

Feinde oder Kollegen? Bei der französischen Eisenbahn 1940 bis 1944¹

Christian Chevandier

Als der Schriftsteller George Valero, der im Algerienkrieg von 1958 bis 1959 Soldat gewesen war, in zweien seiner Romane das Verhältnis von Kollegen während eines bewaffneten Konflikts darstellen wollte, wählte er einen algerischen Eisenbahner, der zu dieser Zeit auf einem Bahnhof in Frankreich arbeitete und seine Kollegen um Hilfe bat, weil er von der Polizei gesucht wurde.² Der Autor selbst war bei der Post beschäftigt. Aber er wählte nicht dieses Milieu, sondern die Eisenbahn, um das Problem abzuhandeln. Vielleicht lag das daran, dass deren Technologie eine starke Berufsidentität zur Folge hat, die echte Solidarität hervorbringen kann. Es gab allerdings auch eine Zeit, da französische Eisenbahner mit Kollegen in Kontakt kamen, die zugleich ihre Feinde waren: die Jahre der Besetzung Frankreichs durch die deutsche Wehrmacht vom Juni 1940 bis zum Sommer 1944. Wenn auch die Praxis und die Arbeitskontakte bei der Eisenbahn damals von ganz eigenem Charakter waren,³ so lässt das Verhältnis zwischen Beschäftigten verschiedener Nationalitäten doch deren politisches Verhalten und deren berufliche Identität besser verstehen. Haben sich die französischen und deutschen Eisenbahner während der vier Jahre des deutschen Besatzungsregimes in Frankreich vor allem als Kollegen oder als Feinde gesehen?

Ein für die Besetzung notwendiges Eisenbahnnetz

Als Paris am 14. Juni 1940 besetzt wurde, gingen die deutschen Pioniertruppen und ihr Tross unverzüglich daran, das Eisenbahnnetz Frankreichs in den Dienst der Wehrmacht zu stellen. Ab Juli war die Deutsche Reichsbahn ständig im Lande präsent. Über 4.000 deutsche Eisenbahner hatten die Angestellten der staatlichen französischen Eisenbahn SNCF (*Société nationale des chemins de fer français*) zu überwachen. Diese Zahl stieg auf 6.500, nachdem die Deutschen Ende 1942 auch in Südfrankreich ein-

1 Der Beitrag wurde redaktionell geringfügig erläuternd ergänzt.

2 Siehe Christian Chevandier: *La fabrique d'une génération. Georges Valero, postier, militant et écrivain*, Paris 2009, S.271f.

3 Siehe Ders./Jean-Claude Daumas (Hrsg.): *Travailler dans les entreprises en France sous l'Occupation*, Dijon-Besançon 2007.

gerückt waren. In den Wochen vor der Landung der Alliierten in der Normandie wuchs der Personalbestand der deutschen Eisenbahner auf einige Zehntausend an, allein in Westfrankreich waren es 34.000.⁴ Auch angesichts der etwa 400.000 Personen, die bei der SNCF insgesamt angestellt waren, ist diese Zahl deutscher Kollegen auf französischem Gebiet im Jahre 1944 keine zu vernachlässigende Größe.⁵ Der Begriff „deutsch“ ist hier freilich nicht ganz zutreffend, denn ein Teil dieser Menschen stammte aus besetzten oder mit dem Deutschen Reich verbündeten Staaten Osteuropas. Die Überwachung durch deutsche Eisenbahner sollte den mangelnden Arbeitswillen der französischen Kollegen ausgleichen, gegen die die Besatzungsmacht und das Vichy-Regime starke Vorbehalte hegten, und zugleich Aktionen der Résistance unterbinden. In den direkten Betrieb der französischen Eisenbahnen griffen deutsche Kollegen erst relativ spät ein – möglicherweise, weil das nach Artikel 13 des Waffenstillstandsabkommens verboten war. Anfang 1944 sahen sich die Besatzer jedoch gezwungen, Angestellte der Deutschen Reichsbahn ins Land zu holen, „die ausreichen, um im Falle eines Streiks der französischen Eisenbahner den Verkehr deutscher Züge zu sichern“.⁶ Bis zu diesem Zeitpunkt wurden die Züge, die an deutschen Militäraktionen oder an der von den Nazis betriebenen politischen Verfolgung und Unterdrückung beteiligt waren, von französischen Eisenbahnern gefahren.⁷

Bis 1943 konnten die Nazis mit dem Wirken der Mitarbeiter der Reichsbahn in Frankreich offenbar sehr zufrieden sein, wie der Artikel eines SS-Kriegsberichterstatters in der größten deutschen Eisenbahnzeitschrift vom Dezember 1943 zeigt: „Es ist immer angenehm zu sehen, wie sich jeder in seine Arbeit einspannt und seinen Standpunkt bei den französischen Beamten durchsetzt.“⁸ 1944 wurde ihr Scheitern jedoch offenkun-

4 Alfred Gottwaldt: Les cheminots allemands pendant l'Occupation en France de 1940 à 1944, in: Marie-Noëlle Polino (Hrsg.): Une entreprise publique dans la guerre: la SNCF, 1939-1945, Paris 2001, S.175-194.

5 Siehe Christian Bachelier: La SNCF sous l'occupation allemande, rapport, 4 Bde., Institut d'Histoire du Temps Présent, Paris 1997, S.740-749.

