

Puffer-Tage

Dann ist die Reichsbahn pleite

Seitdem die westdeutsche Eisenbahn Schulden macht, schläft Generaldirektor Dr. Busch miserabel.

Meist ist er morgens der erste, der in dem eleganten Salonwagen aufwacht, während „Kallis“, sein dienendes Faktotum, noch sorglos schlummert. Kallis gehört seit 1936 zum Inventar des holzgefästelten Sonderwagens der jeweiligen Reichsbahnchefs. Er durfte schon dem Reichsverkehrsminister Dormmüller die Stiefel ausziehen. Samt eingebautem Radio, Polstermöbeln, Warmwasserleitung und einer direkten Telefonanlage nach allen europäischen Großbahnhöfen wurde er 1946 von Direktor Leibbrand übernommen. Kallis hat alle Aussicht, auch seinen jetzigen Herrn zu überdauern.

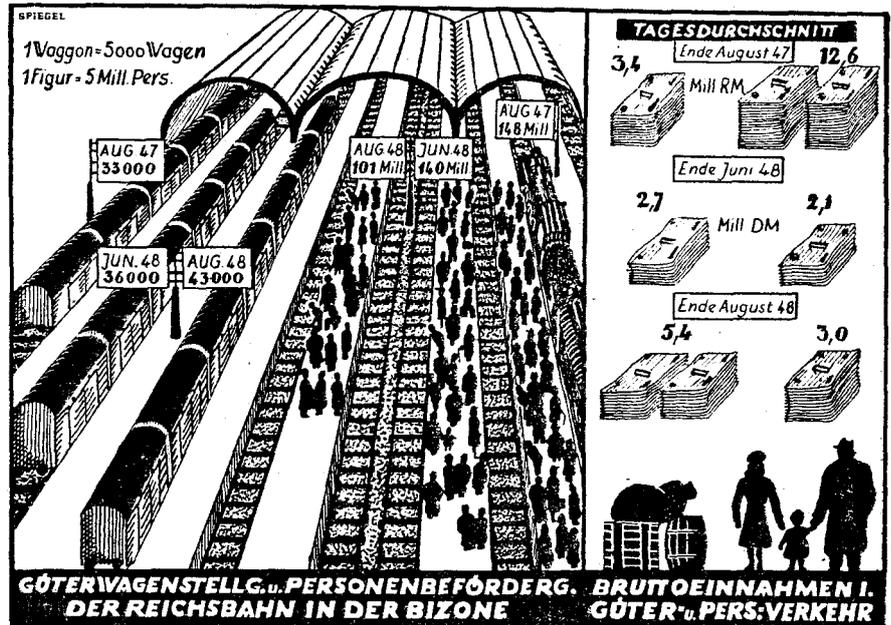
Der wohnte 1945 weniger elegant. Die Alliierten hatten ihn vorsichtshalber in Hessesch-Lichtenau hinter Stacheldraht gesperrt. Während des Krieges hatte Busch in Dormmüllers Reichsverkehrsministerium zwar nur Bilanzen aufgestellt und gelegentlich Feindsender abgehört. PG war und ist er nicht. Trotzdem wurde er, wie alle Reichsbahn-Ministerialräte im RVM, erst einmal auf das tote Gleis geschoben.

Inzwischen haben viele der damals eingesperrten Eisenbahner wieder einen Posten bekommen. Auch Parteigenossen. In der Ostzone fahren einige der prominentesten jeden Morgen unerkannt nach Karlshorst, um der sowjetischen Militäradministration die ostdeutschen Eisenbahn-Bücher zu führen. Sie werden in keiner öffentlichen Personalstatistik geführt.

Busch wohnte 1945 mit drei Ministerialkollegen auf einer Stube. Jeden Vormittag mußte er die mit ihm beschlagnahmten Reichsbahnakten abstauben. Mit Geigenspiel staubte er sich abends den Kriegsschmutz von der Seele. Er schlich sich dazu heimlich in eine leere Baracke. Nicht, weil er kritische Zuhörer fürchtete. Es ging ihm darum, seine Geige vor souverän-süchtigen GI's zu bewahren. Heute gibt er in Bielefeld Hausmusikabende, oft mit seinen beiden Dr. med.-Söhnen.



In jenen Tagen
Für Reichsmark gerade gut genug



Den Ex-Verkehrsminister Julius Dormmüller hatte die Kapitulationswelle nach Malente-Gremsmühlen in Schleswig-Holstein verschlagen. Von dort holte ihn der amerikanische Chef der Transportabteilung bei der Invasionsarmee nach Paris. Der Invasions-Transportchef ist der Sohn eines bekannten amerikanischen Eisenbahnfachmannes, der zu Dormmüllers guten Freunden zählte. Auf seinem Schreibtisch prangte noch damals eine Rotografie, die Dormmüller dem Vater vor dessen Tode geschenkt hatte.

