

ALFRED GOTTWALDT

EISENBAHNER GEGEN HITLER

WIDERSTAND UND VERFOLGUNG BEI
DER REICHSBAHN 1933 – 1945

Mit Beiträgen von Ursula Bartelsheim, Joachim Breuninger,
Willy Buschak, Lydia Dollmann, Andreas Engwert, Arnd
Groß, Andreas Heusler, Andreas Knipping, Rainer Mertens,
Sandra Mette, Stefan Müller, Gerhard Neumeier, Gerhard
Raichle, Karolin Steinke, Elena Thieme und Antje Wingender

marixverlag

INHALT

Geleitwort des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	9
Vorbemerkung	12
Einleitung: Pflichterfüllung und Widerstand bei der Staatsbahn	15
Über die Ehre des deutschen Eisenbahners	15
Zum Begriff des Widerstands gegen den Nationalsozialismus	19
Besondere Formen des Widerstands bei der Eisenbahn	24
Wie die DDR des Eisenbahner-Widerstands gedachte	33
Würdigung des Eisenbahner-Widerstands in der Bundesrepublik	39
Fragen und Ziele dieser Schrift	52
1. Wie sich Eisenbahner-Widerstand zwischen der »Machtergreifung« von 1933 und dem Jahresende 1936 formierte	55
Zur Lage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft unter Hitler	55
Nationalsozialistische Korpsbildung bei der Eisenbahn	58
Die Lage der Gegner des NS-Systems unter Hitler	60
Widerstand unter deutschen Eisenbahnern ab 1935	73
Eisenbahner-Widerstand außerhalb der Reichsbahn	82
Bahnverkehr mit dem Ausland als Basis für den Widerstand	84
Widerstand unter Eisenbahnern aus religiösen Beweggründen	90
Zum Beispiel: Eisenbahner im Konzentrationslager Lichtenburg	92
Einzelbiographien zu Kapitel 1	96
Franz Stenzer (1900 – 1933)	96
Erich Steinfurth (1896 – 1934)	104
Lorenz Breunig (1882 – 1945)	110

Roman Chwalek (1898 – 1974)	116
Johann Hatje (1889 – 1977)	124
Martin Hassemer (1912 – 1985)	134
Josef Geißlinger (1885 – 1959)	141
2. Rückschläge für den Eisenbahner-Widerstand zwischen Januar 1937 und dem Kriegsbeginn im September 1939	149
Übergang der Reichsbahn in unmittelbare Staatsverwaltung	149
Aktionen der Gestapo gegen die gewerkschaftliche Opposition	152
Zum Beispiel: Verfolgung von Eisenbahnern am Bahnknotenpunkt Mannheim	165
Die »Internationale Transportarbeiter-Föderation« um Edo Fimmen	169
Einzelbiographien zu Kapitel 2	173
Hans Jahn (1885 – 1960)	173
Hugo Bachmann (1889 – 1949)	181
Karl Molt (1891 – 1978)	186
Fridolin Endraß (1893 – 1940)	193
Friedrich Michaelis (1887 – 1969)	201
Otto Scharfschwerdt (1887 – 1943)	206
3. Eisenbahner-Widerstand zwischen dem Kriegsbeginn im September 1939 und dem Jahresende 1942	212
Systematische Verhaftung von Oppositionellen kurz vor dem Krieg	212
Opposition und Verfolgung von Eisenbahnern seit Kriegsbeginn	213
Eisenbahner, die Solidarität mit verfolgten Juden zeigten	218
Zum Beispiel: Eisenbahner, die in Plötzensee hingerichtet wurden	222
Widerstand unter Eisenbahnern in besetzten Ländern	226
Einzelbiographien zu Kapitel 3	233
Hermann Jochade (1876 – 1939)	233
Karl Eugen Hahn (1904 – 1957)	238
Leopold Prinz zu Schaumburg-Lippe (1910 – 2006)	249
Karl Hellborn (1893 – 1959)	257
John Sieg (1903 – 1942)	263