6 Archives nationales, F1413698, dossier cheminots allemands en France, secret, Januar-Februar 1944.

7 Zur Rolle der SNCF bei den Deportationen der Nazis siehe die Materialien des Kolloquiums vom Juni 2000: Polino (Hrsg.), Une entreprise publique. Dort wurde das Thema sehr häufig angesprochen, besonders im Beitrag von Serge Klarsfeld: L'acheminement des Juifs de province vers Drancy et les déportations, S.142-158. Siehe auch die Mitschrift der von René Rémond geleiteten Diskussion nach diesem Beitrag, S.158-172, sowie Christian Bachelier, La SNCF, besonders S.383-470, 607-622, und die in Bd. 2 des Anhangs enthaltenen 110 Dokumente.

8 Zit. nach: Gottwaldt, Les cheminots (Rückübersetzung – d. Ü.).

dig. Dass das Eisenbahnnetz während der Befreiungskämpfe lahmgelegt wurde, lag sicherlich an den Sabotageakten des Widerstandes und den Bombenangriffen der Alliierten, aber ebenso an dem von den Besatzern erwarteten und gefürchteten Streik, gegen den sich ihre Eisenbahner als machtlos erwiesen: Während im Frühjahr 1944 die Züge noch rollten, wurde das im Sommer der Befreiung immer schwieriger. In Paris taten die Beschäftigten der SNCF alles, um das Netz außer Betrieb zu setzen.⁹ Zwar brachten deutsche Lokführer und Heizer Anfang August noch ein paar Züge – vor allem die letzten Deportationstransporte – auf die Strecke, aber das waren Ausnahmen. Selbst im Norden und im Pas-de-Calais, Regionen, die der Wehrmachtverkehrsdirektion Brüssel unterstanden, kam der Verkehr, den die Aktionen französischer Eisenbahner bereits seit Anfang Juni sehr gebremst hatten, durch einen Streik ab 25. August fast völlig zum Erliegen. Den Deutschen gelang es nicht, sie durch deutsches Personal zu ersetzen. Diese Machtlosigkeit war das Ergebnis eines weiteren Typs von Sabotage: Die französischen Mitarbeiter aller Dienste der Eisenbahn zeigten sich unwillig, die Angestellten der Reichsbahn binnen weniger Monate darin einzuweihen, wie die Eigenheiten des französischen Netzes funktionierten. Als Zivilisten zuvor evakuiert, beteiligten sie sich aber ganz sicher nicht an den Kämpfen des Sommers 1944.¹⁰ Nach der Befreiung wurden andere deutsche Arbeitskräfte – Kriegsgefangene – bei der SNCF angestellt. Dieses Thema muss noch gründlicher untersucht werden, aber nach einigen Dokumenten und Zeugenaussagen zu urteilen, entstand zu ihnen bald ein herzliches Verhältnis. In Oulins, wo sie von Juli 1945 bis zum Sommer des folgenden Jahres in den SNCF-Werkstätten beschäftigt waren, tauschte man trotz der Knappheit an Bekleidung ihre grün-grauen Uniformen mit dem abwertenden Symbol „P.G.“ für Kriegsgefangener nach ein paar Monaten gegen die von allen Arbeitern getragenen blauen Uniformen aus. Das sorgte allerdings für lebhafte Debatten.¹¹ Deutschfeindliche Äußerungen kamen immer

9 Zur Haltung der französischen Eisenbahner während der Besatzung siehe die ausgezeichnete Gesamtdarstellung von Cécile Hochard: *Les cheminots dans la Résistance*, Paris 2011.

10 Im Archiv der Polizeipräfektur von Paris heißt es in der Akte eines Polizisten, der „Opfer seiner Pflichterfüllung“ wurde, er sei im August 1944 „durch eine Feuerwaffe [...] von Reichsbahnsoldaten tödlich verletzt worden“. Zum ersten Mal wird dies im Bericht eines Direktors der Polizeipräfektur vom 6.10.1944 erwähnt. In früheren Dokumenten der Polizei oder der FFI ist von „deutschen Truppen“ (7.9.) oder von „den Deutschen“ (23.9.) die Rede.

11 Wahrscheinlich haben einige Kriegsgefangene den ihnen angebotenen Status von „freiwillig Beschäftigten“ angenommen. Damit waren sie keine Kriegsgefangenen mehr und brauchten deren Kleidung nicht länger zu tragen.

noch vor, denen sich aber am schärfsten die über 14.000 französischen Eisenbahner widersetzen, die aus deutscher Gefangenschaft zurückkehrten. Zu dieser brüderlichen Haltung führte wohl vor allem die gemeinsame Leidenserfahrung. Wichtiger noch: Die CGT (Confédération générale du travail, Allgemeiner Gewerkschaftsbund) nahm Kontakt zu den deutschen Kriegsgefangenen auf, verteilte unter ihnen Gewerkschaftszeitungen auf Deutsch und organisierte sie zuweilen sogar in inoffizieller Form. In einem Gewerkschaftsbericht wird ein deutscher „homme de confiance“ erwähnt – offenbar eine wörtliche Übersetzung des deutschen Begriffs „Vertrauensmann“. Solche Großzügigkeit findet sich in CGT-Versammlungsberichten¹² der Eisenbahner von Oullins wieder, in denen im Unterschied zu dem, was man in Papieren der damaligen CFTC (Confédération française des travailleurs chrétiens, Französischer Gewerkschaftsbund christlicher Arbeiter)¹³ lesen kann, nie von den „Boches“¹⁴ die Rede ist.

