



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Die Lokomotivindustrie im Dritten Reich (1933 – 1945) am
Beispiel der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf (WLF)“

Verfasser

Mathias Scheibinger

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag.phil.)

Wien, 2012

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 312

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Geschichte

Betreuerin / Betreuer:

Ass.-Prof. Doz. Dr. Bertrand Perz

b. Selbständigkeitserklärung

Ich erkläre hiermit, dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbständig und nur unter Verwendung der angegebenen Literatur und Hilfsmittel angefertigt habe.

Wien, im Juni 2012

c. Inhaltsverzeichnis

a. Deckblatt.....	S. 001
b. Selbständigkeitserklärung.....	S. 003
c. Inhaltsverzeichnis.....	S. 005
1. Einleitende Bemerkungen.....	S. 009
1.1 Fragestellung und Relevanz.....	S. 009
1.2 Quellen und Quellenkritik.....	S. 010
1.3 Danksagung.....	S. 012
2. Die Lokomotivindustrie im Dritten Reich.....	S. 015
2.1. Die Lokomotivproduktion zwischen 1933 und 1939.....	S. 015
2.1.1. Das Erbe der Weimarer Republik.....	S. 016
2.1.2. Der erste Vierjahresplan.....	S. 018
2.1.3. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft (DRG) verliert ihre Selbständigkeit	S. 019
2.1.4. Die Lokomotivindustrie nach den Annexionen Österreichs, des Sudetenlands und der „Resttschechei“	S. 020
2.1.5. Die Beschäftigungspolitik und -entwicklung in der Lokomotivindustrie.....	S. 021
2.2. Die Lokomotivproduktion zwischen 1939 und 1945.....	S. 022
2.2.1. Der zweite Vierjahresplan.....	S. 023
2.2.2. Der Beginn des 2. Weltkrieges.....	S. 025
2.2.3. Der Beginn des „Unternehmens Barbarossa“.....	S. 028
2.2.4. Die Lokomotivindustrie als kriegswichtiger Wirtschaftszweig.....	S. 031
2.2.5. Das Ministerium für Bewaffnung und Munition unter der Führung Albert Speers.....	S. 033
2.2.6. Der Hauptausschuss Schienenfahrzeuge (HAS).....	S. 039
2.2.7. Die Lokomotivindustrie während den letzten Kriegsjahren.....	S. 041
2.2.8. Die Lokomotivfabriken im besetzten (westlichen) Ausland.....	S. 046
2.2.9. Die Beschäftigungspolitik und Arbeitsbedingungen während des Krieges.....	S. 049
2.3. Die technische Weiterentwicklung der Dampflokomotive.....	S. 051
2.3.1. Die Vereinheitlichung der Produktion.....	S. 053
2.3.2. Die Vereinfachung aufgrund von Rohstoffmangel.....	S. 055
2.3.3. Die Anpassungen der Dampflokomotive an den Ostfeldzug.....	S. 056

3. Überblick über die Entstehung der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf (WLF) und ihre Entwicklung bis 1938.....	S. 061
3.1. Von der Gründung bis zum größten Lokomotivfabrikanten Österreichs.....	S. 061
3.2. Die WLF im Wandel.....	S. 065
4. Die WLF nach dem Anschluss Österreichs an Hitlerdeutschland 1938.....	S. 067
4.1. Die Übernahme durch die Henschel & Sohn GmbH.....	S. 067
4.1.1. Die Henschel & Sohn GmbH.....	S. 067
4.1.2. Die Henschel & Sohn GmbH als Eigentümerin der WLF.....	S. 068
4.2. Die WLF als Tochterunternehmen des Henschel-Konzerns.....	S. 070
4.2.1. Die Produktionsentwicklung	S. 070
4.2.2. Die Beschäftigung und Entlohnung	S. 076
4.2.3. Die Zwangsarbeit.....	S. 079
4.2.4. Der Werksschutz.....	S. 083
4.2.5. Das Zweigwerk Wiener Neustadt.....	S. 085
4.2.6. Der Betriebsalltag in einem kriegswichtigen Unternehmen.....	S. 088
4.2.7. Der Widerstand und seine Folgen.....	S. 094
a. Solidaritätsbekundungen.....	S. 095
b. Sabotage.....	S. 097
c. Politischer Widerstand.....	S. 099
d. Sonstige „staatsfeindliche“ Tätigkeiten.....	S. 104
4.2.8. Die Bombardierungen.....	S. 106
5. Der Neubeginn: Die WLF ab 1945.....	S. 109
5.1. Die WLF unter sowjetischer Verwaltung.....	S. 109
5.2. Von der Eigenständigkeit zur Übernahme durch Simmering-Graz-Pauker (SGP).....	S. 112
5.3. Die Einstellung der Lokomotivproduktion in Wien-Floridsdorf.....	S. 112
5.4. Erinnerung und Entschädigung.....	S. 113
6. Anhang.....	S. 117
6.1. Abkürzungsverzeichnis.....	S. 117
6.2. Kurzbiographien.....	S. 117
6.2.1. Julius Dorpmüller.....	S. 117
6.2.2. Gerhard Degenkolb.....	S. 119
6.2.3. Albert Ganzenmüller.....	S. 120
6.2.4. Oscar R. Henschel.....	S. 121

7. Fazit und Schlussbemerkungen.....	S. 123
8. Bibliographie.....	S. 129
8.1 Literatur.....	S. 129
8.2 Quellen.....	S. 131
9. Zusammenfassung.....	S. 137
10. Lebenslauf.....	S. 139

1. Einleitende Bemerkungen

1.1 Fragestellung und Relevanz

Über die Thematik der Lokomotivindustrie im Dritten Reich kann wahrlich nicht behauptet werden, dass sie in den vergangenen gut 70 Jahren, seit dem Ende der 12-jährigen faschistischen Terrorherrschaft, wissenschaftlich recht ausführlich aufgearbeitet wurde. Im Vergleich zu anderen Industriezweigen, wie etwa der Panzer-, Flugzeug- oder Automobilindustrie, schenkten Historiker jener, für die faschistische Kriegsführung ebenfalls immanent wichtigen Produktionsbranche, lediglich geringe Beachtung. Dieser Vernachlässigung soll mit dieser Diplomarbeit ein Stück weit entgegengewirkt werden. Ebenso soll mit dieser Arbeit daran erinnert werden, dass Wien nicht nur für schöne Architektur, Kaffeehauskunst und Lippizzaner westlich der Donau bekannt war und ist, sondern dass Wien auch Produktionsstandort war – und noch ist. Dass im heutigen Stadtbild Wiens nicht allzu viel daran erinnert – so weiß heutzutage sicherlich nur mehr ein Teil der älteren Generation, dass in Floridsdorf ein Lokomotivwerk existierte – ist wahrscheinlich dem Umstand geschuldet, dass die Erinnerung an die Arbeit und ihre Standorte nicht Teil des kollektiven Gedächtnisses dieser Gesellschaft war und ist und es somit nicht in Betracht gezogen wird auf die Industriegeschichte öffentlich aufmerksam zu machen.

Gegenstand der Untersuchung dieser Diplomarbeit ist im ersten Abschnitt die Metaebene der Lokomotivindustrie während den 12 Jahren des deutschen Faschismus – die wirtschaftliche und organisatorische Seite. So wird hier ein Überblick über die Strukturen der Lokomotivindustrie, die Politik des faschistischen Staates vor und während des Zweiten Weltkrieges, insbesondere nach dem Angriff der deutschen Wehrmacht auf die Sowjetunion im Juni 1941 gegeben, um schlussendlich auf die Fragen „Weshalb wurde die Lokomotivindustrie während des Dritten Reiches zu einem kriegsrelevanten Industriezweig der deutschen Wirtschaft und weshalb erst nachdem die Sowjetunion überfallen war?“ und „Wie unterschied sich die Lokomotivindustrie gegenüber den anderen kriegswichtigen Wirtschaftszweigen?“ eine zufriedenstellende Antwort geben zu können.

