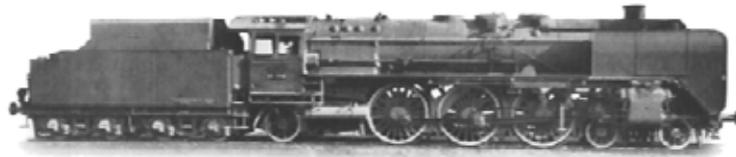


Abb. 2. 2°C 1' Heißdampf-Zweizylinder-Schnellzuglokomotive, Reihe 01, Betriebsgattung S 36 20, mit verstärkter Bremse, 1000 mm große vordere Laufhädern und verriegeltem Kohlenkasten des Tendens, gebaut von Schwanitzkopf in Berlin.

Werkstatte von Schwanitzkopf

glaubten. Der deutsche Einheitslokomotivbau ist wegweisend für die ganze Welt geworden. Die mit ihm gemachten Erfahrungen haben den deutschen Lokomotivbauanstalten manchen Auslandsauftrag hereingebracht. Die deutschen Einheitslokomotiven sind aber auch ein technisches Sinnbild der Reichseinheit!⁴⁰

Das Kalenderblattthema steht – wie die überlegene Einheitstechnik der Reichsbahn – über- und außerhalb der Jahreszeiten; sie hat Allgemeingültigkeitscharakter. Daher spielt die austauschbare Eisenbahnlandschaft, durch die hier eine Schnellzuglok der Einheitsbaureihe 03 auf den Betrachter zufährt, keine Rolle. Die Zeit und Raum überwindende Technik der Reichsbahn hat ihre eigene Zeitrechnung, die 1920 beginnt. Die technische Würde der Einheitskonfession kommt ganz ohne Versatzstücke nationalsozialistischer Propaganda aus, auf die sie als Legitimationsressource nicht angewiesen ist: darin lagen erhebliche Handlungsspielräume für die beteiligten Ingenieure in der NS-Diktatur, die sie allerdings selten nutzen. Ihr Mainstream setzte auf die Chancen der Mitarbeit am nationalsozialistischen Projekt, dessen Technikbezug dies erleichterte.⁴¹

40 Hermann Maey, Der Weg zu den Einheitslokomotiven, in: Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn und der Berliner Stadtbahn im Bild. Eine von 1930 bis 1938 erschienene Schriftenreihe, hg. v. Hermann Maey, eingeleitet und zusammengestellt von K[arl] R. Repezki, Moers 1982, S. 25f., hier S. 25.

41 Grundlegend Karl-Heinz Ludwig, Technik und Ingenieure im Dritten Reich, Düsseldorf 1974, S. 103-160.

Reichsbahn und Technik

Abbildung 27



Die Schnellzuglokomotiven

Die Deutsche Reichsbahn übernahm 1920, als sie die aus den verfallenden Staatseisenbahnen entstand, mehr als 600 verschiedene Gattungen von Lokomotiven. Die mit dieser Vielzahl von Lokomotivtypen verbundenen Nachteile, insbesondere die Vereinfachung der Unterhaltung, legten eine weitgehende Vereinfachung auf diesem Gebiet nahe. So wurden die sogenannten „Einheitslokomotiven“ der Deutschen Reichsbahn entwickelt, von denen eine, die Schnellzuglokomotive der Bauart 03, im unteren Bild gezeigt wird. Sie bedeutet leichte Schnellzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 Stundenkilometern. Wie bei allen Einheitslokomotiven, verbindet sich auch bei der 03-Lokomotive Schönheit und Macht der Form in möglichster Weise mit der technischen Entwicklung.

Ausführlicher Schnellzug
Bild: Fritz Kreyz AG, Bonn



April

Der April 1937 führt in eine großstädtische Bahnhofsatmosphäre und präsentiert eine Ansicht des Hauptbahnhofs Breslau. Die Rundbögen der großen Bahnhofshalle, das Gleisvorfeld mit abgestellten Personen- und Eilzugwagen, der massive Gebäuderiegel der Reichsbahndirektion und die städtische Bebauung mit hohen Schornsteinen im Hintergrund zeigen die Reichsbahn als Ausdruck infrastruktureller und sozialkommunikativer Verdichtung. Diesen Ton schlägt auch der Kalendertext an, der den Netzcharakter der Reichsbahndirektion Breslau beschreibt und ein sozioökonomisches Panorama einer deutschen Landschaft entwickelt: Vor dem Hintergrund einer Beschreibung des Eisenbahn- und Wirtschaftsraumes folgt die Geschäftsanalyse des Personen- und Güterverkehrs, die auf den Nenner der Wagenstellung gebracht wird. Der zu transportierende Güter erzeugende Produktionssektor erscheint bei der Fixierung auf das Transportmittel als sekundär: auch die schlesische Industrie und Landwirtschaft arbeiten für die Verkehrsspitzen der Reichsbahn. Das Netz hat sein Eigenleben. Der große Hauptbahnhof

als Netzknoten ist ein Idealtypus des verselbständigten Verkehrs. Auf dem Foto des Breslauer Hauptbahnhofs ist kein Mensch zu sehen.

Abbildung 28



Die Reichsbahn im Jahreslauf

Reichsbahndirektion Breslau

Das Amt der Reichsbahndirektion Breslau liegt im Ossa Schließen. Neben dem niederösterreichischen Kohlenbergbau, der Naturfibrinindustrie, der Zuckerindustrie und der meist am Rande der Sudeten gelegenen Textilindustrie gibt die Landwirtschaft dem Bezirk das Gepräge.

Im Fernverkehr sind das ganze Jahr hindurch ziemlich gleichbleibend der Berufsverkehr und im Güterverkehr der Kohlenverkehr, weil die niederösterreichische Kohle meist als Fabrik- und Gaschichte verwendet wird. Feiertage und Feiertage beeinflussen dagegen die Struktur des Reiseverkehrs und bedingen Verkehrspläne, der Sonderzüge und Reiseverkehr in den Sommermonaten überträgt erheblich den Winterverkehrsverkehr in die bekannten Zielgebirgsorte.