Hier stellt sich indes die Frage nach der Identität dieser arbeitenden Gefangenen, die mit französischen Kollegen beim Wiederaufbau zusammenwirkten, taten sie dies doch an einem Ort, den ihre Armee auf dem Rückzug zerstört hatte, wo Denkmäler Namenslisten ehemaliger Beschäftigter mit der Aufschrift „Von den Deutschen erschossen“ trugen (darunter allerdings auch ein Widerstandskämpfer, der Opfer französischer äußerst rechter Gestapo-Angehöriger war). Konnten sie sich angesichts dessen der „Pflicht zur Faulheit“ hingeben, wie es Kriegsgefangene in der Regel tun?¹⁵

12 Siehe Christian Chevandier: *Clivages et continuités dans les perceptions et les comportements ouvriers: les Ateliers d'Oullins de la SNCF*, in: Denis Peschanski/Jean-Louis Robert (Hrsg.): *Les ouvriers en France pendant la Seconde Guerre mondiale*, Paris 1992, S.431-441.

13 Siehe die Berichte des Verwaltungsrates (24.4.1945) und der Vollversammlung (20.6.1945) der Gewerkschaft der Eisenbahner der SNCF-Werkstätten von Oullins, die bei deren Organisation der CFDT aufbewahrt werden (Die CFTC benannte sich in den 60er-Jahren in CFDT [Confédération française démocratique du travail, Demokratischer Französischer Gewerkschaftsbund] um, ein Teil der Mitglieder gründete die CFTC neu. – die Red.).

14 Diese fehlende Deutschfeindlichkeit unterscheidet sich von dem Eindruck, den kommunistische Kreise zur Zeit der Losung „Jedem seinen Boche!“ vermittelten. Dies wäre im Hinblick darauf zu untersuchen, dass Gegner der KP von links wie Trotzkisten oder Anarchisten diese gern als vom Chauvinismus unterwandert darstellten. Ebenso unter Berücksichtigung dessen, dass ein Teil der KP-Führung damit seine Deutschfreundlichkeit vom Sommer 1940 vergessen machen wollte.

15 François Cochet: *Soldats sans armes. La captivité de guerre: une approche culturelle*, Brüssel 1998, S.293. Deutschlands Niederlage ersparte es ihnen jedoch, sich für den Feind ins Zeug legen zu müssen. Siehe dazu auch Sylvie Caucanas/Rémy Cazals/Pascal Payen: *Les prisonniers de guerre dans l'histoire. Contacts entre peuples et cultures*, Toulouse 2003.

Auf der Ebene der Ingenieure und Direktoren wurden bald nach dem Kriege wieder Kontakte aufgenommen, die sehr eng blieben. Einige wichtige Beamte der Eisenbahn spielten auf beiden Seiten des Rheins sogar eine bedeutende Rolle beim Ingangsetzen der europäischen Integration, die in den 1950er-Jahren als ein Schritt zum Frieden galt.

Ein kollegiales Verhältnis zwischen deutschen und französischen Eisenbahnern während des Krieges taucht in vielen Zeitzeugnissen auf. Ein solches Verhältnis war nicht leicht herzustellen, denn das bedeutete, sich über den Kriegszustand zwischen beiden Völkern hinwegzusetzen: „Du musst mich verstehen, sage ich zu ihm und duze ihn zugleich, es ist eine heikle Sache, mit einem Besatzer zu trinken. So einer bist du nicht. Für uns bist du ein Eisenbahner. Du trägst keine Armeeuniform. Du bist nicht zu deinem Vergnügen hier. Du verachtest die Franzosen nicht, im Gegenteil. Aber du musst zugeben, die Lage ist nicht danach, zusammen im Bistro einen zu heben.“¹⁶ Vorsicht bei Zeugnissen also, ob nun zeitgenössischen oder späteren. Eine Auswertung der umfangreichen Berichte französischer Eisenbahner hat ergeben, dass sie ihre deutschen Berufskollegen häufig lakonisch als „die Deutschen“ bezeichneten, weil diese ihre beruflichen Aufgaben im Interesse des kriegführenden Deutschen Reiches erfüllten. Auf die berufliche Zugehörigkeit wurde nur hingewiesen, wenn sich ein persönlicheres Verhältnis entwickelt hatte. Dies mag den Eindruck einer übertriebenen Verbrüderung machen, aber eine Distanz blieb natürlich bestehen. So bin ich über die Jahre nie auf ein gemeinsames „Wir“ für deutsche und französische Eisenbahner im Unterschied zu dem „Sie“ für Berufsfremde gestoßen. Diese Distanz erklärt sich schon aus der dienstlichen Situation: Französische und deutsche Eisenbahner arbeiteten zwar Seite an Seite, aber fast nie gemeinsam. Als Ende 1943 deutsche Lokführer „der SNCF zur Verfügung gestellt“ wurden, präzisierte die französische Eisenbahndirektion, es komme für sie nicht infrage, diese in Brigaden französischer Eisenbahner einzusetzen.

Gemeinsam arbeiten

„Auf den höheren Ebenen gaben sich die Beamten der Deutschen Reichsbahn korrekt. Einige kannten ihre französischen Partner seit langem, weil sie ihnen auf internationalen Zusammenkünften begegnet waren. Allerdings hatten sie jetzt die Befehle des OKW strikt durchzusetzen. Auf niedrigerer Ebene, z. B. der Bahnhofsvorsteher oder Depotchefs, gestalte-

16 Marcel Péroche: Les mémoires de Marcel Péroche, „sénateur“ du rail, Paris 1984, S.199.

te sich das Verhältnis wesentlich angespannter und das Zusammenwirken mit den unterstellten französischen Eisenbahnern weitaus schwieriger. Es entstand eine ganz natürliche Ablehnung, die letztere sehr bald dazu veranlasste, sich zur Wehr zu setzen.¹⁷ Lange Zeit hielt sich hartnäckig die Vorstellung, unter den führenden Eisenbahnbeamten habe eine Nähe, im übrigen Teil der sozialen Gruppe dagegen Feindseligkeit geherrscht. Diese Legende half, die beiden vorherrschenden Arten von Erinnerung zu bestärken: jene vom Widerstand des Unternehmens, der sich auf die Gemeinsamkeit der Interessen der Ingenieure beider Länder stützen konnte, und jene der Kommunisten, die darin einen Beweis für die Kollaboration der führenden Vertreter beider Seiten sehen wollten.¹⁸ Aber es ist eben nur eine Legende.