Ernst Sieber (1916 – 1994)	273
Fritz Wolzenburg (1911 – 1982)	279
4. Eisenbahner im Widerstand zwischen Jahresanfang 1943 und dem Kriegsende im Mai 1945	289
Zusammenbruch des Eisenbahner-Widerstands bis zum Kriegsende	289
Verfolgungsmaßnahmen nach dem Hitler-Attentat vom 20. Juli 1944	296
Widerstand unter jugendlichen Eisenbahnern im letzten Kriegsjahr	304
Widerstand »der letzten Stunde« von Eisenbahnern am Kriegsende	305
Einzelbiographien zu Kapitel 4	310
Heinrich Duhme (1894 – 1944).	310
Matthäus Herrmann (1879 – 1959).	316
Berthold Mehne (1880 – 1949)	322
Bruno Peters (1884 – 1960).	328
Jean Jülich (geb. 1929).	332
5. Das Erbe des Eisenbahner-Widerstands nach 1945	338
Nach Widerständlern benannte Werkstätten und Straßen	338
Bevor der Eisenbahner-Widerstand vergessen wird	341
Anhang	343
Literaturhinweise	343
Abkürzungen im Text.	344
Personenregister.	345
Die Autorinnen und Autoren der Beiträge	350

GELEITWORT DES BUNDESMINISTERS FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG

Die Deutsche Reichsbahn und der Verwaltungsapparat des Reichsverkehrsministeriums waren in besonderer Weise an den Verbrechen des menschenverachtenden nationalsozialistischen Regimes beteiligt. Insbesondere die Führung des Reichsverkehrsministeriums war an entscheidender Stelle für eine antijüdische Politik verantwortlich, die mit der Ausgrenzung und Diskriminierung begann und mit den Deportationen in die Massenvernichtungslager ihren grausamen Höhepunkt fand. Wir wissen heute, dass ohne die Deutsche Reichsbahn die Shoah in ihren unfassbaren Ausmaßen kaum möglich gewesen wäre.

Ganz normale Beamte, Angestellte und Arbeiter trugen auch zum Funktionieren der Kriegsmaschinerie bei. Ohne die logistischen Möglichkeiten, die die Reichsbahn zur Verfügung stellte, wäre der Vernichtungskrieg kaum möglich gewesen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sieht sich daher in der Pflicht und in der bleibenden Verantwortung, an der Aufarbeitung dieses Teils seiner Geschichte aktiv mitzuarbeiten. Im Rahmen dieser Aufarbeitung ist unter anderem ein Forschungsgutachten über »Die antijüdische Politik des Reichsverkehrsministeriums zwischen 1933 und 1945« erstellt und unter dem Titel »Juden ist die Benutzung von Speisewagen untersagt« in der Schriftenreihe des Centrum Judaicum (Berlin) veröffentlicht worden.

Dennoch gab es nicht nur die Nationalsozialisten, die die Logistik zu Holocaust und Krieg organisierten, oder den dienstbeflissenen Beamten oder Eisenbahner, der – gewollt oder ungewollt – seinen Teil zu Terror und Vernichtung beigetragen hat. Auch und gerade bei der Deutschen Reichsbahn und vielfach wieder bei den ganz normalen Beamten, Arbeitern und Angestellten gab es Widerstand. Sie gingen ein hohes Risiko im Kampf für ihre Überzeugung und gegen das nationalsozia-

listische Regime ein. Manch Einer bezahlte seinen Einsatz mit dem Leben.

Widerstand gab es an vielen Stellen und in unterschiedlichen Formen. Die einen beschafften Informationen, andere halfen jüdischen Mitbürgern, wieder andere verteilten Flugblätter gegen den Nationalsozialismus und selbst Sabotage gegen den Bahnbetrieb kam vor. Letzteres bedeutete für die Eisenbahner einen tiefen Konflikt, zumal die damals wie heute selbstverständliche »Eisenbahnerehre« eine große Rolle spielte. Die Bindung an das Unternehmen war hoch und für viele Eisenbahner ihr Beruf eine Lebensaufgabe. Die Aufrechterhaltung eines sicheren und pünktlichen Betriebes gehörte dazu. Einige kamen zu dem Schluss, ihr Gewissen, ihre Menschlichkeit und ihre Moral höher zu bewerten. Deshalb streuten sie Sand in das Getriebe des Bahnbetriebes und damit in die Maschinerie der Kriegs- und Genozidtransporte.

Wir müssen die Rolle von Reichsverkehrsministerium und Reichsbahn wahrheitsgemäß darstellen und ihre Bedeutung für das nationalsozialistische System offen legen. Gleichzeitig müssen wir dafür sorgen, dass die Erinnerung an die mutigen Eisenbahner im Widerstand nicht verblasst. Ihr Kampf gegen das Naziregime soll nicht vergessen werden. Die wissenschaftlich fundierte Aufarbeitung ihrer Biographien und Geschichten verstehe ich daher als eine wichtige Aufgabe des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen unserer Bemühungen um die Aufarbeitung der Vergangenheit.