Auch der übrige Güterverkehr wird durch den Lauf des Jahres in seinem Umfange erheblich beeinflusst. Beispielsweise hatte der Januar 1935, der verkehrsdominante Monat, eine Wagenstellung von 81.500. In dem Sommermonat erhöht sich die Wagenstellung durch den Steinschuttverkehr, der im Monat August seinen Höhepunkt erreicht. Das gute Gestein bringen die Gesteinsbauflächen aus der Umgebung von Ungarn und Steiermark im Juli und August weitere Steigerungen. Den größten Güterverkehr hat der November (im Jahre 1935: 115.640 gefüllte Wagen), der den Januar fast um 100% überträgt. Hierzu trägt wesentlich bei der Zuckerribsenverkehr, für den im Jahre 1935 48 Einzelpöge und 35 Zugpaare eingesetzt wurden.

April 1937	26 Montag	27 Dienstag	28 Mittwoch
	08 4.40 018 20.37 02 19.56 012 4.30	08 4.36 018 21.41 02 19.18 012 5.05	08 4.36 018 22.36 02 19.20 012 5.40
26. 1891 Rudolf Fiedler in Krasnabrzeg geboren.			
Deutscher Reichsbahn-Kalender			



Abbildung 29: Lange nach Breslau HBF: Wrocław Główny heute: PKP-Realität. (Quelle: <http://www.spz.logout.cz>)

Mai

Der Spargelmonat Mai führt ins nordbadische Schwetzingen – und bildlich in die praktische Welt der Reichsbahnormen: genormte Spargelkisten werden unter buchhalterischer Aufsicht sorgfältig von Hand in den genormten gedeckten Güterwagen verladen: nur das Bahnhofschild ‚Schwetzingen‘ entspricht mit seinen exzentrischen Serifen noch nicht dem amtlich-sachlichen Reichsbahn-Normschrifttyp. Effektivität im Versand scheint hier nicht das Leitbild zu sein. Fünf Personen verladen vielleicht an die fünfzig Spargelkisten händisch: in Schwetzingen geht es sorgfältig zu, damit auf den süd- und norddeutschen Märkten sowie auch im Rheinland am Ende kein Spargelbruch ankommt. Dienstlicher Ernst beherrscht die Szene, verkörpert in dem bismarckbärtigen Uniformierten im Güterwagen. Eil- und Expresgutversand ist eine ernste Sache.



Schwetzingen Spargel wird als Expresgut versendet
Bild: Dr. W. Böhm, Karlsruhe

Die Reichsbahn im Jahreslauf

Spargelverland im Frühjahr

Der Schwetzingen Spargel ist ein wertvolles Erzeugnis der nordbadischen Landwirtschaft. Ganz Süddeutschland, zum Teil auch das Rheinland und Norddeutschland, ist sein Abgabebiet. In der kurzen Zeit vom Anfang Mai bis Ende Juni drängt sich der Spargelverland in der Schwetzingen Gegend zusammen. Der Dringlichkeit der Beförderung entsprechend werden die Spargel als Eil- oder Expresgut in Doppelschichten oder leichten fechtelichten verladen. Im Durchschnitt werden jährlich innerhalb 8 Wochen von Schwetzingen aus 20000 Zentner Spargel verbracht.

Mai 1937	3 Montag	4 Dienstag	5 Mittwoch	GR 4.20 € BR 1.60 BR 19.20 BR 10.30	GR 4.24 BR 1.26 BR 19.20 BR 11.30	GR 4.22 BR 1.47 BR 19.22 BR 12.05
				Deutscher Reichsbahn-Kalender		

Abbildung 30

Juni

Eisenbahn ist Bewegung, das vermittelt das Kalenderblatt vom Juni 1932, dessen Text das Foto einer Zugabfahrt in Chemnitz vermittelt einer journalistisch-aktualistischen Sprache in einen dynamischen Spannungsbogen übersetzt. Der Zug ist hier der bewegliche Teil einer hochindustriellen Landschaft, hinter der der Gleisstrang verschwindet. Die Beförderung und das Bewegtwerden erscheinen als logischer Teil eines Produktionsprozesses, in den auch der Betrachter hineingezogen wird und das Gefühl haben kann, er selbst stelle durch seine Betrachtung das Hauptsignal auf ‚Freie Fahrt‘. Der Logik des Bildausschnitts zufolge muss demnächst auch der rechts wartende Zug sein Ausfahrtsignal bekommen. Auch auf diesem Foto fehlt jeder jahreszeitliche Kontext, da es in ihm überhaupt keine Natur gibt. Gezeigt wird eine rein technische Landschaft, deren Produkt Bewegung ist.



Abbildung 31

Juli

Im Juli 1936 spricht der Kalendertext den Betrachter und Leser direkt als potentiellen Urlaubsreisenden an: Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Preisgünstigkeit „macht dir das Reisen leicht.“ Ein 01-geführter Schnellzug ist auf seinem Weg durch eine nordwestdeutsche Bilderbuchsommerlandschaft mit Pappeln und Birken, suggeriert wird: in Richtung der Fährhäfen für die Nordseebäder. Die Reichsbahn gehört zu den Ferien der kleinen Leute, die auf ermäßigte Fahrpreise angewiesen sind. Der Kalender verstand sich auf Sehnsuchtstransit: Die Verbindung von Bahn- und Hafenmotiven war ein immer wiederkehrendes Thema, auch außerhalb der Urlaubssaison. Im April 1927 wurde der Fähr- und Durchgangshafen Saßnitz portraitiert:

Mit der Reichsbahn über die Ostsee. Die Reichsbahn betreibt seit 1909 gemeinsam mit den Schwedischen Eisenbahnen eine Eisenbahnfähre zwischen Saßnitz auf Rügen und dem schwedischen Hafen Trälleborg. Diese 107 km lange Strecke bildet ein Glied in der wichtigen Eisenbahnverbindung zwischen Berlin – Stockholm und Berlin – Oslo. In



Durch die nordwestliche Landschaft an die See
1934: Foto: Kuhn, Berlin

Was dir die Reichsbahn fern röllt:

fahrt in Den Urlaub!

Sommerszeit, Urlaubszeit, Reisezeit!
Nun aus nicht zu den Schöten nach den Schöten der Erholung aus Land, ins Gebirge oder an die See. Die Reichsbahn macht dir das Reisen leicht: Ferienlohnübersätze bringen dich zur Hauptverkehrszeit mit Schnellzugpreisermäßigung bei 60-60%, ermäßigten Fahrpreisen an dein Ziel. Zur Rückfahrt kannst du jeden beliebigen Zug benutzen, bei Ein- und Durchfahrten gegen Zahlung der üblichen Zuschläge. Daneben stehen Urlaubskarten zur Verfügung sowie Ostseefahrten und Ostseefahrtenübersätze für einen geschlossenen Teilscheinstrecke. Studenten, Schüler und Jugendbesucher nehmen die Ermäßigung für Schullfahrten und Jugendbesucherfahrten in Anspruch. Dem Ostpreußenrückfahrkarte zur Verfügung, eine Strecke zwischen Ostpreußen und dem Reich schlagend.