In alliierter Klausur arbeitete der damals 76jährige Dormmüller an der Seine einen Plan zur Reorganisation des westdeutschen Eisenbahn- und Transportwesens aus. Mit einer kompletten Aufstellung der für die neue Verkehrsverwaltung auserwählten Experten aus seinem NS-Ministerium kehrte Dormmüller nach Deutschland zurück. Zwei Tage später starb er.

Die Namensliste wurde der alliierten Railway-Branch vererbt. Als erster darauf war Max Leibbrand verzeichnet, früher Chef der Betriebsabteilung im RVM. Als zweiter rangierte Fritz Busch.

Mit dieser Liste fuhr Oberst Wolf von der britischen Transport Control nach Hessesch-Lichtenau, um Busch loszuweisen. Der inelbritische Oberst, dessen hervorstechendste Eigenarten ein gewirbelter Bismarckbart und ein akzentloses Deutsch sind, mußte lange bitten, ehe der amerikanische Lagerkommandant Busch ziehen ließ. „So einen tüchtigen Mann zum Aktenabstauben kriege ich nie wieder“, nörgete der beim Good-bye-Sagen.

Nummer eins der Dormmüller-Liste wurde Eisenbahnchef der britischen Besatzungszone. Als er im Sommer 1946 einen Schlaganfall erlitt, rückte Busch eine Nummer auf. Nach der Zonenverschmelzung wählten die anglo-amerikanischen Reichsbahner den kühlen Rechner mit dem Hanseatenkopf zu ihrem Chef.

Unter Buschs Leitung lief die bizonale Eisenbahn die profitabelsten Touren seit ihrem Bestehen. Bis sie an den Währungs-Prellbock vom 20. Juni 1948 stieß. In Reichsmark machte die Bahn allein aus dem Personenverkehr 12 bis 14 Millionen Tageskasse. In Deutschmark sind es knapp 7 Millionen. Das Geschäftsjahr 1947 schloß in der Eisenbahnbilanz mit 1,2 Milliarden

Reichsmark Ueberschuß ab. 1948 wird mit einem Defizit von mindestens 300 Millionen D-Mark enden.

Auf 1600 Millionen Mark hatten die Eisenbahnstatistiker die jährlichen D-Mark-Einnahmen aus dem Personenverkehr taxiert. Tatsächlich werden es aber nur 1200 Millionen D-Mark. Weder die 25prozentige Tarifkürzung noch die Fahrkartenausgabe auf Kredit füllten die Abteile wieder so wie in den Puffer-Tagen.

Aus den Reichsmark-Erlösen konnte die Bahn in den Nachkriegsjahren noch 500 Millionen Mark im Jahre für den Wiederaufbau der zerstörten Anlagen einsetzen. Die Kosten für diese echten Anlagen und auch die 170 Millionen Mark, die Busch dem Zweizonenhaushalt beisteuern muß, wurden immer in die Betriebsabrechnung übernommen*). In jeder Privatfirma hätten diese Posten als betriebsfremde Ausgaben gegolten, die durch Kredite finanziert werden müßten.

„Die 170 Millionen für den Frankfurter Etat könnte man uns doch erst aufbrummen, wenn wir mit Gewinn arbeiteten“, meint Dr. Busch. Und nach Gewinn sieht es bei der Reichsbahn vorläufig nicht aus. Die neuesten Tageskassenberichte verzeichnen etwa 9 Millionen DM Einnahmen und 10 Millionen DM Ausgaben.

Busch bekennt freimütig, daß er längstens noch bis zum 15. November Löhne und Gehälter auszahlen kann. Dann ist die Reichsbahn eben pleite. Ein 50-Millionen-Kassenkredit könnte den Konkurs einige Zeit hinausschieben.

Zwei Monate lang kämpfte Busch mit allen Finessen aus seiner Berliner Rechtsanwaltszeit um die Auflage einer 200-Millionen-Anleihe. (Schatzanweisungen zu 5,5 Prozent bei 18 Monaten Laufzeit). Die Bankiers deutscher Länder waren der Meinung, der westdeutsche Kapitalmarkt sei für größere Emissionen noch nicht reif. Außerdem würde eine Reichsbahn-anleihe den anderen Wirtschaftszweigen das Kreditwasser abgraben.

*) Die Post muß 120 Millionen Mark Sondersteuer für den Bizonen-Etat zahlen. Die Offenbacher HVE betont, daß auch die Post Verkehrsträger ist. Post und Eisenbahn könnten daher in zwei Anstalten öffentlichen Rechts koordiniert werden. Aus Ersparnisgründen schlagen die Offenbacher vor, in kleineren Orten eine einheitlich geleitete Post- und Bahndienststelle einzurichten.