Die in dem vorliegenden Buch beschriebenen Lebensläufe sind höchst unterschiedlich. Das betrifft die Art des Widerstandes ebenso wie die Herkunft oder die politischen Überzeugungen. Naturgemäß finden sich unter denen, die Widerstand leisteten und die vom Hitlerregime verfolgt wurden, viele Gewerkschaftler, Sozialdemokraten und Kommunisten. Unter den Gewerkschaftern stellten die Eisenbahner die vermutlich größte organisierte Gruppe dar, die Widerstand leistete. Aber auch Menschen, die keine feste Bindung an eine politische Organisation hatten, sondern die aus christlicher, bürger-schaftlich-demokratischer oder einfach nur aus menschlicher

Überzeugung handelten, finden sich darunter. Der Widerstand war insgesamt vielleicht klein und nur vergleichsweise wenige fanden wirklich den Mut, etwas zu tun. Dennoch gab es diesen Widerstand in verschiedener Form und deshalb muss er auch so beschrieben werden.

Aufarbeitung, Erinnern und Gedenken bleiben aktuell und notwendig. Das gilt nicht nur, weil die Frauen und Männer, die mit dem Widerstand ihr Leben riskierten, unseren Respekt verdienen. Ihre Biographien sind ein bleibendes Vermächtnis dafür, was der Mut und die Menschlichkeit Einzelner bewirken können.

Die Auseinandersetzung mit der nationalsozialistischen Diktatur ist weiterhin von großer Bedeutung. Zwar sind Aufarbeitung und Forschung auf einem durchaus guten Stand und Deutschland verfügt über eine lebendige Erinnerungskultur. Dennoch sind rechtsextreme Gesinnungen, Rassismus und Antisemitismus, Gewalt gegen Ausländer und Andersdenkende und nicht zuletzt auch die Wahl demokratiefeindlicher rechtsextremer Parteien weiterhin ein Problem in unserem Land und eine Herausforderung für die Wehrhaftigkeit unserer Demokratie. Das hat eine bedeutende politische Dimension. Der beste Schutz vor rechtsextremen Parteien und Organisationen sowie rechtsextremem Gedankengut ist das Wissen darüber, wohin solches Gedankengut führt. Deshalb ist es wichtig, die Mechanismen und Voraussetzungen des Nationalsozialismus, vor allem aber ihre Folgen zu kennen.

Demokratie braucht Engagement, Beteiligung und manchmal auch Mut. Die unglaubliche Courage, gegen ein verbrecherisches Regime Widerstand zu leisten und damit auch gegen die Meinung der großen Mehrheit der Mitbürger und Kollegen zu stehen, verdient große Anerkennung. Die Geschichte der Eisenbahner im Widerstand ist auch heute noch eine Verpflichtung für unsere Demokratie. Daran wollen wir mit diesem Buch erinnern.

Berlin, im Juli 2009

Wolfgang Tiefensee

VORBEMERKUNG

Bereits vergessen erscheint der Widerstand von Eisenbahnern gegen das Hitlerregime. Das würde bedeuten, die widerständigen Aktivitäten der Eisenbahner im »Dritten Reich« waren überhaupt bekannt. Dem ist aber nicht so. Dabei gehörten ihre Aktionen in den Jahren zwischen 1933 und 1945 zeitweilig zu den stärksten unter den organisierten oppositionellen Bewegungen: Die widerständigen Schritte reichten von der Nachrichtenbeschaffung über die Verbreitung illegaler Flugschriften oder die Hilfe für versteckte Juden bis zur handfesten Sabotage am deutschen Bahnsystem. Zahlreiche andere Handlungen der Solidarität und der Subversion im deutschen Eisenbahnwesen kamen hinzu.

Mit dieser Beobachtung der Vergangenheit stellt sich die Aufgabe, möglichst viele Informationen über den Eisenbahner-Widerstand »während unserer nationalsozialistischen Periode« (Hans Mommsen) zu sammeln und schließlich auch zu veröffentlichen. Das mit weitreichender Unterstützung des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durchgeführte Projekt versteht sich als eine Form der Zwischenbilanz in der Forschung. Mit dem Blick auf den Status quo soll einem größeren und tiefer gehenden Vorhaben der Weg bereitet werden.