Im Zentrum der Untersuchung des zweiten Abschnittes wird stattdessen ein einzelner Produktionsstandort, die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf (WLF), analysiert werden und dort auf die Zusammensetzung der Belegschaft, die Zwangsarbeit, die Widerstandsaktionen, den Alltag und die Bombardierungen fokussiert, ohne jedoch die Produktionsentwicklung im größten Lokomotivbetrieb Europas zur damaligen Zeit außen vor zu lassen. Um diese Rolle, des größten Herstellers seines Industriezweiges, richtig einordnen zu können, wird natürlich auch auf die Übernahme und Umstrukturierung der WLF durch das Kasseler Unternehmen

Henschel & Sohn GmbH eingegangen, sowie die Einbettung in das faschistische Systems Hitlerdeutschlands. Zwei kurze Kapitel widmen sich zusätzlich mit der Geschichte der WLF vor dem sogenannten Anschluss Österreichs an das faschistische Deutschland, sowie mit den Ereignissen nach dem Zweiten Weltkrieg bis zur Schließung des Standortes Floridsdorf.

Diese Diplomarbeit wird durch die angehängten Kurzbiographien mehrerer wichtiger Entscheidungsträger der faschistischen Lokomotivindustrie abgerundet, um die Karrieren dieser eher unbekannteren Herren vor, während und nach dem deutschen Faschismus publik zu machen, um so für weitere und tiefere Untersuchungen anzuregen.

1.2 Quellen und Quellenkritik

Einen Gradmesser, ob eine Thematik wissenschaftlich ausführlich bearbeitet wurde oder eben nicht, bietet auch die Fülle an vorhandenen wissenschaftlichen Veröffentlichungen. So verwundert es kaum, dass für das zu untersuchende Thema der „Lokomotivindustrie im Dritten Reich am Beispiel der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf“ nur wenige wissenschaftliche Publikationen über dieses Kapitel der Wirtschafts- und Sozialgeschichte zur Verfügung standen – sowohl für die Lokomotivindustrie zu dieser dunklen Zeit im Allgemeinen als auch für die WLF im Speziellen.

Das mit Abstand umfangreichste Werk ist zweifelsohne das 1973 publizierte Arbeit *„Die Eisenbahn im Zweiten Weltkrieg 2. Deutsche Kriegslokomotiven 1939-1945. Lokomotiven, Wagen, Panzerzüge und Geschütze – Entwurf, Bau und Verwendung“* von Alfred B. Gottwald, welches durch eine Vielzahl an technischen Details zum Teil etwas schwer lesbar ist, jedoch über die Struktur, Entwicklung und Geschichte der Lokomotivindustrie viele wichtige Informationen liefert und das Grundgerüst für den ersten Teil der Untersuchungen dieser Diplomarbeit darstellt.

Ein größeres Problem kam dahingehend auf, dass sich leider alle bisher veröffentlichten Arbeiten hauptsächlich mit den wirtschaftlichen Aspekten in der Lokomotivindustrie im Dritten Reich beschäftigen. Lediglich Untersuchungen zu bestimmten Werken bezogen ebenfalls soziale Betrachtungsweisen mit ein, wie etwa das 1987 herausgegebene Werk von Florian Freund und Bertrand Perz über *„Das KZ in der Serbenhalle. Zur Kriegsindustrie in Wiener Neustadt.“* So diente diese Publikation sowohl als Quelle für den allgemeinen, sowie für den speziellen Teil, als auch für die Darstellung des Zweigwerkes der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, des Werkes in Wiener Neustadt.

Einen weiteren wichtigen Beitrag für die Erforschung der Lokomotivindustrie im Dritten Reich lieferte das United States Strategic Bombing Survey (USSBS), vor allem hinsicht-

lich des aufbereiteten Zahlenmaterials. Bedauerlich ist jedoch, dass das USSBS über die Floridsdorfer Lokomotivfabrik nur wenig Auskunft geben kann – im Gegensatz zu den Untersuchungen zu den Lokomotivherstellern Krupp und WLF-Mutterkonzern Henschel & Sohn GmbH.¹ Hier dürfte der bereits noch während den Kriegshandlungen beginnende Ost-West-Konflikt der historischen Forschung einen Riegel vorgeschoben haben, da sich die WLF im Einflussgebiet der Sowjetunion befand und somit die westlichen Alliierten nach Zerschlagung des Faschismus keinerlei Zugriff auf das Aktenmaterial der WLF bekamen.

Den wenigen Veröffentlichungen über die Geschichte der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, seien es nun wissenschaftliche oder populärwissenschaftlich geschriebene, ist anzukreiden, dass darin kaum auf den Zeitraum zwischen 1938 und 1945 eingegangen wird. Und wenn dies doch der Fall ist, werden lediglich die unglaublich hohen Ausstöße an Lokomotiven, die Konstruktionstätigkeit sowie technische Details positiv hervorgehoben. Doch auf den Einsatz von Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern, Widerstandsformen und deren Verfolgung, Arbeitsverhältnisse, Entlohnung und dergleichen mehr wird kaum Bezug genommen. Dass es jedoch in diesem für die faschistische Kriegswirtschaft sehr wichtigen – immerhin wurde die WLF zur größten Lokomotivfabrik Europas ausgebaut – zu mehreren Hinrichtungen und etlichen Zuchthausstrafen für Arbeiter und Arbeiterinnen, welche den Mut aufbrachten Widerstand zu leisten, kam, ist in keinem der Publikationen vermerkt worden. Dieser Umstand mag zum Teil dem Zeitpunkt geschuldet sein, in welcher der Großteil dieser Arbeiten entstanden, doch kann dies keine Ausrede für das Weglassen dieses wichtigen Aspekts sein. Und das in den monatlich erscheinenden „Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft“ naturgemäß über Zwangsarbeit, Widerstand und Verfolgung nichts zu finden ist, ist nachvollziehbar. Dafür sind die Werksnachrichten eine hilfreiche Primärquelle, um über die Indoktrinierung an der „Heimatfront“ aufzuklären oder Namen von Beschäftigten zu erfahren.

Enttäuschend scheint in dieser Hinsicht die relativ neu erschienene Veröffentlichung aus dem Jahre 2005 von Trummer/Stollhof – ein Projekt der Geschichtswerkstatt an der Volkshochschule Floridsdorf – da auch hier über die Frage des Widerstandes, Zwangsarbeit, Unterbringung oder auch Entlohnung wenig Verwertbares zu entnehmen ist. In diesem Werk werden „lediglich“ persönliche Erinnerungen wiedergegeben, welche zwar sehr interessant, aber auch nur unter größter Vorsicht verwendbar sind, da es sich „nur“ um Statements von einheimischen und relativ unkritischen ehemaligen Angestellten der WLF handelt.

¹ National Archives and Records Administration (NARA): German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.19 ff.

Einen glücklichen Umstand stellt dagegen die einsehbare Aktenlage im Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstands (DÖW) dar, da diese zwar teilweise relativ unsortiert waren, jedoch den Vorteil besaßen, dass sie direkten Bezug zu ehemaligen Arbeiterinnen und Arbeitern der WLF hatten. Zudem sind dort Schriften vorhanden, welche auf die Lebens- und Arbeitssituation der dort Beschäftigten eingehen – auch auf jene von Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern. Viele dieser im DÖW vorhandenen Dokumente sind jedoch Anklageschriften und Urteile gegen Angestellte der Floridsdorfer Lokomotivfabrik, die dort Widerstand leisteten, Sabotage betrieben oder sich lediglich solidarisch mit den Zwangsarbeitern zeigten. Daneben finden sich in den Beständen des DÖW zusätzlich Akten der Korrespondenz zwischen der WLF mit staatlichen und wirtschaftlichen Stellen. Leider waren lediglich Dokumente und Schreiben der WLF an diese Stellen auffindbar und keine Antworten darauf.