Alfred Gottwaldts Studium der deutschen Quellen hat ergeben, dass sich das Verhältnis zwischen deutschen und französischen Eisenbahnern nach einer gewissen Übergangszeit, in der sich beide Seiten feindselig verhielten, im zweiten Jahr allmählich erwärmte und es gerade die unteren Ebenen der Hierarchie waren, die gewöhnlich am stärksten miteinander sympathisierten. Was sie nicht daran hinderte, sich gegenseitig aufzuziehen und übereinander lustig zu machen.¹⁹ So piffen Arbeiter in den Werkstätten gern das britische Soldatenlied „It’s a Long Way to Tipperary“, wenn deutsche Kollegen vorbeikamen, oder an den Eingang einer deutschen Bahnhofskantine wurde die Losung „Heil General de Gaulle“ geklebt. Von den hohen Beamten, die auf ein seriöses, verantwortungsvolles Erscheinungsbild Wert legten, ist Derartiges nicht bekannt.

In der Zwischenkriegszeit waren deutsche und französische Ingenieure einander häufig begegnet. „Die Konfrontation unter den neuen Bedingungen war natürlich überhaupt nicht angenehm. Darüber konnte auch die Tatsache nicht hinwegtrösten, dass sich jetzt die Begegnung französischer und deutscher Eisenbahner nach dem Ersten Weltkrieg mit umgekehrtem Vorzeichen wiederholte, denn die handelnden Personen waren nicht dieselben. Aber wir begriffen, dass es besser war, gewisse Empfindlichkeiten hintanzustellen, als mit Leuten umgehen zu müssen, die von den zu re-

17 Association des amis de Louis Armand: Louis Armand. Quarante ans au service des hommes, Paris 1986, S.26.

18 Siehe Christian Chevandier: La SNCF, les cheminots et la Seconde Guerre mondiale: 1945-2000, in: Polino (Hrsg.), Une entreprise publique, S.305-321. Solche gegensätzlichen Auffassungen passen übrigens perfekt zu der jeweiligen Sicht der genannten Kreise auf die europäische Integration, die in ihren Augen vor allem mit Deutschland realisiert wurde.

19 Siehe Paul Durand: La SNCF pendant la guerre, sa résistance à l’occupant, Paris 1968, S.409-412.

gelnden Problemen der Eisenbahn wenig oder gar nichts verstanden.²⁰ Das Interesse von Führungskräften und Ingenieuren der jungen SNCF für die deutsche Eisenbahn, von dem Artikel aus den 1930er-Jahren in der Zeitschrift „Revue générale des chemins de fer“ zeugen, brachte nicht jenes stillschweigende Einverständnis hervor, das auf den unteren Ebenen der Hierarchie zu beobachten war. Es ist kein Fall bekannt geworden, dass ein deutscher Ingenieur versucht hätte, einen französischen Kollegen vor der Verhaftung zu bewahren. Welche Funktionen man auf beiden Seiten auch ausübte, bei den französischen Eisenbahnern ist vor allem im Gedächtnis geblieben, wie sehr sich ihre deutschen Kollegen davor fürchteten, an die Ostfront abkommandiert zu werden. Allerdings nahmen sie das zuweilen auch als übliches Berufsgebaren unter Bedingungen, da man sich permanent um seine Sicherheit sorgen musste und Information entscheidend war: „Alle diese Herren, die Ingenieure vornweg, suchten Schwierigkeiten mit den Franzosen möglichst aus dem Weg zu räumen. Beim geringsten Problem oder wenn sie keine schriftliche Anweisung hatten, waren sie nicht in der Lage, ein Risiko auf sich zu nehmen. Sofort sicherten sie sich durch einen Anruf bei den Zentralkontrollstellen in Paris oder Brüssel ab, denen sie unterstanden. Dann konnten die Dinge ihren normalen Lauf nehmen, denn nun hatten sie keine Versetzung nach Russland aus disziplinarischen Gründen mehr zu befürchten.“²¹ Andererseits ist zu verstehen, dass diese Furcht auch ausgenutzt wurde, um sie davon abzuhalten, jedes Vorkommnis sofort zu melden.²² Zweifellos handelt es sich hier um ein übliches Verhalten gegenüber Okkupanten. Dies um so mehr, als ab Ende 1943 in Erwartung einer kritischen Situation infolge einer Landung der Alliierten zahlreiche erfahrene deutsche Eisenbahner von der Russlandfront nach Frankreich verlegt wurden.