„Eines Tages muß man uns die Anleihe doch geben“, sagt Busch, „sonst kommen wir durch die Verlangsamung der Wiederaufbauarbeiten mit dem Marshallplan in Konflikt“.

Während der Verhandlungen stellte sich heraus, daß einige Landeszentralbanken bereit sind, der Bahn Kredite einzuräumen. Fast alle wollen sich dann aber die Verwendung der Anleihen in ihrem Gebiet vorbehalten. Die Bayern bestürmen die Hauptverwaltung Eisenbahn in Offenbach sowieso schon seit Jahren wegen Freifahrtscheinen und Sondervergünstigungen auf Grund alter Verträge mit dem Reich. Am liebsten hätten sie ihre bayerische Staatsbahn wieder.

Der Ueberwachungsausschuß des Wirtschaftsrates billigte auch nur zögernd die 40prozentige Erhöhung der Gütertarife. Ob 25 Prozent nicht auch genügen, wurde Dr. Busch gefragt. Die Eisenbahner rechneten den Ueberwachern vor, daß neben den allgemeinen Preissteigerungen allein 220 Millionen Mark Mehraufwand durch die Lohnerhöhungen entstehen. Sie verwiesen auf das dringliche Beschaffungsprogramm für Güterwagen. Nach längerem Palaver gab der Ueberwachungsausschuß nach. Buschs 200-Millionen-Anleihe dagegen wurde abgelehnt.

In seinem Salonwagen diktierte der Generaldirektor die ersten Zahlungsunfähigkeits-Briefe. Vier süddeutschen Reparaturfabriken mußte er mitteilen, daß die Arbeiten einzustellen sind, falls die



Draußen vor der Salonwagentür
Fritz Busch in Schlüsselposition

Reichsbahn in der nächsten Zeit keine Gelder gestellt bekomme.

Buschs große Hoffnung ist die Steigerung des Güterverkehrs. Die Doppelzone hat 130 000 Waggons und 2500 Lokomotiven weniger als 1936. Der Bestand an Lokomotiven reicht aber vorläufig aus. 300 Loks wurden sogar schon auf das Reservegleis für den Winter gefahren.

Täglich werden etwa 43 000 Güterwagen gestellt. Anforderungen auf weitere 12 000 täglich können nicht erfüllt werden. Bis zum Frühjahr 1949 sind 30 000 neue Waggons bestellt, 18 000 davon kommen aus Belgien und der Tschechoslowakei. Früher kostete ein Waggon 120 000 Mark; heute 380 000. Das Durchschnittsalter der laufenden Waggons liegt bei 35 Jahren.

Von den einst 243 Speise- und 95 Küchenwagen der Mitropa sind nur 23 wieder im deutschen Zivilverkehr eingesetzt. Neun Zugpaare führen wieder Schlafwagen. Die Engländer lassen sich durch den abgekürzten Namen der „Mittel-europäischen Schlafwagen- und Speisewagen-A.G.“ nur ungern an vergangene großdeutsche Mitteleuropa-Ambitionen erinnern. Sie möchten den Namen Mitropa nicht wieder auferstehen lassen. Frankreich plant eine Internationalisierung der Gesellschaft.

Nach der Währungsreform konnte die Umlaufzeit der Güterwagen von neun Tagen auf fast fünf herabgedrückt werden. Der amerikanische Deutschland-Transportchef General Groß ist damit noch nicht zufrieden. (In Frankreich liegt die Umlaufzeit bei acht, in England sogar bei zehn Tagen.) Groß sagt überhaupt: „Was Sie in Deutschland mit 40 000 Mann machen, machen wir in Amerika mit 4000.“

Bizonen-Arbeitsminister Anton Storch ist ähnlicher Ansicht. Er drängt auf umfangreiche Entlassungen. Mit 510 000 Beschäftigten (davon 160 000 Beamte) hat die Reichsbahn im Bizonengebiet etwa 150 000 Arbeitnehmer mehr als 1936. Die Gründe dafür sind hauptsächlich der für die Eisenbahner neu eingeführte Achtstundentag, die Ernährungslage, der Einstellungszwang für Heimkehrer und die Tatsache, daß alle Züge etwa 20 Prozent langsamer fahren als vor dem Kriege.