Das bei weitem nicht alle Akten der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf auffindbar sind, ist höchstwahrscheinlich dem Umstand geschuldet, dass in den letzten Tagen des Zweiten Weltkrieges wichtige Akten nach Vorarlberg verlagert wurden, da sich der letzte Betriebsführer der WLF in der Zeit des deutschen Faschismus, Fritz Nölle, „*führender Nationalsozialist und [...] ehemaliger Gauwirtschaftsberater des nationalsozialistischen Regimes*,“ diese nach seiner Flucht nach Westösterreich zu sich holen wollte,² damit jedoch nicht durchkam.³ Ein weiterer Grund dürfte hierin bestehen, dass in den letzten Tagen des Dritten Reiches noch etliche belastende Akten vernichtet wurden, um Beweise gegen die eigene Person oder die Firma verschwinden zu lassen, um somit einer möglichen Anklage bzw. vorhersehbare Verurteilung durch die Justiz der Anti-Hitlerkoalition oder des Nachfolgestaates zu entgehen.

1.3 Danksagung

Zunächst möchte ich an dieser Stelle meinem Betreuer Herrn Ass.-Prof. Doz. Dr. Bertrand Perz für die Themenfindung, sowie für die gute Betreuung und Zusammenarbeit danken, der mir durch seine überaus hilfreichen Anregungen an der Entstehung dieser Diplomarbeit eine große Unterstützung war. Recht herzlich danken möchte ich an dieser Stelle auch einer guten Freundin, Brita Wandt, die mir diese Arbeit Korrektur las und ohne die diese Arbeit mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit den einen oder anderen Fehler mehr hätte.

² Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Abschrift eines Briefes von Fritz Nölle an Henschel vom 14. August 1945, 51624/B, S.1

³ DÖW: Abschrift eines 2. Berichts über den ehemaligen Betriebsführer und Generaldirektor der Wiener Lokomotivfabrik A.G. und stellvertretender und geschäftsführender Gauwirtschaftsberater in Wien, Fritz Nölle, 51624/B, S.2

Eine vor allen Dingen moralische Stütze stellte mein privates Umfeld dar. Angefangen bei meinen Eltern, welche mir durch ihre finanzielle Unterstützung erst das Studium ermöglicht haben und mir auch in jeder weiteren Situation den Rücken stärkten, möchte ich mich auch bei meiner Oma Maria und meinem erst vor Kurzem leider verstorbenen Opa Hans bedanken, die mir stets Kraft spendende Familie war. Zuletzt möchte ich meiner Schwester Evi, ihrem Mann Mirko und meinem Neffen Theo für ihr offenes Ohr, ihre Unterstützung und die Vorbildwirkung für mich ganz herzlich bedanken. Ohne euch und eure Hilfe wäre diese Diplomprüfung niemals zu Ende geschrieben worden. Danke dafür!

2. Die Lokomotivindustrie im Dritten Reich

Die Schienenfahrzeugindustrie – damit ist in erster Linie jene Industrie gemeint, welche zum Lokomotiven- und Waggons produzierenden Gewerbe gehört – während der Zeit des von Hitler als „1000-jähriges Reich“ bezeichnetes Deutschland war geprägt von mehreren Phasen. Diese sind dadurch gekennzeichnet, dass es zu bestimmten Zeiten unterschiedlich starke Fokussierungen seitens der faschistischen Machthaber in Bezug auf die Fertigung von Schienenfahrzeugen gab. Diese Wechsel des Produktionsschwerpunktes waren jedoch nicht nur von höheren/niedrigeren Produktions- oder Beschäftigungszahlen geprägt, sondern ebenso von einer Umstrukturierung auf administrativer Ebene innerhalb der Lokomotivindustrie und der im Staat dafür Verantwortlichen. Jene Schwankungen beziehungsweise Änderungen während der 12-jährigen faschistischen Terrorherrschaft hatten jedoch auch Einfluss auf die weitere Entwicklung des Eisenbahnwesens als solches. Dieses Kapitel ist deshalb zeitlich in zwei größere Abschnitte geteilt, wobei der erste zunächst die Lokomotivindustrie in faschistischen Friedenszeiten darstellt, dem eine ausführlichere Analyse der Schienenfahrzeugindustrie während des Zweiten Weltkriegs folgt. Damit soll auf gar keinen Fall impliziert sein, dass es innerhalb dieser zwei Epochen keinerlei Schwankungen gab. Dieses Kapitel schließt mit einem Blick auf die technische Weiterentwicklung der Lokomotive ab.

2.1 Die Lokomotivproduktion zwischen 1933 und 1939

Die Umwälzungen auf der politischen Ebene, die mit der Machtübertragung an die von Hitler geführte „Nationalsozialistische Arbeiterpartei Deutschlands“ (NSDAP) am 30. Januar 1933 in Deutschland begannen, schlugen sich erwartungsgemäß nicht sofort auf allen Ebenen aller Wirtschaftszweige nieder. In Bezug auf die Lokomotivindustrie gab es zunächst keinerlei Umdenken innerhalb der politischen und ideologischen Elite, da zunächst keinerlei bemerkenswerte Änderungen gegenüber der Politik während der Weimarer Republik vorgenommen wurden, obwohl die faschistischen Eliten Deutschlands von Beginn an ihre Wirtschaft auf einen zukünftigen Krieg ausrichteten. Um die Situation Anfang 1933 verstehen und interpretieren zu können, muss zunächst auf die großen Entwicklungen während der Weimarer Republik eingegangen werden.

2.1.1 Das Erbe der Weimarer Republik

Die Länderbahnen des Deutschen Kaiserreichs, welche „*durch die wirtschaftlichen Zwänge des Ersten Weltkrieges [...] in der Nachkriegszeit in arge finanzielle Bedrängnis geraten*“⁴ waren, wurden mit dem 1. April 1920 unter dem Dach der Deutschen Reichsbahn (DR), die im Oktober 1924 in eine Gesellschaft verwandelt wurde (Deutsche Reichsbahngesellschaft, DRG), vereinigt,⁵ die von den deutschen Faschisten am 7. Februar 1937 wieder aufgelöst wurde.⁶ Dr. Julius Dorpmüller⁷, welcher im weiteren Verlauf dieser Diplomarbeit noch häufiger Erwähnung finden wird, wurde bereits 1926 zum Generaldirektor der Reichsbahn ernannt und musste sich zunächst mit dem Problem der Überalterung des Fuhrparks der DR auseinandersetzen, da es in dieser Phase an „*Geld für dringend benötigte Neuanschaffungen*“ mangelte und der Nachfolgestaat des Deutschen Kaiserreichs durch die Niederlage im Ersten Weltkrieg an die Alliierten erhebliche Reparationsleistungen in Form von Waggons und Lokomotiven leisten musste.⁸ Zusätzlich wurde im sogenannten Dawes-Plan, der am 29. August 1924 vom Deutschen Reichstag angenommen wurde, „*die lebendige Eisenbahn als Pfand für die Erfüllung der Reparationsforderungen festgelegt.*“⁹ Dies waren jedoch nicht die einzigen Probleme während der Weimarer Republik, welche sich auch noch nach der Machtübertragung an die deutschen Faschisten negativ auf die Schienenfahrzeugindustrie auswirken sollten. So überlebten lediglich neun Lokomotivfabriken die Weltwirtschaftskrise von 1929, was sich auch im Auftragsvolumen niederschlug. So sanken die Bestellungen der DRG innerhalb von zehn Jahren von 2143 (1920) auf 26 (1929) rapide.¹⁰ Parallel dazu verloren auch einige tausend Beschäftigte der Lokomotivindustrie ihre Anstellung. So mussten etwa bei der „*Firma Maffai [...] zur Jahreswende 1930/31 ca. 1500 langgediente Arbeiter und Angestellte ihren Arbeitsplatz*“ räumen.¹¹

Nachdem die Wirtschaftskrise abgeflaut war und ein neuerlicher wirtschaftlicher Aufschwung in seinem Anfangsstadium stand, zeigte sich die Reichsbahn in ihrer Beschaffungspolitik jedoch weiterhin reserviert, was zur Folge hatte, dass, nachdem die DRG aufgrund

⁴ Stefan Arold: Die technische Entwicklung und rüstungswirtschaftliche Bedeutung des Lokomotivbaus der Deutschen Reichsbahn im Dritten Reich (1933 – 1945), in: Gömmel/Kluge/Schneider [Hg.]: Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Band 74, Franz Steiner Verlag, Stuttgart 1997, S.17

⁵ Ursula-Maria Ruser: Die Deutsche Reichsbahn als Reparationsobjekt, Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg im Breisgau 1981, S.61 ff. zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.17

⁶ Alfred Gottwaldt: „Fahren für Deutschlands Sieg!“ Julius Dorpmüller und die Deutsche Reichsbahn. Eine biographische Skizze, in: Berliner Beiträge zur Technikgeschichte und Industriekultur, Schriftenreihe des Museums für Verkehr und Technik Berlin, Band 13, Nicolaische Verlagsbuchhandlung, Berlin 1995, S.164

⁷ Eine genauere biographische Darstellung Julius Dorpmüllers findet sich unter Punkt 6.2.1 in dieser Arbeit.

