

Siegfried Mielke/Stefan Heinz, Eisenbahngewerkschafter im NS-Staat. Verfolgung – Widerstand – Emigration (1933–1945) (Gewerkschafter im Nationalsozialismus. Verfolgung – Widerstand – Emigration, Bd. 7), Metropol-Verlag, Berlin 2017, 816 S., brosch., 36,00 €, ISBN 978-3-86331-353-1.

Mit zwei deutlichen Feststellungen gleich zu Beginn ihrer Einleitung führen Siegfried Mielke und Stefan Heinz die Leserinnen und Leser in die von ihnen untersuchte Problematik ein: »Die unrühmliche Rolle der Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus ist weitgehend bekannt. Das Gleiche gilt nicht für den Widerstand gewerkschaftlich organisierter Eisenbahner gegen das NS-Regime.« (S. 9) In der Tat verbindet man recht schnell die Institution der Deutschen Reichsbahn entweder mit dem Geschwindigkeitsfetischismus der Diktatur, oder hat die Bilder von Auschwitz-Birkenau an der furchtbaren Rampe vor Augen.

Die Verfasser dieser verdienstvollen und an Masse kaum zu überbietenden Studie haben sich von daher das Ziel gesteckt, »den unterschätzten Umfang und die kaum wahrgenommene Intensität von Verfolgung und Widerstand von Eisenbahngewerkschaftern darzustellen und zu analysieren.« (S. 9) Der Einleitung (S. 13–31) folgen elf Kapitel, in deren erstem zunächst die Geschichte der Eisenbahngewerkschaften (S. 33–57) in der Weimarer Republik gerafft vorgestellt wird. Von einer Einheitsgewerkschaft war überhaupt nicht zu reden, vielmehr wetteiferten die klassischen, noch aus dem Kaiserreich herrührenden politischen Richtungsgewerkschaften miteinander, ab 1928/29 kamen die Eisenbahner der »Revolutionären Gewerkschafts-Opposition« als kommunistischer Verband und als Konkurrenz zum »freien«, also sozialdemokratischen »Einheitsverband« hinzu. In teils sehr ausführlichen Fußnoten erhält die Leserschaft wertvolle Informationen und Literaturangaben nachgereicht. Es folgt eine geraffte Abhandlung über die »Tolerierungs-« und »Anpassungspolitik« der Eisenbahngewerkschaften 1933 im Rahmen der gesamten Anpassungspolitik des ADGB an das Regime (S. 59–68), wodurch die Spitzen der freien Gewerkschaften versuchten, ihre Zerschlagung zu verhindern. Durch die Besetzung der Gewerkschaftshäuser und das Verbot der Gewerkschaften am 2. Mai scheiterte diese Politik endgültig. Im Folgenden rekonstruieren Mielke/Heinz die »Rahmenbedingungen gewerkschaftlichen Widerstandes gegen den NS-Staat« besonders mit Blick auf die Eisenbahngewerkschaften bzw. die Betriebsvertretungen der Eisenbahnbeschäftigten nach dem Gewerkschaftsverbot und der Oktroyierung der Deutschen Arbeitsfront. (S. 69–93) In diesem Kapitel geht es speziell um die Beteiligung der Deutschen Reichsbahn an Krieg und Holocaust, die eine unmittelbare war und weitestgehend ohne Widerstandsaktionen gegen die Deportation der europäischen Juden vorstättend. Dieses Kapitel der deutschen Bahngeschichte bleibt ihr dunkelstes.

Nach dieser Grundlegung der Rahmenbedingungen für gewerkschaftliches Widerstandshandeln gegen die NS-Diktatur entfalten die Autoren nun exemplarisch die Geschichte einiger Widerstandsgruppen in den gewerkschaftlichen Richtungsverbänden der Eisenbahner. (S. 95–323) Den größten Anteil der Darstellung nehmen die freigewerkschaftlichen Eisenbahnergruppen ein, die gegen den Hitlerfaschismus operierten. Insbesondere der gelernte Schmied und Lokomotivführer Johannes (Hans) Jahn, geb. 1885 in Hartha/Sachsen, seit 1903 Mitglied der SPD und seit 1919 hauptamtlich für den Deutschen Eisenbahner-Verband (DEV) tätig, formiert so etwas wie den personalisierten Kern der Oppositionsaktivitäten der freigewerkschaftlichen Eisenbahner während der NS-Zeit. (S.95-260) Wie sein niederländischer Mitstreiter und ITF-Generalsekretär Eduard (Edo) Fimmen wirkte Hans Jahn für den illegal gebildeten »Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands« (EdED), dessen konspiratives Arbeiten an die »Internationale Transportarbeiter-Föderation« (ITF) angebunden war. Das Netzwerk um Jahn und Fimmen sammelte u.a. Informationen über die Lage in den Betrieben, den Reichsbahndienststellen und den -ausbesserungswerken und leitete sie an die ITF weiter. Jahn wurde am 17. Mai 1935 festgenommen und im KZ Columbia inhaftiert. Nach seiner Entlassung am 18. Juni 1935 emigrierte Jahn in die Tschechoslowakei, danach nach Amsterdam und Antwerpen. Von dort aus knüpfte er Kontakte zum »Internationalen Sozialistischen Kampfbund« und zu »Neu Beginnen«, publizierte unter Pseudonymen in illegalen Zeitschriften und reorganisierte seine Kontakte zu Eisenbahnerkollegen. Nach seiner gescheiterten Entführung durch die Gestapo in Luxemburg floh Jahn nach London. Dort beteiligte er sich an Widerstandseinsätzen der ITF im Ausland, z.B. in Italien und in Alger. Zu seinen Kontaktpersonen gehörte neben Edo Fimmen auch Theodor Haubach, der Sozialdemokrat und Reichsbanner-Funktionär. Nach 1949 beteiligte sich Hans Jahn an der Gründung der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) und war von 1949–1959 ihr Vorsitzender. Zugleich zählte er zum