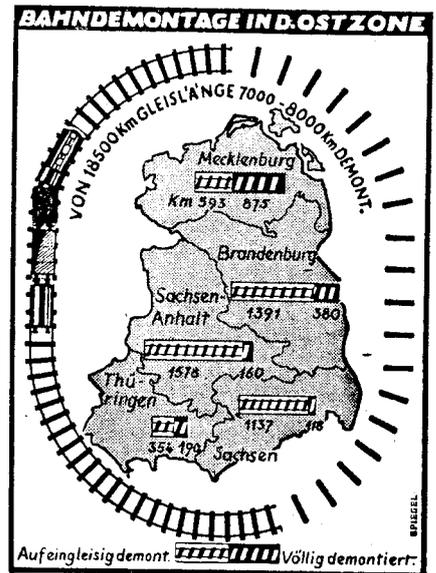
Arbeits-Storch ist auf die Bahn nicht gut zu sprechen. Als bekannten Gewerkschaftsmann hatten ihn die Nazis 1936 zur Arbeitsleistung an den Bahnhof Hannoversch-Münden kommandiert. „Da mußten wir schuften, und die Herren mit der roten Mütze guckten zu“, erinnert er sich unangenehm.

Die Betriebsleistung der Reichsbahn liegt heute bei 90 Prozent der Vorkriegszeit. Die Verkehrsleistung ist über dem Friedensstand. Noch in diesem Jahr soll die Schnellzuggeschwindigkeit von jetzt 85 auf durchschnittlich 100 Kilometer je Stunde gebracht werden.

Der Anschluß der französischen Zone wird ein schlechtes Geschäft für die Bizonen-Eisenbahn. Der Zustand der Waggon-Bestände und des Oberbaus ist im französischen Besatzungsgebiet teilweise noch schlechter als in der russischen Zone. Etwa 250 Gleiskilometer wurden nach Ostzonenmuster abmontiert. (Im sowjetischen Besatzungsgebiet wurden von einer Gesamtgleisstrecke von 18 500 km rund 8000 km nach Rußland verlegt.)

Die Doppelzone wird besonders an Lokomotiven zuschießen müssen. Die Generaldirektion in Speyer ist gar nicht anschlussfreudig. Sie kämpft erbittert um ihre Direktorenposten.

Die Frankfurter Verwaltung verlangt, daß die Reichsbahn 100 000 Mann entläßt. 45 000 Beamte, Angestellte und Arbeiter werden schon zum 31. Dezember dieses Jahres gekündigt. Die Offenbacher Hauptverwaltung gibt ihnen den schwachen



Trost mit auf den Weg, ihre Wiedereinstellung werde erwogen, sobald sich die Finanzlage der Reichsbahn bessert. Hauptsächlich sollen von der Kündigung Hilfskräfte betroffen werden.

Schon im Juli 1948 hat die Generaldirektion einen Einstellungsstopp erlassen. Trotzdem stellten verschiedene Direktionen noch insgesamt etwa 10 000 neue Arbeiter ein. Generaldirektor Busch hofft, den größten Teil der Entlassungen auf natürlichem Wege (Tod, Abgang, Pensionierung) zu schaffen.

Fritz Busch selbst steht mit seinen 64 Jahren hart an der Pensionsgrenze. Ein Stellvertreter, der ihm bei seiner Arbeit helfen könnte, läßt sich wegen parteipolitischer Eifersüchteleien nicht aufreiben. „Dann sollten sie Dir auch das doppelte Gehalt zählen“, erbot sich Buschs Frau, die ihren Mann nur selten zu Gesicht bekommt.

Einen Teil der Arbeitskraft und Arbeitszeit wenden die Offenbacher Bahnverwalter für das Kompetenz-Tauziehen mit dem Direktor für Verkehr, Professor Edmund Frohne, auf. Westdeutschlands Verkehrsminister möchte neben der Binnenschiffahrt, dem See- und Straßenverkehr auch die Reichsbahn eng unter seine Verwaltungsfittiche nehmen.

Ueber ein Dutzend von ihm eingebrachter Vorschläge zielten darauf ab. Das neue Reichsbahngesetz soll die Entscheidung bringen. Frohne verlangt noch für dieses Jahr von den Eisenbahnern die Einsparung von 250 Millionen DM durch Personalabbau.

Buschs Verwaltungsmänner fordern für das neue Gesetz eine strenge Trennung zwischen Aufsicht und Leitung der Bahn. Darüber liegen sich Frohnes und Buschs Experten bei den Beratungen der Verkehrsausschüsse in den Haaren. Manchmal geht es dabei gar nicht demokratisch zu.

Die Offenbacher Eisenbahner hatten zu einem von Frohne inspirierten Vorschlag Zusätze und Aenderungen ausgearbeitet. Diese Gegenvorschläge hefteten sie auf der letzten Sitzung an die Ausarbeitungen der Frankfurter Verwaltungsdirektion und legten sie jedem Ausschuß-Mitglied auf den Tisch.

Als die Sitzung dann begann, waren die Gegenvorschläge der Offenbacher Verwaltung spurlos verschwunden. „Die reinsten Gangstermethoden“, kommentierten die Busch-Männer. Die Sitzungen über das Reichsbahngesetz gehen weiter.