In jenen Jahren waren deutsche Eisenbahner in den meisten besetzten Ländern zu finden. Ihr Verhältnis zu den dortigen Kollegen prägte durchaus nicht immer solche Empathie oder gar Wohlwollen wie in Frankreich. In Osteuropa beteiligten sie sich in großer Zahl aktiv an den Transporten zu den Konzentrations- und Vernichtungslagern oder halfen dabei, Eisenbahner jener Länder als Zwangsarbeiter zu rekrutieren. Dieses ganz andere Verhalten hatte eine ideologische Dimension, deren wesentliches Element der Rassismus gegenüber den Völkern Osteuropas bil-

20 Louis Armand: *Propos ferroviaires*, Paris 1970, S.41.

21 Maurice Malaure: *Souvenir de ma carrière d'interprète à la SNCF: années 1943-1944*, in: Marie-Noëlle Polino (Hrsg.): *Les cheminots dans la guerre et l'Occupation, témoignages et récits* (Revue d'histoire des chemins de fer, hors-série 7), Paris 2004, S.86-90.

22 Siehe Armand, *Propos ferroviaires*, S.56.

dete.²³ Zu den von Christopher Browning beschriebenen Phänomenen konnte es zweifellos auch kommen, weil die Beschäftigten der Reichsbahn hinter der Ostfront vieles mit den „einfachen Männern“ des berüchtigten 101. Reserve-Polizeibataillons gemein hatten.²⁴

Die Vorfälle zwischen französischen und deutschen Eisenbahnern nahmen ab. Erst als Anfang 1944 starke Kontingente von „Bahnhofs“ eintrafen, z. B. in Achères und Marseille, wuchs ihre Zahl wieder an.²⁵ Das Substantiv „Bahnhof“, mit dem die französischen Eisenbahner ihre deutschen Kollegen bezeichneten, wäre einer genaueren Betrachtung wert. Von der direkten Bedeutung abgesehen, konnte es unter ländlichen Bedingungen, wo die Abwanderung ein wichtiges Element aufsteigender sozialer Mobilität darstellte, durchaus abwertend verstanden werden.²⁶ Die Redensart „Ich verstehe nur Bahnhof“ könnte eine Bestätigung dieses Gedankens sein.

Genauer betrachtet, kam das Verhalten des „Bahnhofs“ dem der französischen Führungskräfte recht nahe. Wenn Streiks ausbrachen, was ab 1942 bei der SNCF häufig der Fall war,²⁷ ließen sich die französischen Ingenieure von deutschen Eisenbahnern begleiten, wenn sie die Wiederaufnahme der Arbeit erreichen wollten. So geschehen im April 1943 in Oullins, wo die Eisenbahner demonstrierten, als sie auftauchten, oder im Februar 1944 in Sotteville-lès-Rouen. Ein Ingenieur, der sich bei einem solchen Ereignis mit einem deutschen Eisenbahner zeigte, wies damit auf die Macht der Besatzer hin, ohne so weit gehen zu müssen, französische bzw. deutsche Polizei oder gar Soldaten der Besatzungsarmee einzuschalten. Als die Befreiung näher rückte, die Streiks Aufstandscharakter annahmen und ihr Ausgang immer unsicherer wurde, handelten die deutschen Eisenbahner wie auch die Führung der SCNF noch vorsichtiger. Von nun an waren die Aktionen ihrer aufmüppigen Kollegen kein Thema mehr. Zwar hieß es 1944 in einem Bericht des Geheimdienstes „Renseignements généraux“, seit dem 10. August hätten gewisse „Streikaktionen das Ziel, die

23 Siehe Rainer Mertens: *La mémoire de la Reichsbahn et des cheminots en guerre à travers les expositions permanentes du DB Museum à Nuremberg*, in: *Les cheminots dans la Résistance Une histoire en évolution* (Revue d'histoire des chemins de fer, 34), Paris 2006, S.75-90.

24 Siehe Christopher R. Browning: *Des hommes ordinaires. Le 101e bataillon de réserve de la police allemande et la solution finale en Pologne*, Paris 1994.

25 Siehe Durand, *La SNCF*, S.163-173.

26 Siehe *Origines sociales et géographiques des cheminots français: actes des deuxièmes rencontres de la Commission „Histoire Sociale des Transports par Fer“ de l'AHICF*, Paris, 4 avril 1999, in: *Revue d'histoire des chemins de fer*, 22, Paris 2000.

27 Siehe Christian Chevandier: *Cheminots en grève, ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Paris 2002, Kap. III: *Les batailles du rail (1939-1944)*, S.155-218.

Freilassung zweier stellvertretender Einsatzleiter auf dem Rangierbahnhof von Bourget zu erreichen, die die deutschen Behörden im Juli wegen dienstlicher Verfehlungen festgenommen haben, welche einen Zusammenstoß von Zügen mit zwei deutschen Verletzten zur Folge hatten“.²⁸ Aber solche Dinge kamen äußerst selten vor, wahrscheinlich auch, weil die „Bahnhofs“ danach ziemlich rasch abgezogen wurden. Der Groll gegen sie hielt sich in Grenzen. Und als Regisseur René Clément in den Monaten unmittelbar nach der Befreiung seinen Film „La bataille du rail“ (Schienenschlacht), drehte, war der hinterhältige Eisenbahner in Uniform und Brille, vor dem man sich zu hüten hatte („Passt auf, der macht lange Ohren!“), ein Franzose. Wenn die deutschen Eisenbahner im besetzten Frankreich auch fraglos Werkzeuge der Tyrannei waren, so konnten die französischen Kollegen doch nicht wirklich als ihre Opfer gelten.

