

C GESELLSCHAFTSWISSENSCHAFTEN

CH WIRTSCHAFT, WIRTSCHAFTSWISSENSCHAFT

CHD Handel

CHDA Verkehr

Deutschland

Deutsche Reichsbahn

1920 - 1945

- 11-3 *Dorpmüllers Reichsbahn* : die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller ; 1920 - 1945 / Alfred Gottwaldt. - Freiburg, Br. : EK-Verlag, 2009. - 240 S. : zahlr. Ill., Kt. ; 30 cm. - (Eisenbahn-Kurier). - ISBN 978-3-88255-726-8 : EUR 39.90
[#1145]**

Alfred Gottwaldt ist einer der namhafteren deutschen Eisenbahnhistoriker und hat in 40 Jahren eine beeindruckende Zahl von Veröffentlichungen vorgelegt.¹ Schwerpunkte seiner Forschungen sind unter anderem technische (Lokomotiven), bauliche (Bahngebäude) und umfassendere Fragen (v.a. die Rolle der Eisenbahn im Dritten Reich). Mit dem vorliegenden Buch will Gottwaldt die Geschichte der Reichsbahn in den Jahren 1920 bis 1945 dokumentieren - dies vor dem Hintergrund der Biographie von Julius Dorpmüller, 1926 bis 1945 Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (bzw. ab 1937 der Deutschen Reichsbahn) und ab 1937 in Personalunion auch Reichsverkehrsminister.

So bildet der Lebensweg von Julius Dorpmüller (1869 - 1945) quasi das Gerüst der Darstellung, die mit der Entwicklung der Eisenbahnen während der Lebensdauer Dorpmüllers verwoben wird. Allerdings bildet der Zeitraum bis 1920 einschließlich der beruflichen Tätigkeit Dorpmüllers im Eisenbahndienst, darunter zehn Jahre in China bis zum Ende des Ersten Weltkriegs, dann als Direktionspräsident in Oppeln und Essen, nur ein eher präludierendes Kapitel. Mit überörtlichen Fragen befaßt wurde Dorpmüller durch seine Berufung als Sachverständiger für das Gutachten zum Dawes-Plan im Mai 1924, und ein gutes Jahr später finden wir ihn in vorderster Reihe der Verantwortlichen der Reichsbahn durch seine Ernennung als Stellvertretenden Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Anfang Juli 1925. In dieser Eigenschaft hatte er den schwerkranken Generaldirektor

¹ Vgl. etwa den Nachweis seiner Buchveröffentlichungen bei der DNB:

<https://portal.dnb.de/opac.htm?method=showFullRecord¤tResultId=Gottwaldt%2BAlfred%2526any¤tPosition=118> [2011-11-12].

Rudolf Oeser vermehrt zu vertreten, so daß seine Wahl zum neuen Generaldirektor durch den Verwaltungsrat nur einen Tag nach Oesers Tod zwar von der fachlichen Eignung her unstrittig war, aber nicht nur wegen der als unziemlich kurz empfundenen Zeitspanne einen ersten „Dorpmüllerstreit“ auslöste, der zur verzögerten Bestätigung der Wahl durch den Reichspräsidenten führte (S. 39ff., Zitat S. 41). In der Folgezeit wurde Dorpmüller durch den Verwaltungsrat alle drei Jahre wiedergewählt und ungehend durch den Reichspräsident bestätigt, bis er im Februar 1937 zum Reichsverkehrsminister ernannt wurde und in dieser Stellung zugleich Generaldirektor der nunmehrigen Deutschen Reichsbahn blieb. Beide in Personalunion vereinte Ämter hatte er dann bis zum Zusammenbruch 1945 inne. Diese relativ lange und bewegte Zeitspanne behandelt Gottwaldt ausführlich und detailliert. Einige der von ihm gesetzten Schwerpunkte sind die Vereinheitlichung des noch aus der Länderbahnzeit stammenden Fuhrparks (u.a. Einheitslokomotiven) sowie die Rationalisierung, die Elektrifizierung des Steckennetzes, die „Gleichschaltung“ der Reichsbahn 1933, die Einbindung der Reichsbahn in den Bau der Reichsautobahnen sowie das Verhältnis von Eisenbahn und dem vom NS-Regime geförderten Straßenverkehr, die Hundertjahrfeier der Eisenbahnen 1935, die Olympischen Spiele 1936, die erneute Verstaatlichung der Reichsbahn 1937, die Einbeziehung der 1938 und 1939 annektierten Gebiete (Österreich, Sudetenland, Danzig-Westpreußen, Warthegau) in den Betrieb der Reichsbahn. An ihre Grenzen stieß die Reichsbahn während des Krieges, angesichts zunehmender Transportanforderungen seitens der Wehrmacht, als die kriegswirtschaftlichen Gegebenheiten den Bau etwa dringend benötigter Lokomotiven zunächst hemmte, bis nach der „Transportkrise“ des Winters 1942 unter massivem Druck Hitlers 15.000 Kriegslokomotiven in Auftrag gegeben werden konnten. Hinzu kam die Überdehnung des Betriebsgebiets, das sich zeitweise bis in die unendlichen Weiten der besetzten Gebiete Rußlands erstreckte und die besonderen Anforderungen, die die extremen Witterungsverhältnisse im Osten stellten. Kurios, daß angesichts dieser Gegebenheiten noch Ressourcen verblieben, eine utopische Breitspurbahn zu planen, die helfen sollte, nach dem Krieg den Osten zu erschließen.