⁸ Arold: Die technische Entwicklung, S.17

⁹ Gottwaldt: „Fahren für Deutschlands Sieg!“, S.157

¹⁰ Arold: Die technische Entwicklung, S.18

¹¹ Alois Auer [Hg.]: Krauss-Maffai. Lebenslauf einer Münchner Fabrik und ihrer Belegschaft, 3K-Verlag, Kösching 1988, S.166, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.29

eines Lokomotivlieferungsvertrages aus dem Jahre 1931, in welchem eine jährliche Anschaffung zwischen 90 und 120 Neubau-Lokomotiven festgeschrieben war¹², sich schon 1934 „*immer nachhaltiger Schwächen der Eisenbahn durch die ständig steigenden Forderungen aller Bereiche*“¹³ zeigten. Man hätte annehmen können, dass sich die angespannte Situation der DRG infolge der Machtübertragung Adolf Hitler geändert hätte, doch das war keineswegs der Fall, da auch in den Folgejahren keinerlei Verbesserung eintrat – „*zwischen 1933 und 1938 erhielt die DRB jährlich nur zwischen 120 und 170 neue Dampflokomotiven.*“¹⁴ Aus diesem Grunde musste die Schienenfahrzeugindustrie, um überleben zu können, ihre Erzeugnisse notgedrungen expandieren. Dies hatte wiederum zur Folge, dass erste warnende Stimmen ein Entgegensteuern der Politik forderten und die weitsichtige Auffassung vertraten, „*daß bei dem stetigen Verschleiß des Fahrzeugparks ein Beschaffungsbedarf von mindestens 1500 Lokomotiven jährlich bestehen würde.*“¹⁵ Stattdessen fertigte die deutsche Lokomotivindustrie beispielsweise 1936 30% ihrer Produktion für das Ausland.¹⁶ Das „United States Strategic Bombing Survey“ (USSBS) hatte in ihren Untersuchungen, welche bereits gegen Ende des 2. Weltkrieges aufgenommen wurden, für das Jahr 1936 sogar noch einen etwas höheren Wert festgestellt, nämlich 35%.¹⁷

Neben den oben angeführten Schwierigkeiten für die Schienenfahrzeugindustrie, welche in der Weimarer Republik begonnen hatten und zu Beginn des Dritten Reiches verkannt wurden, gesellte sich aufgrund der Bevorzugung des Individualverkehrs durch die faschistischen Machthaber, ein Konkurrenzverhältnis der Schiene zur Straße. So forcierten die faschistischen Entscheidungsträger Deutschlands beispielsweise „*im Zuge der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen den Autobahnbau.*“¹⁸ Durch die Volkswagenkampagne beispielsweise, mit der jeder Deutsche durch den Erwerb von Gutscheinen in den Besitz eines solchen Volkswagens kommen sollte, wurde die Automobilindustrie enorm gestärkt. Dass dies „*eine reine Scheinaktion war, um die privaten Sparkonten der Kleinanleger abzuschöpfen, [...] [da] keine einzi-*

¹² Gabriele Morsey-Picard: Die deutsche Lokomotivindustrie – gestern und heute, in: ZEV – Glasers Annalen 109, Nr. 6/7, 1985, S.258, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.18

¹³ Horst Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen in der deutschen Kriegswirtschaft 1939-1945, S.134-163, in: Friedrich Forstmeier/Hans-Erich Volkmann [Hg.]: Kriegswirtschaft und Rüstung 1939-1945, Droste Verlag, Düsseldorf 1977, S.136 f.

¹⁴ Helmut Griebel/Hansjürgen Wenzel: Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven. Reihe 52 und Reihe 42, in: Schriftenreihe Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte, Band 4, Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1971, S.8

¹⁵ Philipp: Die Leistungssteigerung der deutschen Lokomotiv-Industrie, in: Die Lokomotive. Zeitschrift für Lokomotivbau, Jg. 36, Nr.4, 1939, S.102 ff., zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.24

¹⁶ Vereinigung Deutscher Lokomotivfabriken [Hg.]: Die deutsche Lokomotivindustrie, Georg Siemens Verlagsbuchhandlung, Berlin 1985, S.9, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.24

¹⁷ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.4

¹⁸ Arold: Die technische Entwicklung, S.26

ge Person in den Besitz dieses Wagens gelangte“¹⁹, steht zwar auf einem ganz anderen Blatt, verdeutlicht jedoch nochmals die Verlogenheit des faschistischen Systems.

Mit dem „Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung“ vom 26. März 1934 wurde die Automobilbranche weiter gestärkt, indem der „Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen und die Gesellschaft (später das »Unternehmen«) Reichsautobahnen“ für den Bau und den Betrieb der Reichsautobahnen zuständig waren, wobei der Reichsverkehrsminister „neben dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen die Aufsicht über das Unternehmen Reichsautobahnen für die Reichsregierung mit ausübte.“²⁰ Dem Vorstand der Gesellschaft Reichsautobahnen saß bis 1938 der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Julius Dorpmüller, vor.²¹ Doch nicht nur in personeller Hinsicht musste die ohnehin vernachlässigte Deutsche Reichsbahn die eigene Konkurrenz – wenn auch nicht ganz freiwillig – mit aufbauen, sondern hatte zusätzlich dafür Sorge zu tragen, dass die Gründung der Gesellschaft Reichsautobahnen finanziell abgesichert ist, indem sie ein Grundkapital von 50 Mio. Reichsmark einbringen musste.²²

2.1.2 Der erste Vierjahresplan

Der erste Vierjahresplan, welcher 1936 von den deutschen Faschisten präsentiert wurde, hatte wenig Rücksicht auf das Eisenbahnwesen genommen und stattdessen weiterhin das Hauptaugenmerk auf den Kraftfahrzeugbau und die Flugzeugproduktion gelegt. Diese Schwerpunktsetzung hatte sich bereits „mit der Proklamation der Reichsregierung an das deutsche Volk vom 16. März 1935 und dem Gesetz über den Aufbau der Wehrmacht vom selben Tage“ abgezeichnet, da darin die Lokomotive als untauglich und unflexibel für den „schnellen Krieg“ im Vergleich zu Automobil und Flugzeug abgetan wurde.²³ Und so rückte der Ausbau des rollenden Materials der Reichsbahn auch im ersten Vierjahresplan nicht in den Vordergrund,²⁴ obwohl die neuen Machthaber Deutschlands die Wehrmacht bereits in vier Jahren – gerechnet vom August 1936 – kriegsbereit haben wollten und die deutsche In-

¹⁹ Arold: Die technische Entwicklung, S.26

²⁰ Theodor Kittel/Wolfgang Wehrmann: Das Reichsverkehrsministerium, Junker und Dünnhaupt Verlag, Berlin 1940, S.27

²¹ ebenda

²² Alfred B. Gottwaldt: Die Deutsche Reichsbahn im Dritten Reich, in: Zug der Zeit – Zeit der Züge, Bd. 2, Jobst-Siedler Verlag, Berlin 1985, S.673, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.26