Aktionen der Solidarität

Französische Quellen, besonders die mündliche Überlieferung von Menschen, die die Besatzung erlebt haben,²⁹ bestätigen, dass es keine grundsätzliche Feindseligkeit gab, ja, dass ein gewisses kameradschaftliches Verhältnis möglich war. Es kam sogar zu Verbrüderungen, die nicht allein aus beruflicher Solidarität zu erklären sind. Ist es trotzdem möglich, überlieferte Aussagen zu finden, die in dieser Kriegszeit beruhigend, ja stabilisierend wirkten? Der Historiker ist verwirrt – so wenig eindeutig sind die Quellen. In geschriebenen Texten drückt man sich der pädagogischen Wirkung wegen sehr eindeutig aus. So druckte eine illegale Zeitung im März 1944 ein Interview mit einem Eisenbahner des Bahnhofs von Compiègne.³⁰ Dem Leser entgeht nicht, dass es gekünstelt wirkt, um die Gräueltaten, die sich dort abgespielt haben, eindringlicher zu beschreiben. In gleicher Weise lässt der Lokführer Marcel Péroche in seinen Erinnerungen die „Bahnhofs“ nur zu Wort kommen, um seine eigene Darstellung zu stützen: „Steckt alle französischen Eisenbahner, besonders das fahrende Personal, ins Gefängnis, dann kommen die Züge auch am Bestimmungsort an.“ Ein solches Gespräch unter Deutschen, das von einem des Deutschen unkundigen Zeugen wiedergegeben wird, ist sicher mit Vorsicht zu genießen. Ebenso Äußerungen, die er einem anderen deutschen Kollegen

28 Notes blanches des Renseignements généraux, 10.-15.8.1944, Archives de la préfecture de police de Paris, S25, 9562/3.

29 Als Beispiel seien die 21 Gespräche genannt, die ich in der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre in Oullins geführt habe.

30 Compiègne 1944, in: Vérité, Nr. 1, 3.3.1944, nachgedruckt in: Benoît Crauste: Libre Patrie 1940-1944, mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine, Paris 2005, Bd. 1, S.173.

in den Mund legt: „Ich pfeife auf das Großdeutsche Reich und auf die neue Ordnung. Lieber möchte ich ein kleines Reich und dafür bei Frau und Kindern sein.“³¹ „Unserem Ingenieur sind diese Herren ganz egal.“³² Diese Haltung, die einen an Vercors’ „Schweigen des Meeres“ denken lässt, bildet in den gesammelten Aussagen eine Ausnahme. Gegnerschaft gegen den Nazismus wurde eher über zweideutige Verhältnisse zwischen den Beschäftigten der kriegführenden Staaten zum Ausdruck gebracht. Aber vielleicht ist der Ausnahmecharakter dieser Gleichgültigkeit ja gerade ein Element der Schwierigkeit, Aussagen über friedliche Beziehungen zwischen den Eisenbahnern zu finden. In diesem Arbeitermilieu hat das Wort nicht den gleichen Stellenwert wie in gebildeteren Kreisen.

Sehr selten sind auch Beispiele für politisches Eingreifen, wie das kommunistische Flugblatt aus Dijon vom Februar 1943, das die „deutschen Eisenbahner“ auf Deutsch dazu aufruft, „sich für den Frieden einzusetzen“.³³ In solchen Fällen war die Sprache eher besänftigend als friedenskämpferisch. Bis zum Frühjahr 1944 genügte das häufig schon. Die Entwicklung der Kampfhandlungen nach der Landung der Alliierten verschärfte die Konfrontation jedoch. Jetzt hätten die Aussagen eindeutiger und härter sein müssen. Die dazu vorliegenden Quellen sind wiederum nicht eindeutig. Der erste Block besteht aus Untergrundzeitungen wie der letzten Nummer der illegalen „Tribune des cheminots“, herausgegeben von der Gewerkschaft CGT. Diese berichtete im August 1944, am 14. Juli seien zehn Eisenbahner des Südostnetzes und eine Frau russischstämmigen Soldaten der deutschen Wehrmacht in die Hände gefallen, die sie erschießen wollten. „Deutsche Eisenbahner wenden sich dagegen, und als einer sie nicht überzeugen kann, stellt er sich gemeinsam mit den Franzosen an die Wand.“ Die Gewerkschaftszeitung kommt zu dem Schluss: „Das ist ein schönes Beispiel für eine Verbrüderung, die sich in den nächsten Tagen wiederholen wird.“³⁴

31 Péroche, *Les mémoires*, S.182, 198.

32 Malaure, *Souvenir*.

33 Dossier P 2257, Archives de la SNCF, zit. nach: Bachelier, *La SNCF*, S.779.

34 A la Roche: les Cheminots Allemands arrachent 10 Cheminots Français des mains des russes blancs, in: *La Tribune des cheminots*, 1.8.1944. Ein Teil dieses Artikels ist in der Geschichte der CGT-Föderation wiedergegeben. Siehe Joseph Jacquet (Hrsg.): *Les cheminots dans l'histoire sociale de la France*, Paris 1967, S.128f. An dem genannten Eisenbahnknotenpunkt gab es zahlreiche deutsche Eisenbahner, denn Anfang des Jahres waren 180 Mann dem dortigen Depot zugeteilt worden. In einer neueren Darstellung wird auf dieses Handeln der Bahnhofsbeschäftigten eingegangen, ohne jedoch die Solidaritätsgeste zu erwähnen: „Nach dem Eingreifen der deutschen Eisenbahner, die sich für ihre französischen Kollegen einsetzten, zogen sich die wilden Gardien schließlich zurück.“ Georges Ri-beill: *Une saison en enfer, Migennes sous les bombes (été 1944)*, Dixmont 2004, S.34, im