Zur Lösung der Aufgabe haben vor allem die Autorinnen und Autoren von insgesamt 25 Einzeldarstellungen beigetragen, durch deren Arbeit eine ganze Reihe von Biographien »großer und kleiner Eisenbahner« aufgefächert werden konnte: Dieses Buch gäbe es nicht ohne die Bereitschaft von Frau Dr. Ursula Bartelsheim, Frau Lydia Dollmann, Frau Sandra Mette, Frau Elena Thieme und Frau Antje Wingender sowie von Joachim Breuninger, Dr. Willy Buschak, Andreas Engwert, Arnd Groß, Dr. Andreas Heusler, Andreas Knipping, Dr. Rainer Mertens, Dr. Gerhard Neumeier und Gerhard Raichle, das Manuskript mit ausführlichen Beiträgen zu bereichern. Besonders hat Dr. Stefan Müller zu dem Werk nicht nur mit seinen sechs biogra-

phischen Einzeldarstellungen beigetragen, sondern den Text insgesamt einer kritischen Prüfung unterzogen. Ebenso setzte sich – neben ihrem Einzelbeitrag – Frau Karolin Steinke mit aller Kraft für das Gelingen des Werkes ein. Noch enthaltene Irrtümer habe ich allein zu verantworten. Ergänzungen und weitere Hinweise werden per Adresse des Deutschen Technikmuseums Berlin erbeten.

Herzlicher Dank gebührt Jean Jülich als einem an den historischen Vorgängen unmittelbar Beteiligten für die Offenheit, mit der er über seine Zeit vor sechzig Jahren in Köln als oppositioneller Lehrling bei der Reichsbahn berichtet hat. Ebenso dankbar ist die Unterstützung durch Familienangehörige von Männern und Frauen zu nennen, welche im Widerstand gegen den Nationalsozialismus das Leben riskiert oder gelassen haben: Frau Elisabeth Hilkenbach (geb. Michaelis), Frau Ruth Jacoby, Frau Elsa Ruess (geb. Hatje), Frau Susanne Strezeck, Frau Gerda Wolzenburg sowie Dr. Hans Coppi, Martin Disse, Dr. Klaus-Michael Hahn, Dr. Volker Hassemer, Wolfgang Hellborn, Berthold Mehne jun. und John Sieber. Ohne ihre zahlreichen Auskünfte und Abbildungen würde diesem Band außerordentlich viel fehlen.

Eine solche Veröffentlichung ist zudem nicht denkbar ohne die Unterstützung von Kolleginnen und Kollegen, welche die Autorinnen und Autoren auf vielfältige Weise an ihren wissenschaftlichen Erkenntnissen teilhaben ließen. So haben Frau Dr. Susanne Kill und Frau Ulrike Gierens von der Deutschen Bahn AG (Konzerngeschichte/Historische Sammlung) sowie Frau Barbara Schieb von der Gedenkstätte Deutscher Widerstand in Berlin unbeirrbar zu dem Projekt beigetragen. Daneben ist für vielfältige Unterstützung bei diesem Vorhaben herzlich zu danken Frau Angelika Arenz-Morch, Frau Dr. Barbara Bromberger, Frau Dr. Karola Fings, Frau Stefanie Jacobs, Frau Marie-Noëlle Polino, Frau Dr. Sabine Schalm, Frau Evelin Schmidt, Frau Monika Schnell und Frau Dr. Diana Schulle sowie den Herren Uwe Bader, Dr. Bernward Dörner, Dr. Ulrich Eumann, Peter Haberkorn, Oliver Kaufhold, Dr. Lothar Kurz, Sven Langhammer, Erich Preuß, Dr. Gerhard

Prinz, Ralf Roman Rossberg, Dr. Hans-Dieter Schmid, Dr. Horst Seferens, Dr. Axel Ulrich und Thomas Wild.

Mit umfangreichen Recherchen haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Archiv und Bibliothek im Deutschen Technikmuseum Berlin, im DB-Museum Nürnberg, in der Gedenkstätte Deutscher Widerstand Berlin, bei der Stiftung Topographie des Terrors Berlin, bei der Stiftung Brandenburgische Gedenkstätten in Oranienburg, im NS-Dokumentationszentrum Rheinland-Pfalz/Gedenkstätte KZ Osthofen, im Bundesarchiv Berlin mit dem Archivbestand »SAPMO« des Bundesarchivs Berlin sowie bei der Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik in Berlin zum Gelingen des Vorhabens beigetragen.