²³ Alfred B. Gottwaldt: Die Eisenbahn im Zweiten Weltkrieg 2. Deutsche Kriegslokomotiven 1939-1945. Lokomotiven, Wagen, Panzerzüge und Geschütze – Entwurf, Bau und Verwendung, Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart 1973, S.19

²⁴ ebenda

dustrie dazu ihren Beitrag leisten sollte und musste.²⁵ Dazu wurde die Eisenbahn als das bestorganisierte Verkehrsmittel für den kommenden steigenden Beförderungsbedarf benötigt. Die Planungsbehörde schien jedoch kein offenes Ohr für Wilhelm Kleinmann, den Staatssekretär der Leitung der Deutschen Reichsbahn, zu haben, der bereits ab 1936 „auf den Ausbau des Fahrzeugparks“ der DRB drängte und „die entsprechenden Stahlkontingente“ forderte.²⁶ Doch alle Forderungen und Warnungen wurden abgelehnt und man begünstigte jene Industriezweige, welche die NSDAP „schon vor 1933 unterstützt hatten.“²⁷ Und trotz der eindeutigen Bevorzugung der direkten Konkurrenz, der Automobilindustrie, wäre es nach Gottwaldts Auffassung „jedoch falsch“ zu meinen, „die Aufrüstung sei vollkommen spurlos an der Eisenbahn vorübergegangen.“²⁸ Denn, so führt Gottwaldt an, wurden dort Einsparungen vorgenommen, „wo beträchtliche Zusatzausgaben notwendig gewesen wären, während der Einsatz der vorhandenen Mittel sich durchaus nach den neuen Aufgaben richtete.“²⁹ Dennoch muss man sich die Relation vor Augen führen, dass 1936 erstmals ein Budget (9,2 Millionen Reichsmark) aus dem ordentlichen Reichshaushalt für den Bahnbau zur Verfügung gestellt wurde, die Reichsbahn im Gegensatz dazu „in den Jahren zwischen 1933 und 1939 für den Bau der Reichsautobahnen mindestens 600 Mill. RM an reinen Kosten aufzubringen“ hatte, wobei die DR ihre eigenen während des Kaiserreiches gebauten Anlagen unbedingt modernisieren musste.³⁰

2.1.3 Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) verliert ihre Selbständigkeit

War laut den beiden faschistischen Ministerialdirigenten Kittel und Wehrmann mit dem „Vereinfachungsgesetz vom 27. Februar 1934 die Übernahme der Staatseisenbahnen der deutschen Länder auf das Reich für abgeschlossen“³¹ erklärt worden, so wurde knapp drei Jahre später, am 10. Februar 1937, mit dem „Reichsgesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn“ proklamiert, dass „die Dienststellen der Deutschen Reichsbahn wieder zu Reichsbehörden“ und „das Amt des Reichsverkehrsministers wieder mit demjenigen des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn“³² zusammenfallen müssten. Dadurch, dass festgehalten wurde, dass der Leiter der Deutschen Reichsbahn

²⁵ Rolf Wagenführ: Die deutsche Industrie im Kriege 1939 – 1945, Verlag Duncker & Humblot, Berlin 1963, S.16-24

²⁶ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.20

²⁷ ebenda, S.19

²⁸ ebenda, S.20

²⁹ ebenda

³⁰ Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.139

³¹ Kittel/Wehrmann: Das Reichsverkehrsministerium, S.34 f.

³² ebenda, S.39 f.

zugleich Reichsverkehrsminister sei, stieg Julius Dormmüller die Karriereleiter weiter hinauf, da er nun auch zum neuen Reichsverkehrsminister avancierte.³³ Damit übernahm Dormmüller auch den Posten des zurückgetretenen sowie parteilosen und schon seit dem 1. Juni 1932 als Verkehrs- und Postminister arbeitenden Freiherr Paul Eltz von Rügenach.³⁴ Dieser hatte sich als gläubiger Christ zuvor vermehrt gegen die Kirchenpolitik der deutschen Faschisten geäußert. „Das Reichspostministerium leitete fortan der bisherige Staatssekretär Wilhelm Ohnesorge.“³⁵

2.1.4 Die Lokomotivindustrie nach den Annexionen Österreichs, des Sudetenlandes und der „Resttschechei“

Mit dem sogenannten Anschluss Österreichs im März 1938 und der Einbindung auf allen Ebenen in das Deutsche Reich bzw. die „Verdauungsphase“, welche nach Schausberger etwa ein Jahr andauerte³⁶, kam nun auch auf die Deutsche Reichsbahn (DR) eine weitere Herausforderung hinzu. Waren schon im Jahre 1937 „die Beförderungsleistungen der Reichsbahn bei einem geringeren Park an rollendem Material“ von 1929, „als dem bis dahin besten Geschäftsjahr“ übertroffen, so wuchs der Verkehr in dem Jahr der propagandistisch inszenierten „Heimholung der Ostmark“ um etwa 20%.³⁷

Trotz dieses enormen Anwachsens des Personen- und Gütertransportes war der in Tonnen ausgedrückte Ausstoß von Lokomotiven für die nun großdeutschen Zwecke geringer als im Jahre 1936, obwohl sich der totale Ausstoß im Vergleich zu 1936 im Jahre 1938 fast verdoppelte. So wurden 1938 etwa 600 Lokomotiven produziert, wovon jedoch etwas mehr als zwei Drittel (68%) exportiert wurden.³⁸ Nach der USSBS-Statistik profitierte die Deutsche Reichsbahn durch den Anschluss Österreichs unter anderem dadurch, dass sie „1356 serviceable steam locomotives, 354 unserviceable, and 241 electric locomotives“³⁹ in ihren Fahrzeugpark aufnehmen konnte.

Für die deutschen Großbetriebe in Industrie und Finanzwesen war die Angliederung Österreichs und des Sudetenlandes an Hitlerdeutschland ein wahrer Segen. Arold gibt die

³³ Kittel/Wehrmann: Das Reichsverkehrsministerium, S.40

³⁴ http://www.hs-merseburg.de/~nosske/EpocheII/he/e2h_drvm.html [24. Mai 2011]

³⁵ Gottwaldt: „Fahren für Deutschlands Sieg!“, S.164

³⁶ Norbert Schausberger: Rüstung in Österreich 1938 – 1945. Eine Studie über die Wechselwirkung von Wirtschaft, Politik und Kriegsführung in: Lhotsky/Walter/Plaschka/Loidl/Jedlicka [Hg.]: Publikationen des österreichischen Instituts für Zeitgeschichte und des de Instituts für Zeitgeschichte der Universität Wien, Band 8, Verlag Brüder Hollinek, Wien 1970, S.45

³⁷ Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.137

³⁸ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.4

³⁹ ebenda, S.2

Auffassung der „Vereinigung Deutscher Lokomotivfabriken“ wieder, dass aufgrund der nun sechs zusätzlichen Lokomotivfabriken die Konkurrenz innerhalb der Schienenfahrzeugindustrie erheblich verstärkt wurde.⁴⁰ Doch die neu hinzugekommenen Lokomotivfabriken waren in Wirklichkeit keine Konkurrenz, da der Interessenkampf der Lokomotivindustrie ein rein deutscher blieb und sich letztendlich nur in der Frage zu Tage trat, welches deutsche Unternehmen die neuen Produktionsstätten übernehmen konnte. Wie später am Fallbeispiel der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf genauer gezeigt werden wird, setzte sich hier beispielsweise das Kasseler Unternehmen Henschel & Sohn bei der Übernahme gegen den renommierten Konkurrenten Borsig durch.⁴¹

Nach der Errichtung des Reichsprotectorats Böhmen und Mähren im März 1939 fielen der deutschen Lokomotivindustrie zwei weitere Lokomotivproduzenten in die Hände. Das waren die Prager „*ČKD oder, wie sie damals hießen, Böhmisches-Mährischen Maschinenfabriken (BMMF)*“, sowie die slowakischen Škodawerke.⁴²