<p>Juli 1936</p> <p>5. 1898 Betriebsanweisung für Reiseplan- betriebe Deutsche Reichs- bahnen (Regelung vom 18.7.1935) 1898 Betriebsanweisung für Reiseplan- betriebe</p>	<p>5 Sonntag</p>	<p>DR 20.41 DR 20.24</p>
---	-----------------------------	------------------------------

Deutscher Reichsbahn-Kalender

Abbildung 32

April 1927		
<p>DR 446, DR 200, DR 66, DR 140</p> <p>22 Freitag</p>	<p>DR 446, DR 200, DR 125, DR 430</p> <p>23 Samstag</p>	<p>DR 446, DR 200, DR 125, DR 430</p> <p>24 Sonntag</p> <p>1898 Betriebsanweisung für Reiseplan- betriebe Ostpreußen-Rück- fahrkarte</p>
<p>Die Ostpreußen-Fährbahn über die Ostsee.</p> <p>Die Reichsbahn betreibt seit 1909 gemeinsam mit den Schwedischen Eisenbahnen eine Eisenbahnfähre zwischen Saßnitz auf Rügen und dem schwedischen Hafen Trälleborg. Diese 107 km lange Strecke bildet ein Glied in der wichtigen Eisenbahnverbindung zwischen Berlin – Stockholm und Berlin – Oslo. In vierjähriger Fahrt trägt das Schiff die Reisenden und Güter über die Ostsee. Das Schiff trägt wie in Ostpreußen durch eine Lokomotive vom Lande her über die Anlagenspur auf das Fährschiff geladert werden. Das Hauptdeck kann auf seinen Doppelschienen mit je 80 m Nutzlänge 8 D-Zugwagen oder 16 Güterzugwagen aufnehmen. Auch die übrige Einrichtung der Fährschiffe entspricht allen Anforderungen, da bei den neuen Fährschiffen mit Doppeldecks genügend Raum für ein Ober- und Promenaden- deck mit Speise- und Schlafkabinen sowie Schlafkabinen vorhanden ist.</p>		

DEUTSCHER REICHSBAHN-KALENDER

Abbildung 33



Abbildung 34



Abbildung 35

vierstündiger Fahrt trägt das Schiff die Reisenden und Güter über die Ostsee. Das Bild zeigt, wie in Saßnitz Güterwagen durch eine Lokomotive vom Lande her über die Anla-gebrücke auf das Fährschiff gedrückt werden. Das Hauptdeck kann auf seinen Doppelgleisen mit je 80 m Nutzlänge 8 D-Zugwagen oder 18 Güterzugwagen aufnehmen. Auch die übrige Ausrüstung der Fährschiffe entspricht allen Anforderungen, da bei den neuen Fährschiffen mit Doppelboden genügend Raum für ein Galerie- und Promenadendeck mit Speise- und Gesellschaftsräumen sowie Schlafkabinen vorhanden ist.⁴²

Im Mai 1932 stand die Schiene-Schiff-Infrastruktur der Reichsbahndirektion Oldenburg im Vordergrund:

Die Reichsbahn in der Zusammenarbeit der Verkehrsmittel. Reichsbahndirektion Oldenburg. Eine besondere Verkehrsaufgabe des Bezirks besteht darin, durch die Bedienung der Hafengebiete Wilhelmshaven, Nordenham und Brake und der dort angesiedelten Industrien die Verbindung zwischen Festland- und Seeverkehr herzustellen. Die Küstenlage gibt der Direktion eine besondere Mittlerstellung im Bäderverkehr wie im Fährverkehr an der unteren Weser. Die Landwirtschaft mit hochentwickelter Viehwirtschaft und bedeutendem Tierverkehr sowie die Moorwirtschaft mit ausgedehnter Torfindustrie gibt dem Binnenverkehr seine Note. Besonders die Torfindustrie in den ol-

42 Reichsbahn-Kalender 1927, Bl. 22.-24.4.1927, Leipzig o.J. [1926].

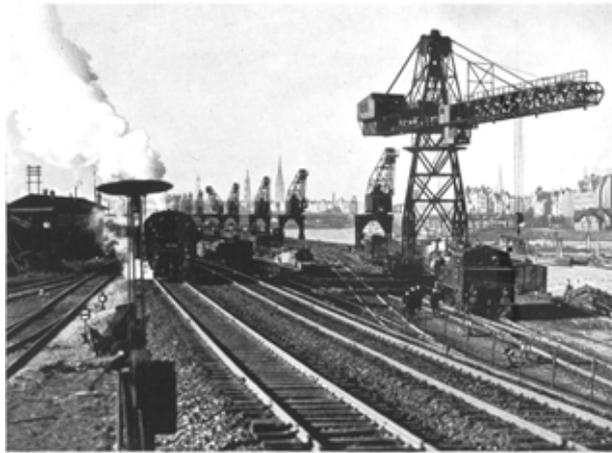


Abbildung 36

Reichsbahn und Seeschifffahrt

Der Hamburger Hafen

Für den Außenhandel und Überseeverkehr Deutschlands ist der Hafen von Groß-Hamburg (einschließlich Altona und Harburg-Wilhelmsburg) der bedeutendste Umschlagplatz. Hamburg ist jedoch nicht nur Deutschlands größter Seehafen, sondern mit Antwerpen und Rotterdam zugleich der mittlere wichtigste Seehafen des europäischen Festlandes. Gerste, Weizen, Mais, Reis, Kaffee, Kakao, Wolle, Baumwolle, Süßrüben, Zucker, Salz, Sanddünger, Chemikalien, Zement, Papier, Holz, Eisenwaren und Maschinen gehören zu seinen Hauptumschlagsgütern. Ausgedehnte Gleisanlagen dienen dem Verkehr von der Bahn zum Schiff und umgekehrt. Mit Seehafentarifen dient die Reichsbahn dem Verkehr dieses Deutschen Hafens.