Unter den deutschen Eisenbahn-Gewerkschaftern, die bereits 1983 in Frankfurt am Main eine Gedenktafel für im Widerstand ermordete Eisenbahner und Gewerkschafter geschaffen haben und dieses Andenken bis zum heutigen Tage pflegen, müssen Dr. Rudolf Hofmann, Peter Lind und Friedrich Rewinkel dankbar genannt werden. Mit Wohlwollen sind Dr. Matthias Frese, Professor Dr. Siegfried Mielke, Dr. Dieter Nelles, Professor Dr. Peter Steinbach und Professor Dr. Johannes Tuchel dem Projekt begegnet; Grundgedanken ihrer Veröffentlichungen zum Thema des deutschen Widerstands gaben den Anlass zu dieser Schrift. Schließlich haben Frau Julie Heinel und Rainer Lingenthal in Berlin sowie die Verlegerin Frau Miriam Zöller in Wiesbaden und Peter Molden in Köln sich um die Drucklegung der Studie große Verdienste erworben.

Zuletzt ein Wort über die Abbildungen in diesem Buch: Widerstand ließ sich und lässt sich nicht fotografieren. Daher muss es zumeist bei kleinen Porträtaufnahmen und der Wiedergabe historischer Dokumente bleiben, wenn im Text an Menschen und ihre mutigen Taten erinnert werden soll. Daneben treten einige Bilder, welche über Formen des Gedenkens an den Widerstand während der Nachkriegszeit berichten.

EINLEITUNG: PFLICHTERFÜLLUNG UND WIDERSTAND BEI DER STAATSBAHN

ÜBER DIE EHRE DES DEUTSCHEN EISENBAHNERS

Von deutschen Bahnbeamten ließ sich stets sagen, dass sie funktionierten wie das sprichwörtliche Uhrwerk: Ordentlich, effektiv und unbestechlich. Dieses Lob und ein dementsprechendes Vorurteil beruhten gleichermaßen auf preußischen Tugenden. Die Krise solcher Vorsätze trat während der Zeit von 1933 bis 1945 ein, nachdem sich das Land in nationalsozialistische Hände begeben hatte: Nun arbeiteten die Eisenbahner nicht selten für einen Staat im Unrecht.

Klaglos beförderte die Staatsbahn neben ihren alltäglichen Zügen für Arbeiter, Unternehmer und Urlauber nun auch viele Sonderzüge der »NS-Gemeinschaft Kraft durch Freude« zu den Aufmärschen, transportierte zahllose Soldaten der Wehrmacht an die Front und bewegte Beutegut aus den besetzten Gebieten. Deutsche Eisenbahner setzten sich sorgfältig und staatsreu wie immer dafür ein, fahrplanmäßig Sonderzüge mit Zwangsarbeitern, KZ-Häftlingen und Juden an die jeweiligen Ziele zu befördern. Wir wissen: Ohne die Mitwirkung der Eisenbahn hätte der Holocaust so nicht stattfinden können. Nach der Moral hat niemand gefragt bei dem gigantischen Dienstleistungsunternehmen in Form einer staatlichen Verwaltung, deren Funktion auf Befehl und Gehorsam fußte.

Zum Personal der Reichsbahn gehörten 1937 im Jahresdurchschnitt etwa 283 500 Beamte. Neben ihnen waren 420 000 Arbeiter und Angestellte bei der Eisenbahn aktiv, zusammen also rund 703 500 Menschen.¹ Gab es unter ihnen keinen Wi-

¹ Deutsche Reichsbahn, Hauptverwaltung (Hrsg.): Statistische Angaben über die Deutsche Reichsbahn im Geschäftsjahr 1937 (1. Januar bis 31. Dezember 1937). Berlin 1937.

derstand gegen das Unrecht? Standen wirklich alle Eisenbahner geschlossen hinter Hitler? War Auflehnung unmöglich? Vor dem Machtantritt Hitlers hatte der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands, eine den Sozialdemokraten nahe stehende Gewerkschaft, immerhin einmal 242 000 Mitglieder vertreten. Das war beinahe jeder zweite Mann bei der Reichsbahn. Entscheidungen unter den Bedingungen der Diktatur traf nach 1933 jeder, mochten sie im Verhältnis zum NS-Staat »pro oder contra« eingestellt sein. Gewisse Handlungsalternativen gab es dauernd, und das blieb vielleicht beschämend für die Gesellschaft.