2.1.5 Die Beschäftigungspolitik und -entwicklung in der Lokomotivindustrie

Mit der Machtübertragung des deutschen Reichspräsidenten Paul von Hindenburg an Adolf Hitler am 30. Januar 1933⁴³, die auf Drängen von Industrie, Finanzwesen und Großgrundbesitz forciert wurde⁴⁴, war bereits die Talsohle der Weltwirtschaftskrise, die im Oktober 1929 mit dem Zusammenbruch der New Yorker Börse begann, auf Unternehmerseite durchschritten. Ein Grund dafür war, dass der faschistische Staat von Anfang an begann, Staatsaufträge, „*vor allem an die deutsche Schwerindustrie*“⁴⁵ zu vergeben. Von diesen staatlichen Aufträgen wurde ein erheblicher Teil in die Aufrüstung gesteckt, da sich beispielsweise nach der Recherche von Dietrich Eichholtz die Rüstungsausgaben des Deutschen Reiches von

⁴⁰ Vereinigung Deutscher Lokomotivfabriken [Hg.]: Die deutsche Lokomotivindustrie, S.9, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.24

⁴¹ Florian Freund/Bertrand Perz: Das KZ in der Serbenhalle. Zur Kriegsindustrie in Wiener Neustadt, Verlag für Gesellschaftskritik, Wien 1987, S.17

⁴² Hansjürgen Wenzel/Johann Stockklausner: Lokomotiven ziehen in den Krieg, Bd. 2, Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1980, S.19

⁴³ Helmut M. Müller: Schlaglichter der deutschen Geschichte in: Bundeszentrale für politische Bildung, Schriftenreihe Band 402, Verlag Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus AG, Leipzig/Mannheim 2004, S. 205

⁴⁴ Am 4. Januar 1933 trafen sich in der Kölner Villa des Bankiers Kurt von Schröder, Hitler, von Papen, Heß, Keppler und Himmler, um eine Umbildung der Regierung zu forcieren. Einen Tag später konferierte Hitler mit dem Schwerindustriellen Vögler und Springorum in Essen und im Hause Kirdorfs. Kurze Zeit später „*ließen die »alldeutschen« Ruhr-Schwerindustriellen, die der Nazi-Partei seit August 1932 die Gelder gesperrt hatten, für sie wieder die Quellen des »Ruhrschatzes« fließen.*“ zitiert nach: Kurt Gossweiler: Der Putsch, der keiner war. Die Röhm-Affäre 1934 und der Richtungskampf im deutschen Faschismus, PappyRossa Verlag, Berlin 2009, S. 258 ff.

⁴⁵ Auer [Hg.]: Krauss-Maffai, S.172, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.29

1,5 Milliarden Reichsmark (1933) auf 16,6 Milliarden Reichsmark (1938) erhöhten.⁴⁶ Dies hatte zur Folge, dass sich das Deutsche Reich erheblich verschuldete – zu Beginn des Zweiten Weltkrieges stand ein Schuldenberg von 30,7 Milliarden Reichsmark in den Büchern, was eine Verdreifachung des Schuldenstandes von 1933/34 bedeutete.⁴⁷

Wurden noch 1930/31 bei der Firma Maffai 1500 Beschäftigte entlassen, traten nach der Erholung der Wirtschaft und „*dem Abbau der Arbeitslosigkeit Engpässe, vor allem bei dem qualifizierten Personal auf, dem die Nationalsozialisten mit der tariflichen Erhöhung der Arbeitszeit begegneten. Im Jahre 1937 erreichte sie bei Krauss-Maffei bereits zehn Stunden täglich.*“⁴⁸ Neben dem Hochfahren der Arbeitszeit ohne gleichzeitiges Anpassen der Löhne⁴⁹, wurden zusätzlich die Rechte der Arbeiter und Angestellten beschnitten, indem die Betriebsräte „*ausgeschaltet und die Deutsche Arbeitsfront [DAF] eingeführt*“ wurde.⁵⁰ In der deutschen Lokomotivindustrie verdienten 1938 etwa 10.000 Personen ihr Brot.⁵¹

2.2 Die Lokomotivproduktion zwischen 1939 und 1945

Wie auf den vorhergehenden Seiten deutlich herausgearbeitet wurde, war durch Vernachlässigung die Deutsche Reichsbahn vor Beginn des Zweiten Weltkrieges ungenügend für einen länger andauernden Krieg vorbereitet. Die Lehren aus dem 1. Weltkrieg waren für die faschistischen Machthaber insofern gezogen, dass sie auf gar keinen Fall erneut in einen Zweifrontenkrieg „geraten“ wollten. Dies sollte dadurch verhindert werden, dass zunächst die Staaten westlich Hitlerdeutschlands militärisch ausgeschaltet werden sollten, damit die gesamte Kraft der deutschen Wehrmacht das eigentliche Ziel, Eroberung von Lebensraum im Osten, ungestört realisiert werden konnte. So gingen die militärischen Befehlshaber des Dritten Reiches aufgrund ihrer Blitzkrieg-Strategie in ihren Kalkulationen von keinem langandauernden Krieg aus. Diese Strategie funktionierte in den ersten beiden Kriegsjahren hervorragend, doch wie wir sehen werden, war die Blitzkrieg-Strategie mit dem Überfall auf die Sowjetunion am 22. Juni 1941 zum Scheitern verurteilt, da sowohl die militärischen als auch die politischen Führer des faschistischen Deutschlands „*Russia's strength*“ unterschätzten und

⁴⁶ Dietrich Eichholtz: Geschichte der Deutschen Kriegswirtschaft. Band I 1939-1941, K. G. Saur Verlag, München 2003, S.31

⁴⁷ Deutsche Bundesbank [Hg.]: Deutsches Geld- und Bankwesen in Zahlen 1876-1975, Knapp-Verlag, Frankfurt am Main 1976, S.313, zitiert nach: Internet Publikation für Allgemeine und Integrative Psychotherapie <http://www.sgipt.org/politpsy/finanz/schuld/hitler.htm> [19. Mai 2011]

⁴⁸ Auer [Hg.]: Krauss-Maffai, S.185 ff., zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.29

⁴⁹ Philipp: Die Leistungssteigerung, S.100, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.29

⁵⁰ Auer [Hg.]: Krauss-Maffai, S.179 ff., zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.29

⁵¹ Philipp: Die Leistungssteigerung, S.100, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.29

ihre eigenen Stärken überschätzten, was zu der *“major miscalculation in this strategy”*⁵² führte.

Da die militärische Strategie in Kriegszeiten nur in engem Zusammenhang mit der wirtschaftlichen betrachtet werden kann – die Wirtschaft muss sich stets den militärischen Anforderungen anpassen – war auch die faschistische Wirtschafts- und Rüstungspolitik hinsichtlich eines stets im Raum stehenden Kriegsbeginns auf einzelne kurz andauernde Kriege ausgerichtet. So betrieben die Entscheidungsträger in Hitlerdeutschland beim *„Aufbau der Wehrmacht [...] Breitenrüstung statt Tiefenrüstung [...], also nach und nach ein relativ hoher Stand verfügbaren Kriegsmaterials statt eines umfangreichen Rüstungspotentials für eine längere Kriegsdauer.“*⁵³

Bei der Verkehrs- und Transportfrage hinsichtlich eines anstehenden Krieges wurde die Lokomotivindustrie von den politisch Herrschenden auch noch mit dem Beginn des Kalenderjahres 1939 stiefmütterlich behandelt, da sie den moderneren Verkehrsmitteln, Kraftfahrzeug und Flugzeug, mehr Vertrauen schenkten. Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt auch Horst Rohde.⁵⁴ Auch wenn General Moltke im 19. Jahrhundert Kriege für die preußische und die kaiserliche Armee führte und die Lokomotive zu jener Zeit das modernste Verkehrsmittel war, sollte seine Aussage für die faschistische Wehrmacht zur bitteren Weisheit werden, dass *„militärische Operationen Nachschubprobleme haben, wenn sie weiter als 100 Kilometer vom Endpunkt der Eisenbahn entfernt sind.“*⁵⁵ Wie sich diese Missachtung der Lokomotivindustrie im Laufe des Zweiten Weltkrieges auf dessen Verlauf auswirken sollte und wie die Entscheidungsträger im Deutschen Reich damit umgingen, wird auf den folgenden Seiten Gegenstand der Untersuchungen sein.