Oktober 1936 <small>7. 1936 Zweifelhafte in Halbjahren der Reichsbahn eingeführt. 1934 Eisenbahn-Darwin-Palast - Kassel - Magdeburg eröffnet.</small>	5 Montag	6 Dienstag	7 Mittwoch
	<small>BR 6.07 BR 20.00 BR 6.00 BR 21.00 BR 6.11 BR 22.22 SU 17.20 SU 17.25 SU 17.26 SU 13.17 SU 17.24 € SU 13.17</small>		

Deutscher Reichsbahn-Kalender

denburgischen Mooren hat in den letzten Jahren eine beachtliche Entwicklung erfahren. Eine Reihe von Privat- und Kleinbahnen arbeiten im Bezirk Oldenburg gemeinsam mit der Reichsbahn an der Lösung der Verkehrsaufgaben. Die vielen Kleinbahnstrecken sind für die Reichsbahn wichtig durch ihren Zubringerverkehr. Den Verkehr mit der Nordseeinsel Wangerooge vermittelt eine Reichsbahn-Dampfverbindung, ausgehend von Karolinensiel (Harle) mit Anschluß (...) an die reichsbahneigene Inselbahn auf Wangerooge (...).⁴³

Im März 1934, als das Thema Auswanderung bereits eine neue, politische Aktualität bekommen hatte, stellte der Kalender den legendären Columbushafen in Bremerhaven vor. Das Foto zeigt eine Preußische P 8 vor einem Atlantikliner am Kai:

Reichsbahn und Seeschifffahrt. Bremerhaven. Bremerhaven ist der Hafenplatz für die Ozeanriesen des Norddeutschen Lloyd. Durch den Bau des sogenannten Columbusbahnhofs wurde vor einigen Jahren für einen bequemen Übergang der Reisenden zwischen Seeschiff und Reichsbahnzügen Sorge getragen. Sonderzüge stehen unmittelbar an der Anlegestelle bereit, um die ankommenden Schiffs-Fahrgäste in alle Himmelsrichtungen abzubefördern. In ähnlicher Weise wird in enger Zusammenarbeit zwischen Reederei und Reichsbahn für die Beförderung der ausreisenden Passagiere nach dem Hafen gesorgt. Rund 140 000 Reisende gingen 1932 im Wechselverkehr zwischen Reichs-

43 Reichsbahn-Kalender 1932, Bl. 16.-18.5.1932, Leipzig o.J. [1931].

bahn und Schiff von einem auf das andere Verkehrsmittel über, woran je zur Hälfte der Überseeverkehr und der Seebäddienst beteiligt waren.⁴⁴

Auch der Hamburger Hafen war immer wieder Motiv, so im Oktober 1936.

Reichsbahn und Seeschiffahrt. Der Hamburger Hafen. Für den Außenhandel und Überseeverkehr Deutschlands ist der Hafen von Groß-Hamburg (einschließlich Altona und Harburg-Wilhelmsburg) der bedeutendste Umschlagplatz. Hamburg ist jedoch nicht nur Deutschlands größter Seehafen, sondern mit Antwerpen und Rotterdam zugleich der weitaus wichtigste Seehafen des europäischen Festlandes. Gerste, Weizen, Mais, Reis, Kaffee, Kakao, Wolle, Baumwolle, Südfrüchte, Zucker, Kali, Kunstdünger, Chemikalien, Zement, Papier, Holz, Eisenwaren und Maschinen gehören zu seinen Hauptumschlaggütern. Ausgedehnte Gleisanlagen dienen dem Verkehr von der Bahn zum Schiff und umgekehrt. Mit Seehafentarifen dient die Reichsbahn dem Verkehr dieses deutschen Hafens.⁴⁵

August

„Deutsche Eisenbahner, Helfer der Heimat – Helfer der Front!“ Auch was idyllisch anmutet, steht im Zusammenhang des totalen Krieges. Die friedensmäßige Normalität der Güterbeförderung in der Heimat soll der Front dienen: der Gegensatz zwischen Ostfront und diesem Bild der Reichsbahndirektion Erfurt könnte größer nicht sein. Der Betrachter sieht eine mitteldeutsche Modell-Landschaft mit Fluss, Brücke, Kleinstadtdächern und Kirche auf dem entfernten Hügel im Sommerlicht. Das Genrebild ist perfekt. Handelt es sich hier um eine viergleisige Hauptstrecke, auf der auch die Transporte in die Vernichtungslager des Ostens verkehrten und im Winter regelmäßig die Leichen sehr zum Ärger der Reichsbahnamtswalter an den Holzteilen der gedeckten Güterwagen festfrozen? Wie viele frühere Kommunisten der thüringischen Gemeinde im Hintergrund saßen in Konzentrationslagern? Wie viele vormalige Sozialdemokraten des Ortes verharrten in mehr oder weniger passiver Distanz zum Unrecht in den Resten ihres Milieus?⁴⁶ Der Kalender notiert den Sonnenaufgang an diesem Sonntag, den 23. August 1942 für 4 Uhr 55 – wann ging über Stalingrad und Treblinka, Bergen und Rotterdam, Paris und Prag die Sonne auf – allesamt Orte, die durch ein- und dasselbe Normalspurnetz miteinander verbunden sind?

44 Reichsbahn-Kalender 1934, Bl. 15.-17.3.1934, Leipzig o.J. [1933].

45 Ebd.

46 Vgl. David Magnus Mintert, Distanz zum Unrecht durch Bindungen an das sozialistische Milieu und die Tradition der Sozialdemokratie am Beispiel Wuppertals, in: Rolf-Ulrich Kunze (Hg.), Distanz zum Unrecht. Methoden und Probleme der deutschen Widerstandsforschung, Konstanz 2006, S. 127-158.



Abbildung 37

Güterzug auf einer Hauptbahn in Thüringen

Deutsche Eisenbahner, Helfer der Heimat – Helfer der Front!

Güterbeförderung

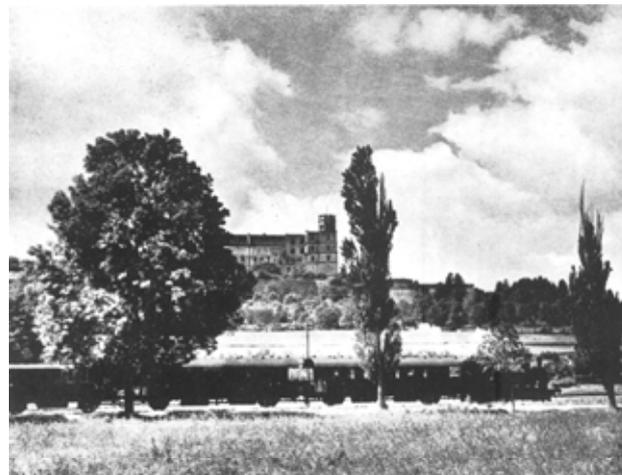
Für die Versorgung der Bevölkerung und für die Bedienung der Wirtschaft hat im Kriege der Güterverkehr den Vorrang vor dem Reiseverkehr. Umfangreiche Gütertransporte leistet die Reichsbahn im Dienste von Heimat und Front.