Die Deutsche Bundesbahn gab zu Beginn der fünfziger Jahre einen historischen Rückblick auf die »Leistungen der Deutschen Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg« in Auftrag, den der ehemalige Reichsbahndirektionspräsident Adolf Sarter (1881 – 1957) aus den Akten sowie aus Erlebnisberichten zusammenstellen sollte. Die geplante Veröffentlichung kam nicht zustande, doch die damaligen Zuschriften an Sarter wurden später dem Bundesarchiv übergeben.¹

In diesem Bestand befindet sich ein bemerkenswertes Schreiben an einen Mitarbeiter Sarters, den Oberreichsbahnrat a. D. Karl Dressel (geb. 1883). Diesen Brief hat ein nicht durch eigene Widerstandstätigkeit besonders aufgefallener höherer Beamter im Jahre 1954 verfasst, nämlich der ehemalige Frankfurter Reichsbahndirektionspräsident Dr. Karl Steuernagel (1886 – 1960), der einer katholischen Kölner Familie entstammte.² Steuernagel schrieb seinem einstigen Kollegen Karl Dressel beim Nachdenken über die eigene Karriere ab 1933: »Zunehmend mit den Jahren und erst recht im Krieg machte sich die Parteiherrschaft immer breiter [...] Eine Widerstandsbewegung, die diesen Namen verdient, gab es nicht. In unserer Verwaltung sah es ähnlich aus wie sonst im deutschen Vaterland. Bedenkliche, rechtliche und anständige und vernünftig denkende Eisenbahner gab es sicher in Massen. Aber eine Führung

1 Bundesarchiv Bestand R 5 Anhang 1, Sammlung Sarter.

2 Zu Karl Steuernagels Biographie vgl. Degeners *Wer ist's* (1935), S. 1554; vgl. den Nachruf auf Steuernagel in: *Die Bundesbahn* 35 (1961), S. 104.



Reichsbahn-Generaldirektor Dormmüller (5. v. rechts) am 31. August 1932 in der Nürnberger Eisenbahnersiedlung, rechts von ihm das Verwaltungsrats-Mitglied Matthäus Herrmann, am linken Bildrand Oberbürgermeister Hermann Luppe
Foto: DB-Museum Nürnberg

zu Widerstand oder gar Abstand gab es nicht. Generaldirektor und Hauptverwaltung schwammen ohne sichtbaren Widerstand in braunem Fahrwasser der Reichsregierung und gaben dementsprechend ihre Anordnungen. Jeder hütete sich [davor, sich] zu decouvrieren, auch unter vier Augen. Dormmüller trat nicht viel in Erscheinung. Für NS-Gleichschaltung sorgte der Staatssekretär Kleinmann, [Parteigenosse] von 1933 und Idealist. Und alle, alle liefen, gleichviel ob sie Pg oder Nicht-Pg waren, und dienerten vor Partei und ihrem ›Gedankengut‹.¹

Ein halbes Jahrhundert später müssen diese Sätze eines Mannes, der seinen Posten von 1933 bis 1945 nicht verlassen hatte und zugleich »anständig« bleiben wollte, kritisch betrachtet werden. In dieser Schrift geht es vielmehr um eine kleine Gruppe von Menschen bei der Eisenbahn, die sich dem NS-System in Wort und Tat entzogen oder widersprachen. Neben den bis

1 Brief (zeitgenössische Abschrift) Steuernagels an Dressel, undatiert (um 1954), im Bundesarchiv Bestand R 5 Anhang 1, Sammlung Sarter, Anlage 31 (Hinweis von Frau Dr. Susanne Kill).