In diesem Block sind trotzistische Publikationen, die sich an die Bevölkerung der besetzten Länder wie an die Besatzungstruppen gleichermaßen wandten, von großem Interesse. Wenn sie auch die Tendenz hatten, die patriotische Dimension der gesellschaftlichen Bewegungen zu negieren, um ihre Version zu stützen, so waren sie doch nicht weniger gut informiert, sodass ich ihnen entsprechende Fakten entnehmen konnte. Die größte Tragödie, die die soziale Gruppe der Eisenbahner ereilte, war das Massaker von Ascq bei Lille vom April 1944, dem 86 Personen, in der Mehrzahl Eisenbahner, zum Opfer fielen. Was dort geschah, berichtete einen Monat später eine deutsche antinazistische Zeitschrift: „Ein Zug voller SS-Leute, der aus Russland kam, war entgleist. [...] Um Vergeltung zu üben [...], ließ der SS-Offizier die französischen Eisenbahner, die herbeigelaufen kamen, an die Wand stellen. [...] Was bedeuteten ein paar Menschenleben diesem Berufsmörder, der es gewohnt war, unter Arbeitern ein Blutbad anzurichten? Aber er hatte nicht damit gerechnet, dass der deutsche Arbeiter trotz fünf Jahren Krieg seinen gesunden Menschenverstand noch nicht verloren und sich Solidarität bewahrt hatte. Deutsche Eisenbahner verhalfen zahlreichen Franzosen zur Flucht und retteten ihnen so das Leben. Als eine nachfolgende Untersuchung ergab, dass der Zwischenfall nicht auf Sabotage, sondern auf den schlechten Zustand des rollenden Materials zurückzuführen war, wuchs unter französischen und deutschen Eisenbahnern die Empörung. Sie beschlossen, zum Zeichen des Protests gegen diesen Mord an unschuldigen Arbeitern in einen einstündigen Streik zu treten. Eine Stunde lang ruhte auf dieser Strecke der Verkehr, denn die deutschen Eisenbahner unterstützten die Franzosen und behinderten den Proteststreik in keiner Weise. Ihr tapferes Verhalten hat gezeigt, dass die deutschen Eisenbahner keinen nationalen Hass kennen und ihre Solidarität nicht an nationalen Grenzen Halt macht.“³⁵ Dass deutsche Eisenbahner französischen Kollegen halfen, ihren Henkern zu entkommen, wird in mehreren Zeugnissen erwähnt, aber konkrete Berichte von solchen Fällen liegen nicht vor.³⁶ So blieb es bei dem „tapferen Verhalten“, das in der deutschen Publikation hervorgehoben wurde. Als der Streik in eine Erhebung mündete, stellte das Organ der französischen Trotzisten das Handeln der deutschen Eisenbahner oder zumindest deren Untätigkeit heraus: „Eine [...] Schwäche des Streiks der Eisenbahner ist das Fehlen der Zusammenarbeit mit den deutschen Eisenbah-

Besitz des Verfassers.

35 Arbeiter und Soldat, Organ des Bundes der Kommunisten-Internationalisten, Mai 1944 (Rückübersetzung – d.Ü.).

36 Siehe Les cheminots allemands cachent plusieurs de leurs collègues français menacés, in: La Vie du Rail, 23.8.1964.

nern. Diese haben ihre Klassensolidarität bei den Massakern von Ascq bereits gezeigt, als sie französische Eisenbahner versteckten. Dieses Mal haben sie (bis auf eine Ausnahme, die uns berichtet wurde) nichts unternommen, um den Streik zu brechen. Im Gegenteil, in einigen Zentren haben sie aktive Unterstützung geleistet. Was wurde getan, um ihre Hilfe zu gewinnen? Wäre man dem Beispiel der Verbrüderung in einigen Depots gefolgt, dann hätten wir gegen die Unterdrückung viel stärker sein können.“ Auch hier keine überlieferten Worte, aber eindeutige Taten. Dieser Internationalismus zeigte sich auch im Verhalten des Militärs beim Streik der Eisenbahner von Noisy-le-Sec am 27. Juli: „Die vor Ort stationierten deutschen Soldaten unternahmen weder etwas, um die bewaffneten F.T.P. festzunehmen, noch um den Streik zu brechen.“³⁷ Die Zeitung hebt den Widerspruch zwischen dem als *super* bewerteten Text der „Tribune“ und deutschfeindlichen Artikeln hervor: „*La Tribune des Cheminots* hat vollkommen recht. Aber dieses Beispiel wird sich nur wiederholen lassen, wenn die deutschen Eisenbahner in den französischen Arbeitern Klassenbrüder sehen. [...] In einem anderen Artikel schreibt *La Tribune* zum Beispiel: ‚Tod den deutschen Invasoren!‘ So hindert man französische und deutsche Arbeiter daran, sich die Hände zu reichen – zum großen Nutzen von Hitler und der Bourgeoisie aller Länder.“ Hier haben wir einen symbolischen Akt der Verbrüderung, wie sie wünschenswert war.

Zu solchen Taten für die Rettung des Kollegen waren auch französische Eisenbahner fähig. Auf dem großen Eisenbahnknotenpunkt Badan bei Lyon wurden Ende Juni 1944 einige französische Eisenbahner von Maquis-Kämpfern³⁸ abgefangen, als sie einen entgleisten Zug wieder auf die Schienen setzen wollten. Unter ihnen war auch ein „Bahnhof“. „Die Terroristen bemächtigten sich seiner und beschlossen, ihn zu erschießen“, hieß es im Bericht des SNCF-Direktors. „Nach langen Diskussionen wurde der deutsche Eisenbahner nur entwaffnet und zusammen mit unserem Personal freigelassen.“³⁹ Mit welchen Argumenten das Leben dieses Menschen gerettet wurde, wissen wir nicht.