Ein dunkles Kapitel der Geschichte der Reichsbahn ist ihre Verstrickung in die Ermordung der europäischen Juden, die deren planmäßigen Transport in die Vernichtungslager ermöglichte, ein Thema, das Gottwaldt besonders am Herzen liegt und über das er schon mehrfach geschrieben hat. So finden sich auch die explizit antisemitischen Maßnahmen des Reichsverkehrsministeriums und der Reichsbahn ab 1933 eingehend gewürdigt. Zum Schluß werden noch geschildert die letzten Jahre der Reichsbahn unter sich durch den Bombenkrieg rapide verschlechternden Verhältnissen (etwa durch Zerstörung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen), das Kriegsende sowie die Eisenbahnen und die alliierten Besatzer, die den 76jährigen, schwerkranken Dorpmüller noch für die Reorganisation des deutschen Eisenbahnwesens ins Auge gefaßt hatten, der aber im Juli 1945 verstarb. Mit Dorpmüllers Tod endet die Darstellung noch nicht, auch der Umgang der Nachkriegseisenbahn mit dem „Hindenburg der Eisenbahn“ (S. 7) wird an-

schaulich geschildert, bis zu dem Detail, daß sein Grab in Malente bis 1992 im Auftrag der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn gepflegt wurde.

Die Darstellung ist sorgfältig und durch beeindruckende Illustration auch ungemein anschaulich. Manche Bemerkungen über Dorpmüller, namentlich im Hinblick auf seine Verhalten im Dritten Reich, wirken pointiert und nachdrücklich, teils auch spekulativ, etwa, daß es eigens „festgehalten werden [muss]“, daß Dorpmüller 1933 nicht abgelöst worden ist (S. 77), oder daß „er eine späte Chance“ vergab, als er 1942 (nach der Ernennung Ganzenmüllers zum Staatssekretär) nicht zurückgetreten ist. Auf der anderen Seite sei ausdrücklich die Fragestellung Gottwaldts erwähnt, der mit dem Buch „den Weg zu einer intensiveren Auseinandersetzung mit Leben und Werk Dorpmüllers ... weisen möchte“, den er auch als Prototyp eines technischen Fachministers sieht, und hierbei auch die nach der „historische[n] Verantwortung“ fragt, die „dieser populäre Eisenbahner“ getragen hat (S. 6)

Angesichts der Vielzahl der verarbeiteten Informationen sind manche Fehler und Unstimmigkeiten wohl nicht zu vermeiden. Einige Beispiele ausgehend von Bildern auf den Seiten 154 und 155: Die Dorpmüller zum 70. Geburtstag verliehene Auszeichnung hieß „Adlerschild des Deutschen Reiches“ (so richtig, Bilder S. 154) und nicht „Adlerschild des Dritten Reiches“ (S. 153). Der Chef der Präsidialkanzlei, Otto Meißner, war seit 1937 Staatsminister (nicht Staatssekretär, wie Bild S. 154, und auch nicht Reichsminister, wie S. 138). Die Leiter der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums hießen ab 1937 (wieder) Ministerialdirektoren, insofern ist die Bezeichnung „Direktoren der Reichsbahn“² (für Juli 1939, Bild S. 154) unrichtig, zutreffend ist aber (Bild S. 155) „Vorstandsmitglieder der Reichsbahn“, denn das waren die Ministerialdirektoren weiterhin. Staatssekretär Gustav Koenigs war nicht „Beiratsvorsitzender“ (also Vorsitzender des Beirats der Reichsbahn, Bild, S. 155), das war ab 1937 der Reichsverkehrsminister, wohl aber von 1935 bis 1937 Vorsitzender des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. - Last and least ein Wort zum Titel des Buches, genauer zur Titelergänzung „die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller“. Diese ist plakativ und irreführend, da Dorpmüller eben nicht den überwiegenden Teil des behandelten Zeitraums das Amt des Reichsverkehrsministers innehatte, abgesehen davon, daß die Doppelung des Namens im Titel sprachlich unglücklich ist.

Fazit: Angesehen von den Monita ein informatives und anschauliches Buch über die wohl bewegteste Zeit deutscher Eisenbahngeschichte mit viel Licht, aber auch viel Schatten, dem zahlreiche Leser zu wünschen sind.

Joachim Lilla

QUELLE

² Zum besseren Verständnis der möglicherweise verwirrenden Titulaturen: Direktoren der DRG waren die Vorstandsmitglieder der Gesellschaft (vergleichbar Staatssekretären oder Ministerialdirektoren im RVM), es gab aber auch Direktoren *bei* der Reichsbahn, dies waren leitende Beamte bei den Reichsbahndirektionen (spätere Abteilungspräsidenten), vereinzelt auch Vorstände zentraler Ämter.

Informationsmittel (IFB) : digitales Rezensionsorgan für Bibliothek und Wissenschaft

<http://ifb.bsz-bw.de/>

[http://ifb.bsz-bw.de/bsz 307906353rez-1.pdf](http://ifb.bsz-bw.de/bsz_307906353rez-1.pdf)