heute bewunderten Widerstandskämpfern und -kämpferinnen, die nach dem Attentat auf Hitler am 20. Juli 1944 oder als Mitglieder der »Weißen Rose« ihr Leben lassen mussten, sowie neben der Bekennenden Kirche und dem katholischen Klerus hat es noch viele andere gegeben: Der Widerstand der »kleinen Leute« gehört vielleicht zu den bemerkenswertesten Aspekten der NS-Zeit, obwohl er oft übersehen wird. Es hat den Menschen oftmals Übermenschliches abverlangt, sich im Alltag nach außen hin linientreu und vor der Gestapo sicher zu organisieren, dabei aber nach innen beharrlich – oder auch nur gelegentlich – gegen das System zu arbeiten. Gehorsame Pflichterfüllung bei der Verwaltung konnte mitunter also neben partieller Opposition und neben der Hilfe für Verfolgte stehen. Widerstand fand in organisierten Gruppenzusammenhängen ebenso statt wie auf der Grundlage individueller Entscheidung. Beide Positionen boten ihre Vorzüge und gewisse Nachteile. Jeder ging ein Risiko ein und musste sich stets fragen: Was kostet mich der Widerstand?

Nach den Maßstäben des nationalsozialistischen Staates war Widerstand gegen ihn eine illegale Handlung. Wenn aber die staatlichen Gesetze und Entscheidungen selbst den Tod von Juden oder anderen Gegnern wollten, war ihnen die Legalität selbst völlig abhanden gekommen. Das Wort »illegal« erhält damit einen doppelten Sinn. Der »illegale« Widerstand gegen das NS-Regime forderte auch unter Angehörigen der Reichsbahn einen hohen Blutzoll. Niemand kennt die genaue Zahl der Eisenbahner, die hingerichtet oder auf andere Weisen ermordet wurden. Gewerkschafter, Sozialdemokraten und Kommunisten, Katholiken und nachdenkliche »unpolitische« Beamte wurden in großer Zahl ermordet. Viele hatten großen Mut und machten verhängnisvolle Fehler. Oftmals begingen die Eisenbahner ihre widerständigen Handlungen übrigens nicht am Arbeitsplatz, denn solches Tun schien – vorsichtig formuliert – der Berufsehre zu widersprechen. Ihr Kennzeichen war weniger die geschlossene Organisation des Widerstands, sondern eher ein individueller Gegenstandspunkt zu Zielen und Praxis des Unrechtsstaates. Schon Günther Weisenborn musste fest-

stellen: »Die größte Aktivität kam von den Arbeitern, die auch – wie objektiv konstatiert werden muss – die weitaus größten Opfer an Leib und Leben brachten.«¹

Das Andenken an sie wach zu halten, ist das vornehmste Anliegen dieser Schrift. Der deutsche Historiker Michael Schneider nennt die Gründe dafür: »Es waren diese Opfer, die dem politischen Neubeginn 1945 Glaubwürdigkeit verliehen; und es war der Widerstand der Arbeiterbewegung und der Gewerkschafter, der – nach der hilflosen Politik zwischen Protest und Anpassung im Jahre 1933 – ihrem Anspruch auf politische Mitwirkung im Deutschland der Nachkriegszeit Berechtigung und Nachdruck gab.«²

ZUM BEGRIFF DES WIDERSTANDS GEGEN DEN NATIONALSOZIALISMUS

Der Begriff des Widerstands ist sehr weit gespannt und reicht vom Verweigern konformen Verhaltens auf der einen Seite bis zur tätigen Unterstützung fremder Mächte bei ihren Angriffen gegen das Deutsche Reich durch Sabotage auf der anderen Seite. Entsprechend vielschichtig fällt die Beurteilung widerständigen Verhaltens nicht nur bei den Zeitgenossen aus. Die Bewertung des Widerstands ist noch heute eine politische Angelegenheit, wie sich an kontroversen Leserbriefen zeigt, die im Jahre 2008 nach der Veröffentlichung eines biographischen Beitrags zu dem kommunistischen Eisenbahner John Sieg in der Zeitschrift »Eisenbahn-Geschichte« bei der Redaktion eingegangen sind.³

Während der letzten zwanzig Jahre entwickelte sich nochmals eine wissenschaftliche Debatte darum, wie der Wider-

-
- 1 Vgl. Günther Weisenborn (Hrsg.): Der lautlose Aufstand. Bericht über die Widerstandsbewegung des deutschen Volkes 1933 – 1945. Taschenbuch-Ausgabe Reinbek bei Hamburg 1962, S. 250.
 - 2 Michael Schneider: Kleine Geschichte der Gewerkschaften. Ihre Entwicklung in Deutschland von den Anfängen bis heute. Bonn 1989, S. 235.
 - 3 Vgl. Leserbriefe in Eisenbahn-Geschichte Nr. 27 (2008), S. 60, und Nr. 28 (2008), S. 61.