2.2.1 Der zweite Vierjahresplan

Bei der ersten kleineren Krise im Verkehrswesen, die bereits nach den Annexionen von Österreich und des Sudetengebietes eintrat, da durch die vermehrten Rüstungstransporte und aufgrund der nun längeren Strecken die Aus- und Belastung des Eisenbahnnetzes anstieg und es zeitgleich bei den einsatzfähigen Lokomotiven und Waggons zu einem Engpass kam, wurde den politisch Handelnden zum ersten Mal bewusst, dass die Schienenfahrzeugindustrie vernachlässigt worden war. Das veranlasste *„Göring am 14. Oktober 1938 zu dem Appell*

⁵² NARA: The United States Strategic Bombing Survey. Summary Report. The German War Economy, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 1 File 1, S.31

⁵³ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.19

⁵⁴ Rohde: Das deutsche Wehrmachttransportwesen, S.44

⁵⁵ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.19

[...], auf dem Verkehrsgebiet müsse sofort viel geschehen.“⁵⁶ Der Reichsverkehrsminister Dorpmüller stand dem in nichts nach, sprach daraufhin sofort beim zuständigen Reichsbahn-Zentralamt (RZA) in Berlin vor und ließ „einen neuen Beschaffungsplan für Lokomotiven in der Hoffnung aufstellen, nun die erforderlichen Stahlkontingente zu erhalten.“⁵⁷ Der zweite Vierjahresplan, welcher 1940 im Grunde einer Verlängerung des Ersten von 1936 war, sah vor, dass „bei der Reichsbahn Fahrzeug-Investitionen in Höhe von 3,5 Milliarden Mark vorgenommen werden“ sollten, wovon zwischen „1940 und 1943 [...] 6000 Loks, 10000 Personenwagen sowie 112000 Güter- und Gepäckwagen“ erworben werden sollten.⁵⁸ Über den Umfang dieses Programmes, in dessen Planung vor allem die Reichsbahn involviert war, waren die einzelnen dafür in Frage kommenden Fabriken bereits im März 1939 informiert worden.⁵⁹ „Allein zu Lasten des Haushalts 1940 sollten 1400 Dampfloks, 170 elektrische Lokomotiven, 400 Schnellzugwagen, 16000 Eilzugwagen, 27500 Güterwagen und etwa 5000 Straßenfahrzeuge im Gesamtwert von 800 Millionen Reichsmark neu in den Fahrzeugpark eingestellt werden.“⁶⁰

Trotz der Bedenken Görings im Jahre 1938, der Intervention des Reichsverkehrsministers Dorpmüller und der im zweiten Vierjahresplan ab 1940 festgeschriebenen immensen Investitionen sah die Realität 1939 noch so aus, dass der Eisenbahn-Fahrzeugbau anstatt des bereits für dieses Jahr veranschlagten Kontingente von 573.000 t Stahl, lediglich 250.000 t Stahl erhielt, was zu erheblichen Problemen bei der Vergabe von Aufträgen an die jeweiligen Lokomotivfabriken führen sollte.⁶¹ Es wurden jedoch nicht nur die Stahlkontingente für die Schienenfahrzeugindustrie zusammengekürzt, sondern durch die „22. Anweisung zur Auftragserteilung für Eisen und Stahl“ kurz nach Kriegsbeginn auch zugleich „alle bis dahin zugewiesenen und noch nicht belieferten Kontingentscheine für nichtig erklärt.“⁶² Eine damit verbundene völlige Stilllegung der Fahrzeugbauunternehmen konnte jedoch durch Intervention beim Reichswirtschaftsministerium abgewendet werden.⁶³ „Erst die dadurch entstandenen Engpässe rückten die Eisenbahn in das Blickfeld strategisch-militärischer Interessen.“⁶⁴ Jedoch brauchte es noch über zwei Jahre Krieg, in welchem die deutsche Wehrmacht fast alle Länder

⁵⁶ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.20

⁵⁷ ebenda

⁵⁸ Die Fahrzeugbeschaffungen der Deutschen Reichsbahn 1940 bis 1943, in: Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 94, 1939, S.206, zitiert nach: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.21

⁵⁹ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.21

⁶⁰ Die Fahrzeugbeschaffungen, S.206, zitiert nach: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.21

⁶¹ Arold: Die technische Entwicklung, S.41

⁶² Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.138

⁶³ ebenda

⁶⁴ Gottwaldt [Hg.]: Geschichte der deutschen Einheitslokomotiven, S.155, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.41

Europas niedergekämpft hatte und im Osten bis vor Moskau gekommen war, bis die faschistischen Machthaber Großdeutschlands langsam erkannten, dass das Konzept des Blitzkrieges gegen die Sowjetunion gescheitert war und sie sich auf einen längeren Krieg einstellen mussten, auf den die deutsche Wirtschaft und das Verkehrssystem jedoch nicht ausgerichtet war. Doch zu Beginn des 2. Weltkrieges spielten Probleme dieser Art noch keine virulente Rolle, bzw. wurden diese durch die militärischen Siege überdeckt bzw. kleingeredet.

2.2.2 Der Beginn des 2. Weltkrieges

Mit der Besetzung des polnischen Senders „Gleiwitz“ in der Nacht auf den 1. September 1939 durch Angehörige der deutschen Wehrmacht begann der 2. Weltkrieg ohne Kriegserklärung Deutschlands an Polen. Für die Lokomotivindustrie und die mit ihr engstens verbundene Deutsche Reichsbahn zu einem vermutlich relativ ungünstigem Augenblick, da selbst zu diesem Zeitpunkt dieser Industriezweig vernachlässigt war, obwohl – wie weiter oben schon kurz dargestellt wurde – einzelne Warner bereits vor Beginn des Krieges auftraten und entsprechende Kurskorrekturen forderten.

Trotz aller Probleme, mit denen die Reichsbahn konfrontiert war, trug auch die DRB ihren Teil dazu bei, dass der Krieg gegen Polen aus deutscher Sicht zu einem Erfolg wurde,⁶⁵ da sie in den Monaten vor dem 1. September die Aufmarschwege gegen Polen verbessern ließ.⁶⁶ Allerdings spielte die Lokomotive für den unmittelbaren militärischen Einsatz kaum eine Rolle, da die deutsche Wehrmacht mit ihren motorisierten Kräften in Polen einfiel. Zum Beispiel standen dem Oberkommando der Wehrmacht (OKW) 120.000 Lastkraftwagen für dieses Unternehmen zur Verfügung, und durch das schnelle Vorrücken der Wehrverbände wurde *„die scheinbare Richtigkeit der Bevorzugung des Lastwagens“*⁶⁷ bewiesen. Scheinbar nur deshalb, da nach Gottwaldts Auffassung die ersten Wochen des Krieges gegen Polen verdeutlichten, dass *„ein Land mit einem verwüsteten oder aus anderen Gründen unzureichenden Eisenbahnsystem in diesem Krieg keine Chance mehr hat.“*⁶⁸ Für ihn *„tritt neben den Fragen der Rohstoffversorgung und der Arbeitskräfte als die dritte Säule der Kriegswirtschaft [der Verkehr vermehrt] in Erscheinung.“*⁶⁹

Die Lokomotivproduktion stieg im ersten Kriegsjahr zwar um das Sechsfache – so konnte die DRB im Jahre 1940 ihren Fahrzeugpark mit knapp 1000 neuen Dampflokomotiven