Brüderlichkeit, keine Kameraderie

Nur wenige Dokumente, zum Beispiel ein im Archiv der SNCF aufgefundenes Foto für eine Ausstellung im Frühjahr 1995 oder jenes, das von

37 *La Vérité*, 4. und 18.8.1944. F.T.P. (auch F.T.P.F. Francs-tireurs et partisans [français], [Französische] Freischärler und Partisanen - die Red.).

38 Maquis – Bezeichnung für die Partisanen der Résistance – die Red.

39 Zit. nach: Bachelier, *La SNCF*, S.779.

der „Tagesordnung der Deutschen Reichsbahn“ am 11. Juni 1942 berichtet, zeigen deutsche und französische Eisenbahner, die während der Besetzung Seite an Seite und sogar gemeinsam gearbeitet haben. Klar ist aber auch: Wenn es eine soziale Gruppe gab, deren Identität vom Widerstand gegen die Besatzer geprägt wurde, dann sind es die Beschäftigten der SNCF. Wir wissen nur wenig über die wahren Verhältnisse, doch in jenen Zeiten Gelegenheiten zur Annäherung zu nutzen erforderte, sorgfältig auszuwählen, miteinander zu reden und zu handeln.

Nach Jahren des relativ friedlichen Nebeneinanders bewiesen französische und deutsche Eisenbahner ihre Solidarität im Sommer 1944 mit sehr eindrucksvollen Aktionen. Das erklärt sich zum einen daraus, dass die Zahl der Reichsbahnangehörigen im besetzten Frankreich in dieser Zeit stark anwuchs, wodurch sie nun nichts Besonderes mehr waren, zum anderen daraus, dass alle Eisenbahner sich in einer Ausnahmesituation befanden. Die Friedensgesten bedeuteten für die Beteiligten nicht das Gleiche. Die französische Seite brachte damit zum Ausdruck, dass sie die „Bahnhofs“ nicht mit dem Naziregime gleichsetzte, das die Bewohner der besetzten Länder und zugleich auch die Deutschen unterdrückte, wodurch diese sich an Widerstandsaktionen beteiligen konnten. Die deutschen Eisenbahner hingegen demonstrierten damit ihre Gegnerschaft gegen den Nazismus. Aber Friedensgesten bedeuteten kein Bündnis im Kampf gegen die Nazis. Die Macher der Ausstellung „Die Reichsbahn 1920-1945“ im DB Museum haben in den ihnen zur Verfügung stehenden Archiven, vor allem in deutschen, vergeblich nach Spuren der Hilfe deutscher Eisenbahner für die Résistance gesucht.⁴⁰ Auch meine Recherchen, die auf das besetzte Frankreich beschränkt waren, haben kein anderes Ergebnis erbracht. Gerhard Leo gelang es, sich bei der *Transportkommandantur* von Toulouse anstellen zu lassen.⁴¹ Während deutsche Soldaten Positionen in den Reihen des Widerstandes, besonders des kommunistischen, innehatten, deutet nichts darauf hin, dass deutsche Eisenbahner einen derartigen Entschluss gefasst hätten.

Waren es nun Worte des Friedens oder der Beschwichtigung? Wer kann das wissen? Die Taten des Friedens dagegen sind klar und eindeutig: Es waren Taten der Solidarität, die Rettung bedeuteten und bei enormem Risiko vollbracht wurden. Ebenso schwierig ist festzustellen, ob diese Taten in der sozialen Gruppe der Beschäftigten der Eisenbahn, in der Arbeiter-

40 Siehe Im Dienst von Demokratie und Diktatur. Die Reichsbahn 1920-1945, Katalog zur Dauerausstellung des DB Museums, Nürnberg 2002.

41 Siehe Gerhard Leo: Frühzug nach Toulouse. Ein Deutscher in der französischen Résistance 1942-1944, Berlin 1988.

klasse, in der Gesellschaft Widerhall fanden. Welche Maßstäbe dabei auch angelegt wurden, jene kriegführender Nationen wurden überwunden, andere Interessen, eine andere Solidarität gewannen die Oberhand. In einem Berufsfeld, in dem die nationale Dimension wesentlich ist und für jedes Land typische Technologien zum Einsatz gelangen (was zum Teil erklärt, warum es den Deutschen im Sommer 1944 nicht gelang, das französische Eisenbahnnetz unter Kontrolle zu bekommen) schufen die gemeinsamen Wesenszüge der Berufsidentität die Voraussetzungen für eine Solidarität, die sich in dieser Weise manifestierte. Diese wurde mit starken, allerdings nonverbalen Mitteln zum Ausdruck gebracht. In Frankreich wie in Deutschland gehörten die Eisenbahner den Volksschichten an. Unter denen, die im Lande ihre Züge fuhren, gab es nur wenige zweisprachige Personen. Auch ihre begrenzte Beherrschung des gesprochenen oder geschriebenen Wortes wie aller Wege, auf denen ihre Diskurse zu den Historikern hätten gelangen können, erklärt, dass dafür – abhängig von unserem Scharfsinn – nur die Taten übrig geblieben sind.⁴²

Aus dem Französischen von Helmut Ettinger

42 Eine breitere Sicht auf diese Frage siehe bei Sylvie Caucanas/Rémy Cazals/Nicolas Offenstadt (Hrsg.): *Paroles de paix en temps de guerre*, Toulouse (Eigenverlag) 2006.