Abbildung 38: Zivilisations-Endpunkt Auschwitz-Birkenau, auch ein Zielort im Normalspurnetz in der Regie der Reichsbahn.

September

Vor 23 Tagen war der 1. September 1939. An diesem Sonntag, den 24. September, kann bereits auf den ersten erfolgreichen Blitzkrieg zurückgeblickt werden. Der Kalender präsentiert mit dem Altmühltal eine europäische Kulturlandschaft mit Nebenbahnzug vor der Willibaldsburg, und dies im Wortsinn des zugrundeliegenden niederländischen Wortes ‚*landschap*‘, der auch im englischen ‚*landscape*‘ steckt: Es ist eine vom Menschen geschaffene Landschaft, nicht nur im Hinblick auf die Burg im Hintergrund und die Nebenbahnstrecke im Vordergrund. An dem parkähnlichen Eindruck des Bildes ist so gut wie nichts ‚natürlich‘ und so gut wie alles künstlich im Sinne von *man-made*: die Wiesen, die Feldränder, der Burgberg, der Bahndamm, der Feldweg. Die Eisenbahnstrecke führt an der Burg vorbei und macht sie zum Teil des Panoramas, das der Reisende aus dem Zugfenster seines Personenwagens nie so sehen kann wie der Betrachter des Fotos: als Standbild. Selbst die kleine bayerische Lokalbahn macht aus der architektonischen Landmarke ein Objekt unter anderen an der Strecke zwischen Eichstätt und Beilngries.



Nebenbahn Eichstätt-Beilngries mit Willibaldsburg
Bild: Reichsbahnverwaltung München

Reichsbahn und Landschaft

Im Altmühltal

Das Altmühltal mit seiner unergleichen Romantik wird nur auf einer kürzeren Strecke von einer Hauptbahn berührt, zwischen Eichstätt und Beilngries von einer Nebenbahn, dann bleibt es bis zur Einmündung der Altmühl in die Donau bei Schwäbenbrunn von Eisenbahnen fast unberührt. Der Durchbruch der Altmühl durch den Fränkischen Jura gehört zu den schönsten deutschen Landschaften. Aber auch an Kulturstätten ist dieses Tal reich. Bei Eichstätt findet man Altromanik, Mittelalter und Neuzeit im engen Raum vereinigt. Ruinen und Reste aus keltischer und römischer Zeit, alamannische und fränkische Grabhöfe, Straßen römischen Ursprungs bezeugen neben den Gaudenklümmern aus den letzten Jahrhunderten die Geschichte vieler Jahrtausende. Auf dem Hügel die Willibaldsburg, das Wahrzeichen Eichstatts, geschaffen in den gemessenen Formen ausgeburglicher Renaissance von der Reichshand eines Elias Foll, des Erbauers des Augsburger Rathauses.

September
1939

24

Sonntag

DR 5.48
BR 17.37

BR 16.31
BR 8.26

Deutscher Reichsbahn-Kalender

Abbildung 39

Der Kalendertext unterstreicht die Erlebnisqualität des Abgebildeten landschaftlich und kulturell: „Das Altmühltal mit seiner unvergleichlichen Romantik ...“. Doch ist davon nichts zu sehen.⁴⁷ Wer das Motiv nicht kennt, wird das Bild lediglich über den abgebildeten Zug zuordnen können, und auch dies höchst vage. Die von einem Baum halb verdeckte Burganlage von der Seite ist ebensowenig typisch wie die geradezu austauschbare Nebenbahnszenerie. Dies könnte genauso gut Thüringen, Westfalen, Württemberg oder Ostpreußen sein. Der Kalender repetiert für den Betrachter ein Genre der Bewertung, das er parat haben kann, wenn vom Altmühltal die Rede ist: „Der Durchbruch der Altmühl durch den fränkischen Jura gehört zu den schönsten deutschen Landschaften. Aber auch an Kulturstätten ist dieses Land reich.“ Beides galt auch für die europäischen Kulturlandschaften, in die die Wehrmacht nun einmarschierte.

Oktober

Reichsbahn und Wehrmacht im Ostkrieg: eine vom ‚Führer‘ gewürdigte Zusammenarbeit, so der Kalender im Wochenschaustil im Januar 1943: „In unvergleichlichem Siegeszug hat sich das deutsche Schwert in den Sommeroffensiven der Jahre 1941 und 1942 den Weg gen Osten gebahnt. Immer größer wurde von Tag zu Tag das Netz der Eisenbahnen. Immer wieder sammelten sich in großen Durchgangslagern Eisenbahner aus allen Gauen des Reichs für den Einsatz im Osten, wo sie seitdem in rastloser und zäher Einsatzbereitschaft Tag und Nacht dafür einstehen, daß der ewig pulsende Strom von der Heimat zur Front und von der Front zur Heimat nicht versiegt.“⁴⁸

Mit Reichsbahn-Gründlichkeit, so der Propagandaton des Textes im Oktober 1942, werden die Reste der vormals sowjetischen Infrastruktur nach deutschen Standards und in deutscher Spurweite⁴⁹ reaktiviert: eine zivilisatorische Leistung. Liegt jenseits oder diesseits des filigranen

47 Noch größer ist der Bild-Text-Gegensatz im Oktober 1939. Zu einem ebenfalls völlig unspezifischen Foto eines Abschnitts der Strecke Berlin – Königsberg, der ehemaligen preußischen Ostbahn, bei Zantoch, das lediglich eine flache, dunstige Tiefebene zeigt, kommentiert der Kalender: „Es ist eine Landschaft, die ganz in die Norddeutsche Tiefebene fällt. Hügellandschaften, Wald- und Seengebiete beleben das Landschaftsbild. (...) Das Warthe- und Netzebruchgebiet zeigt in seiner Kultivierung die Erfolge der großen Friedentätigkeit Friedrichs des Großen. Das Bild läßt im Hintergrund diese Landschaft erkennen. (...)“ Reichsbahn-Kalender 1939, Bl. 23.-25.10.1939, Leipzig o.J. [1938].