Hauptvorstand des DGB und war von 1956–1958 Vorsitzender der ITF sowie von 1949–1960 SPD-Bundestagsabgeordneter. Er starb am 10. Juli 1960 in Frankfurt am Main.

Otto Scharfschwerdt (1887–1943) wiederum engagierte sich in der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer (GdL), der bedeutendsten Interessenvertretung dieser Berufsgruppe. Der Sozialdemokrat Scharfschwerdt lebte in Hohen Neuendorf, nördlich Berlins gelegen. Auch er besaß Kontakte zu Theodor Haubach und Hans Jahn. Ihren Widerstand organisierte die Widerstandsgruppe »Nordbahn« entlang der Bahnstrecke von Berlin über Oranienburg bis nach Liebenwalde und Bernau. 1936 wurde Scharfschwerdt mehrfach festgenommen, aber stets wieder freigelassen. Am 22. Januar 1937 ergriff ihn die Gestapo erneut, Scharfschwerdt wurde wegen »Hochverrats« angeklagt, verurteilt und ins Zuchthaus Brandenburg-Görden verbracht. Unter ungeklärten Umständen starb er am 4. oder 5. Mai 1943 im KZ Sachsenhausen, vermutlich als Opfer eines medizinischen Menschenversuchs.

Im KZ Sachsenhausen umgebracht wurde ebenfalls der Gewerkschafter und Sozialdemokrat Lorenz Breunig (1882–1945), der mit der »Illegalen Reichsleitung« der Gewerkschaften in konspirativem Kontakt stand. Diese Gruppe um Breunig und Franz Apitzsch, einem ehemaligen Vorstandsmitglied der EdED, tarnte ihre Arbeit unter dem Schutz eines Volksfeuerbestattungsvereins (Freidenker) und der gewerkschaftlichen Krankenkasse »Volkswohl«. Apitzsch überlebte die KZ-Haft in Sachsenhausen und Dachau und unterstützte bis zu seinem Tod 1948 den gewerkschaftlichen Neuaufbau. Breunig wurde am 15.2.1945 ermordet.

Neben diesen und weiteren Aktivisten und Einzelschicksalen im Widerstand gegen die NS-Gewaltherrschaft berücksichtigt die Studie weiterhin Widerstand und Verfolgung christlicher sowie kommunistischer Eisenbahngewerkschafter (S. 271–310) sowie den Widerstand in einigen Reichsbahnausbesserungswerken (S. 311–323). Zur Sprache kommen ebenfalls die Beiträge aus dem Widerstand und der Emigration zum Neuaufbau der Gewerkschaften nach 1945. Die meisten Aktivisten gegen das NS-Regime gehörten vor 1933 der SPD an, aber auch zahlreiche KPD-Mitglieder standen aktiv im Widerstand. Unabhängig von ihrer früheren Parteizugehörigkeit beteiligten sich die allermeisten von ihnen am gewerkschaftlichen Neuaufbau und am Wiederaufbau der Parteien. Vor allem die Generation der »Gewerkschaftsbeamten«, geboren also um 1880–1890, weniger die Gründergeneration noch die nach 1900 Geborenen, trug den Widerstand. Es ist Siegfried Mielke und Stefan Heinz zuzustimmen, wenn sie feststellen: »Die Eisenbahngewerkschaften haben allen Grund, die Erinnerung an die Widerstandsaktivitäten der Kollegen/Innen ihrer Vorläuferorganisationen wachzuhalten und dafür Sorge zu tragen, dass diese in der bundesdeutschen Erinnerungskultur stärker als bisher gewürdigt werden.« (S. 381) Entgegen eingeschliffener Klischees vom reibungslosen NS-Räder- und Schienenwerk bezahlten viele Eisenbahner ihren Einsatz für die Demokratie mit dem Leben bzw. erlitten schlimmste Folterungen. Hieran zu erinnern und einen differenzierteren Blick auf die Geschichte dieser Berufsgruppe unter der Diktatur zu eröffnen ist das große Verdienst dieser Studie. Ein biografischer Anhang von 350 Seiten lässt uns in die Einzelschicksale blicken, das Verzeichnis der Dokumente, Archivalien und der Literatur bezeugt die akribische Forschungsarbeit.

Holger Czitrich-Stahl, Glienicke/Nordbahn

Zitierempfehlung:

Holger Czitrich-Stahl: Rezension von: Siegfried Mielke/Stefan Heinz, Eisenbahngewerkschafter im NS-Staat. Verfolgung – Widerstand – Emigration (1933–1945), Metropol-Verlag, Berlin 2017, in: Archiv für Sozialgeschichte (online) 59, 2019, URL: <<http://www.fes.de/cgi-bin/afs.cgi?id=81878>> [13.12.2018].