48 Reichsbahn-Kalender 1943, Bl. 3.-9.1.1943, Leipzig o.J. [1932].

49 „Umspuren. Der Krieg gegen die Sowjetunion stellte auf eisenbahntechnischem Gebiet ein besonderes Problem: die Eingliederung des russischen Streckennetzes in das europäische Streckennetz. Die um 9 cm breitere Spurweite des Gleisnetzes im russischen Raum machte es notwendig, daß unmittelbar mit dem Fortschreiten der Operationen einzelne wichtige Nachschubstrecken auf die mitteleuropäische Spurweite

Abbildung 40



**Reichsbahn
und
Wehrmacht**

Eisenbahnpioniere

Die Eisenbahnpioniere sind die ersten, die im unmittelbaren Zusammenwirken mit der kämpfenden Truppe in den eroberten Gebieten die vorhandenen Bahnanlagen sichern und zerstörte Eisenbahnanlagen, Eisenbahnbrücken und -einrichtungen wiederherstellen und die Eisenbahnstrecken dem Nachschub und der Versorgung der Truppen wieder nutzbar machen. In unvorstellbarer Schnelligkeit haben sie Tausende von Kilometern im Osten von der russischen Breitspur auf die deutsche Regelspur umgenagelt. Nach ihrem Einsatz folgen ihnen die feldgrauen Eisenbahner oder die blauen Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn. In seiner großen Rede am 7. Oktober 1941 hat der Führer die Leistungen der Eisenbahnformationen im Osten ganz besonders gewürdigt.

Wiederherstellung einer zerstörten russischen Bahnanlage durch deutsche Eisenbahntruppe

Oktober 1942	8 Donnerstag	9 Freitag	10 Sonntag
8. 1870 Eröffnung der Strecke Aauig-Kemnitz. 1909 Freigabe der Berliner Nord-Süd-Bahn. 9. 1907 Hauptbahnhof in Berlin-Friedrichshagen.	SA 6:12 MA 3:46 SU 17:23 MI 04:38	SA 6:14 MA 4:38 SU 17:25 MI 17:23	SA 6:15 MA 6:14 SU 17:48 MI 17:46
Deutscher Reichsbahn-Kalender			

Stahlgitterwerks der Brücke ein Lager für sowjetische Kriegsgefangene, die auch zu dieser ‚zivilisatorischen‘ Arbeit herangezogen wurden?⁵⁰ Die Kooperation von Reichsbahnern und Feldeisenbahnern wird zum Sinnbild des totalen Krieges:

Sie kennen nur ein Ziel. In dem Raum unmittelbar hinter der Front sorgen Feldeisenbahner, die ‚feldgrauen‘ Eisenbahner, dafür, daß die Transporte der Schiene oft fast bis in die vordersten Linien herangebracht werden.- Irgendwo auf dem langen Weg, den ein Zug aus der Heimat bis zu seinem Bestimmungsort zurücklegen muß, gibt es eine Grenze, an der die ‚blauen‘ Eisenbahner ihn an die ‚feldgrauen‘ Kameraden übergeben. Doch sie bedeutet nicht Trennung und Verzögerung. Nach einer kurzen Übergabe rollen die

‚umgespurt‘ werden. Diese Aufgabe fiel zunächst in Zusammenarbeit mit der kämpfenden Truppe den Eisenbahnpionieren und Feldeisenbahnern zu. Als dann der große russische Raum in seiner Gesamtheit verkehrsmäßig durchdrungen werden mußte, haben die ‚blauen‘ Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn, um die erforderlichen Strecken- und Bahnhofsleistungen zu erzielen, weitere Tausende von Gleiskilometern auf europäische Regelspur umgenagelt. Besonders schwierig war die Durchführung dieser Aufgabe unter den klimatischen Verhältnissen des Russenwinters.- Das Bild vermittelt einen Eindruck von dem Verfahren, das vielfach mit einheimischen Arbeitskräften durchgeführt wurde.“ Reichsbahn-Kalender 1943, Bl. 20.-26.6.1943, Leipzig o.J. [1942].

50 Christian Streit, Keine Kameraden. Die Wehrmacht und die sowjetischen Kriegsgefangenen, 1941-1945, Bonn 1997 (zuerst 1978), S. 238-288.

Räder weiter, hin zur Front. Denn alle Eisenbahner kennen nur das eine Ziel: „Ohne Rast müssen die Transporte rollen, die die Front erwartet.“⁵¹

Auch in den Ausbesserungswerken der Sowjetunion herrscht Reichsbahnregie:

Die Reichsbahn im Osten. Eisenbahnausbesserungswerke im Dienste der Reichsbahn. Es ist selbstverständlich, daß die starke Beanspruchung des Fahrzeugparkes im Kriegsgebiet unter wesentlich anderen Voraussetzungen als in der Heimat auch besondere Aufgaben für seine Unterhaltung stellt. Eine große Bedeutung haben daher im besetzten Osten neben den Bahnbetriebswerken die Eisenbahn-Ausbesserungswerke (EAW). Wie überall in den eroberten Gebieten die Fabriken und Betriebe wieder in Gang gebracht werden, so hat auch die Deutsche Reichsbahn die ‚EAW‘ wieder in Betrieb genommen. Mochten auch Hallen zerstört und Maschinen verschleppt sein, ein eiserner Wille hat Rat gewußt und alle Schwierigkeiten gemeistert. Deutsche Lokomotiven erhalten nunmehr ihr ‚Winterkleid‘, die Achsen ehemals sowjetischer Maschinen werden hier für das regelspurige Schienennetz umgespurt, und frühere sowjetrussische Güterwagen fahren jetzt Nachschub für die deutsche Wehrmacht.⁵²

November



Bahnhof Erzberg in der Steiermark - Bahnhof Leoben - Steier
Bild: A. Schöner, Ostbahnarchiv bei Wien

Reichsbahn und Wirtschaft

Der steirische Erzberg

Der Erzberg in der Steiermark gehört zu den bedeutendsten Eisenerzvorkommen der Welt. Das Erz wird dort im treppenförmigen Tagebau und auch im Stollenbau gewonnen. Die seit der Wiederbelebung der Östmark in das Reich ständig sich steigende Erzlieferung bedeutet gleichzeitig auch eine Vermehrung der Betriebsleistungen der Deutschen Reichsbahn. Die hauptsächlich dem Kratzenport dienende Erzbergbahn, die zwischen dem Bahnhof Brunnental und Voersberg-Barkt Jahreseinsatz hat, erichert sich auch durch großartige Landschaftsbilder aus. Im Jahre 1939 ist hoch gelegener Bahnhof Erzberg, hinter dem die Straße in einem Tunnel durch den Erzberg führt hindurchführt.

November 1939	27 Montag	28 Dienstag	29 Mittwoch
<small>DR, 1100 Franz Kaiser Ring in Wien geb. 1939.</small>	<small>BR 7.40 BR 10.44 DR 13.24 DR 7.32</small>	<small>BR 7.42 BR 17.40 DR 13.52 DR 8.31</small>	<small>BR 7.42 BR 18.42 DR 13.52 DR 9.42</small>
Deutscher Reichsbahn-Kalender			

Abbildung 41

51 Reichsbahn-Kalender 1943, Bl. 27.6.-3.7.1943, Leipzig o.J. [1942].

52 Reichsbahn-Kalender 1943, Bl. 1.-7.8.1943, Leipzig o.J. [1942].

Im November 1939, dem dritten Kriegsmonat, richtet der Kalender seinen Blick auf einen wichtigen Wirtschaftsraum, der seit dem ‚Anschluss‘ zum Netz der Reichsbahn gehört: die Erzbergbahn am Erzberg in der Steiermark, wo seit dem 11. Jahrhundert Eisenerz abgebaut wird. Die Reichsbahn stellt sich in die Kontinuität einer der ältesten europäischen Bergbau- und Montangebiete, das hier gleichsam reichsbahn-nationalisiert wird. Der ‚Anschluss‘ erscheint dafür lediglich als politische Voraussetzung, der gleichrangig neben dem abschnittsweisen Zahnradbetrieb auf der Erzbergbahn steht.

Dezember

Im Unterschied zur ‚Netzerweiterung‘ durch die Erzbergbahn ist das, was das Kalenderblatt vom Dezember 1942 zeigt, das Setting, in dem die Reichsbahn zuhause ist: ein Hüttenwerk im Ruhrgebiet, das die gezeigte Schnellzuglok der Baureihe 39 als Teil der industriellen Anlage erscheinen, ja fast verschwinden lässt. Das Bild steht auch für die großindustriellen Voraussetzungen eines totalen Krieges, in dem es entscheidend auf die industriellen Ressourcen, ihre



Deutsche Eisenbahner, Helfer der Heimat – Helfer der Front!

Reichsbahndirektion Essen

Das Ruhrgebiet ist das Verkehrsgebiet der Reichsbahndirektion Essen. In der Erfüllung der Transportaufgaben der geballten Wirtschaftskraft der Ruhr werden für Front und Heimat unermüdelte Arbeiten geleistet. Jeder Eisenbahner ist ein Helfer der Heimat, ein Helfer der Front. Dies gilt im gleichem Maße beim Einsatz im Güterverkehr wie im Berufsverkehr. Der Verkehr mit Kohle, Halb- und Fertigfabrikaten der Schwerindustrie strahlt von hier aus weit in den europäischen Wirtschaftsraum aus, indessen Erze und andere Rohstoffe sowie Lebensmittel für die Bevölkerung dem Gebiet zugeführt werden. Hinzu kommt ein außerordentlich starker Anteil am Ost-West-Durchgangsverkehr unseres Kontinents. Täglich werden im Berufsverkehr Hunderttausende von ihren Wohnungen nach den Arbeitsstätten und zurück befördert, während gleichzeitig der Fernpersonenverkehr dem beruflichen und dienstlichen Verkehr dieses Wirtschaftsgebietes mit anderen wichtigen Wirtschafts- und Verwaltungszentren des Reiches dient.

Dezember 1942	10	11	12
	Donnerstag	Freitag	Sonntag
12. 1947 Gesamtstrecke Hannover – Bremen eröffnet.	SA 7:30 SU 15:45	MA 9:35 MU 15:49	SA 8:00 SU 15:45
	MA 10:17 MU 20:04	SA 8:01 SU 15:45	MA 11:26 MU 21:26

Abbildung 42

Mobilisierung und Vernetzung mit den Industrien in den besetzten Teilen Europas ankommt. Demgegenüber wirkt die Beschreibung der Aufgaben der Reichsbahndirektion Essen im Kalendertext mit ihrem Hinweis auf den grenzüberschreitenden und Pendlerverkehr friedensmäßig und keineswegs kriegswirtschaftlich. Auch hier hat die Reichsbahnwelt wiederum ihre eigene Zeit und setzt ihre eigenen thematischen Akzente, auch in der nationalsozialistischen Weltanschauungsdiktatur, deren nationales Transportunternehmen sie zugleich ebenso bereitwillig ist, wie sie die der Weimarer Republik – vor allem aber sich selbst gedient hat.

III

Der Begriff der *corporate identity* passt idealtypisch auf die Reichsbahn, so wie sie sich zwischen 1927 und 1943 im Reichsbahn-Kalender darstellt. Zu dieser ausgeprägten Identität, die über



Bamberger Hauptbahnhof bei Nachtbeleuchtung
Bild: H. Behrens, Aachen

Aus dem Betriebe der Reichsbahn

Großstadtbahnhof bei Nacht

Das buntebunzte Leben auf einem Großstadtbahnhof fließt uns immer wieder, weil hier Menschen mit tausenderlei verschiedenen Sorgen, Wünschen, Absichten und Zielen zusammenkommen. Zeitliche Verkehrsflüssen, zu denen Reisende in großer Zahl sich drängen, wechseln hier mit Stunden schwachen Verkehrs, zu denen die weiten Hallen wie ausgehorben scheinen. Besonders wenn die Nachtzüge den Bahnhof verlassen haben, geistert die Lichtflut der Hallenleuchten über leere Bahnsteigflächen.

februar 1936 <small>7. 1888 Eröffnung der Göttinger Stadtbahn. 8. 1877 Gründung Carthagenstation eingeleitet.</small>	6 Donnerstag <small>GR 7.20 BR 16.04 OU 16.52 BR 6.52</small>	7 freitag <small>GR 7.30 BR 17.17 OU 16.52 BR 7.14</small>	8 Sonnabend <small>GR 7.30 BR 16.28 OU 16.57 BR 7.20</small>
---	--	---	---

Deutscher Reichsbahn-Kalender

Abbildung 43



Woh zum Führerstand der Lokomotive auf die Strecke
Bild: H. Kuhn, Braunschweig

Aus dem Betriebe der Reichsbahn

Lokomotivfahrdienst

Der Lokomotivführer sitzt bei der Reichsbahn auf der rechten Seite des Führerstands. Dort sind ihm alle für den Zuglauf wichtigen Hebel, wie Regler und Führerbremsventil, erreichbar. Sein Glück geht während der Fahrt unentwegt am Langhelfer der Lokomotive vorbei nach vorn hinaus auf die Strecke, wo er besonders die Stellung der Signale beobachtet, die seinen Zug sicher grünnen. Unter ihm liegt ein solches Glück durch die Wühlstichtische des Führerstands und läßt erkennen, daß dieser Glück frei und weit ist.

September 1937	12 Sonntag <small>GR 8.37 BR 13.43 OU 16.59 BR 21.29</small>
---------------------------------	---

Deutscher Reichsbahn-Kalender

Abbildung 44: Der freie und weite Blick des Reichsbahn-Lokführers über seine Maschine auf seine Strecke.

die eines Staatsunternehmens hinausgeht, gehören einige in dieser Quelle klar erkennbare Motive oder Mentalitätsthemen, die vielfach als *cultural code* variiert und kombiniert werden:

- Techniknationalismus, gestützt auf das Bewusstsein, ein überlegenes, hochgradig leistungsfähiges technisches System und einen wichtigen Teil des nationalen technischen Innovationssystems in der Kooperation von Staat und Industrie darzustellen, am deutlichsten erkennbar in dem Kult um die Normierung im allgemeinen, die Einheitsbaureihen und Traktionsinnovationen wie die Stromlinienzüge und Verbrennungstriebwagen im besonderen.
- Netzbewusstsein: Was für den Nationalismus die Landkarte, ist für die Reichsbahn das Netz. Es symbolisiert Größe und Bedeutung der Verkehrsaufgabe, der sozialen und ökonomischen Kommunikation, welche die Reichsbahn ermöglicht. Pflege und Wachstum des Netzes folgen den nationalen Projekten, Schiene folgt Flagge. Die Reichsbahn hat aber auch als nationales Netz ihre eigene Würde. Darin liegt ein Sinn der eigenen Uniform, die der Reichsbahner trägt.
- Dienst am Gemeinwohl: Das Ethos der Reichsbahn – der Vorstellungskomplex Pünktlichkeit, Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Verlässlichkeit, technische Innovationsorientierung – hat nichts mit einer ökonomistischen Dienstleistungsattitüde und nur indirekt mit deutschen politischen Leitkulturen wie dem völkisch-nationalistischen Denken oder dem Nationalsozialismus zu tun, deren ‚Volksgemeinschafts‘-Rhetorik andere Ziele verfolgt als die Betonung des ‚Dienstes‘ in der Reichsbahn. In der Reichsbahn tritt dem ‚Reisenden‘ und ‚Industrie-Kunden‘ der infrastrukturell vorsorgende, selbstbewusste und autoritäre moderne Industriestaat preußisch-deutscher Prägung und unter Betonung von Amt, Dienst und Pflicht gegenüber. Ob Urlaubsreise des kleinen Mannes, S-Bahnverkehr, internationaler Transit, Massengütertransport für die Schwerindustrie oder Frontzubringerdienst: die Reichsbahn sorgt vor. Sie ist das Artefaktsystem, das den deutschen Modernisierungsgang verkörpert. Sie kein Unternehmen, sondern eine nationale Unternehmung. Darin liegt der Sinn ihres Hoheitszeichens.

Außerhalb des Reichsbahnkalenders: Reichsbahnbezüge in HO in Ost und West



Abbildung 45: Das Weiterleben der Reichsbahn-Werte im DDR-Modell: Verpackung des Modells einer BR 95 der DR, PIKO HO, 1980er Jahre.

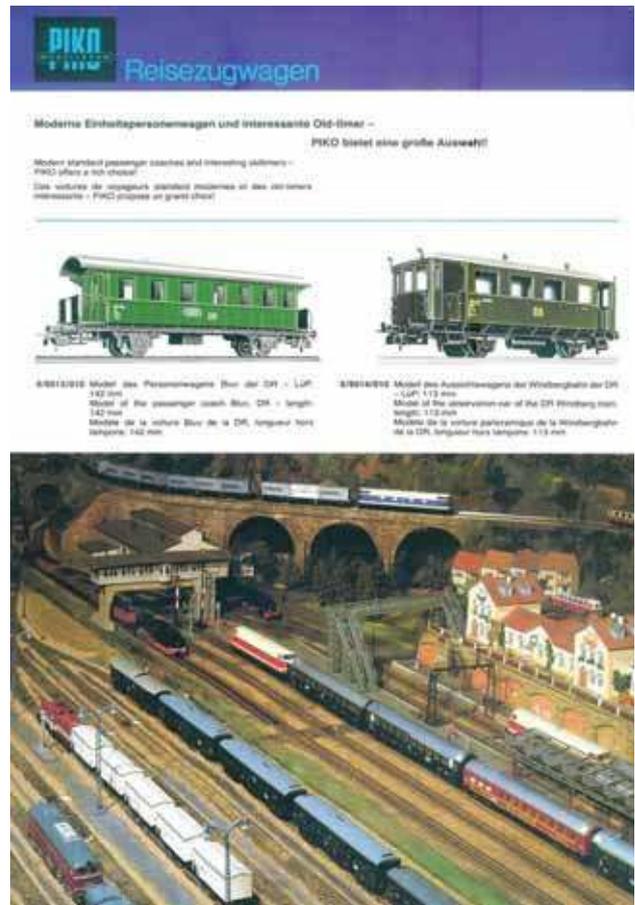


Abbildung 46: Reichsbahn-Atmosphäre im DDR-Modell, ein DRG-Ambiente mit DRG- und DR-Traktion, ein Ausdruck der DDR-Moderne.
(Quelle: PIKO Modellbahn HO [Katalog der DDR-Außenhandelsgesellschaft Demusa, 1980er Jahre, 53 S.], S. 20)



Abbildungen 47a und b: Reichsbahnatmosphäre im Modellbau West: irgendwo in der preußisch-deutschen Fläche. (Quelle: Dieter-Theodor Bollmann, Wir bauen eine Modellbahn, Achter Teil, in: MC Bahn-Bote. Magazin der MC-Modellbahn-Center-Fachgeschäfte 8 (1985), S. 7-11, 8f.)