⁶⁵ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.22

⁶⁶ Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.140

⁶⁷ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.22

⁶⁸ ebenda

⁶⁹ ebenda

aufstocken⁷⁰ – und die Produktion von Güterwagen ließ sich immerhin um das Doppelte vermehren, allerdings „*war damit weder das ursprünglich angestrebte Ziel [im Beschaffungsplan von 1939 sollten etwa 1500 neuen Maschinen geliefert werden⁷¹] erreicht, geschweige denn dem allgemeinen Bedürfnis auch nur in etwa entsprochen,*“⁷² da die Lokomotivfabriken wegen des Material- und des einsetzenden Fachkräftemangels nicht fähig waren mehr zu produzieren. Und so blieb die ohnehin schon sehr angespannte Lage des Schienenverkehrswesens, welche naturgemäß durch den Beginn des 2. Weltkrieges und hier vor allem aufgrund des nun gehäuften Transportes von Wehrmachtsgütern, nicht nur bestehen, sondern verschärfte sich weiter. Die Fehlkalkulation bzw. die Negierung der Wichtigkeit des Schienenverkehrswesens und die sich daraus ergebende geringe Zuteilung von Stahlkontingenten an diesen Industriezweig zeigte sich beispielsweise auch anhand der groben Abweichung der „*Mobilmachungsvorschriften des Generalbevollmächtigten für die Wirtschaft,*“ in denen festgeschrieben wurde, dass „*40 Prozent [der Verkehrskapazitäten der Reichsbahn] für die Wehrmacht zur Verfügung stehen sollten,*“ jedoch die Wirtschaft zu Beginn des Krieges 80 bis 82 Prozent der Kapazitäten in Anspruch nahm.⁷³

Man muss aufgrund dieser Daten davon ausgehen, dass das Verkehrs- bzw. das Transportproblem durch die stiefmütterliche Behandlung des Eisenbahnwesens auch der deutschen Wehrmacht nicht verborgen bleiben konnte, da sie durch die nun gehäuften Militärtransporte an einem zuverlässigen und reibungslosen Ablauf mehr denn je interessiert sein musste. Und tatsächlich meldeten sich durch die immer kritischer werdende Situation – bereits im ersten Kriegswinter ergab die „*ungenügende Vorbereitung des Verkehrswesens auf den Krieg [ernstzunehmende Störungen], als der dadurch bedingte Rückgang der Leistung im Bergbau*“ sich negativ „*auf die Energieversorgung der ganzen Industrie*“ auswirkte⁷⁴ – nun sogar hohe militärische Stellen zu jenem Thema zu Wort, ohne allerdings konkrete Vorschläge zu unterbreiten. So merkte beispielsweise der Chef des Wehrwirtschafts- und Rüstungsamtes im Oberkommando der Wehrmacht, General Georg Thomas – der nebenbei bemerkt in seinen Schriften das Aushungern großer Teile der sowjetischen Bevölkerung zugunsten der Ernährung der deutschen Wehrmacht vehement forderte – im November 1939 an, dass „*die Reichsbahn nur höchstens 140 000 t Stahl gegenüber 170 000 t im Ersten Weltkrieg erhalte.*“⁷⁵ Er machte den Reichswirtschaftsminister Walther Funk für eine adäquate Lösung dieses Prob-

⁷⁰ Griebel/Wenzel: Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven, S.8

⁷¹ ebenda

⁷² Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.138

⁷³ ebenda, S.144

⁷⁴ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.22

⁷⁵ Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.143

lems verantwortlich, der dieser Auffassung jedoch widersprach und entgegnete, dass es Aufgabe „der Wehrmacht sei, deswegen beim »Führer« zu intervenieren.“⁷⁶ Wenige Monate später, im Januar des Jahres 1940, wurde „in einem kriegswirtschaftlichen Lagebericht [...] seitens des Wehrwirtschafts- und Rüstungsamtes [...] das Transportwesen [als] »das Problem der deutschen Kriegswirtschaft«“⁷⁷ charakterisiert. Denn selbst führende Vertreter der Stahlindustrie mokierten sich nun darüber, dass „die Eisenbahn zuwenig Eisen und Stahl erhalte“ und die „laufenden Wehrmachtprogramme [...] nicht durchführbar“ seien, wenn „die Neubestellung von Lokomotiven und Waggons nicht erheblich gesteigert werde.“⁷⁸

Obwohl es schon im ersten Kriegswinter in Berlin zu einem ersten Versorgungsengpass – „u.a. bei Kohle, Kartoffeln und Salz“⁷⁹ – kam, konnte eine fundamentale Krise 1940 noch abgewendet werden, vor allem auch deshalb, weil „die Beanspruchung der Reichsbahn“ bei der deutschen Besetzung Norwegens und Dänemarks sowie beim Westfeldzug 1940 „noch kaum größer als bei dem Angriff auf Polen“ war.⁸⁰ Ein Grund dafür, dass der Transport nicht zusammenbrach, dürfte auch darin liegen, dass einzelne kleinere Maßnahmen unternommen wurden. Dazu zählten beispielsweise die Beschränkung des Fernreiseverkehrs, die Rationalisierung des Transports durch die Erstellung von „Dringlichkeitslisten für Wirtschaftsgüter“⁸¹ oder die Eingliederung von Schienenfahrzeugen an die Deutsche Reichsbahn aus denjenigen Ländern oder Landesteilen, welche dem Deutschen Reich vollständig angeschlossen wurden. So wurde beispielweise „ein prozentualer Anteil an Fahrzeugen“ aus den „polnischen Westgebiete[n], Elsaß-Lothringens, Luxemburgs oder der Untersteiermark“ an die DRB abgegeben.⁸² Doch auch französische und belgische Schienenfahrzeuge sollten für innerdeutsche Zwecke Verwendung finden, nachdem diese beiden Länder im Laufe des Jahres 1940 vollständig okkupiert waren. Denn viele der Eisenbahnen, welche massenhaft Rohstoffe und fertiges Material aus diesen besetzten Gebieten in das Dritte Reich abtransportiert hatten, blieben einfach dort und wurden für Aufgaben der Deutschen Reichsbahn eingesetzt. So wurden bereits im Herbst 1940 die dafür in Frankreich und Belgien verantwortlichen Wehrmachttransportdienststellen angewiesen, „eine teilweise Abgabe von 3000 Lokomotiven und 100 000 Güterwagen, davon 1000 Maschinen und 15 000 Waggons aus Belgien, vorzube-

⁷⁶ Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.144

⁷⁷ Kriegswirtschaftlicher Lagebericht Nr. 5 (Januar 1940) des Wehrwirtschafts- und Rüstungsamtes. BA-MA RW 19/90, zitiert nach: Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.156

⁷⁸ Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.143

⁷⁹ ebenda, S.155

⁸⁰ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.22

⁸¹ Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.155

⁸² ebenda, S.157

reiten.“⁸³ Viele dieser französischen und belgischen Lokomotiven wurden jedoch nicht wie in anderen Regionen üblich, einfach in den Besitz der DRB überführt, sondern von den jeweiligen nationalen Eisenbahndirektionen, welche bestehen bleiben durften – jedoch wurden dort die wichtigsten Stellen meist mit deutschem Personal besetzt – gebührenpflichtig ausgeliehen. So wurde beispielsweise die französische „Société Nationale des Chemins de fer Français“ (SNCF) mit „mehrere[n] hundert Millionen Reichsmark vergütet.“⁸⁴ Ergebnis dieser „Rekrutierungsaktionen“ war, dass die Deutsche Reichsbahn bereits am 31. Dezember 1941 etwas mehr als 4.000 Lokomotiven *“from others”* ausgeliehen hatte.⁸⁵ Dieser Bestand stieg zwar ein Jahr später auf 6.433, erreichte jedoch damit seinen Höhepunkt, da die ausgeliehenen Lokomotiven im Bestand der DRB am 31. Dezember 1943 „nur“ mehr 5.257 ausmachten.⁸⁶ Der Grund hierfür dürfte auch in den nach dem Überfall Hitlerdeutschlands auf die Sowjetunion am 22. Juni 1941 abermals geänderten Verhältnissen liegen.

2.2.3 Der Beginn des „Unternehmens Babarossa“

Konnten die Transport- und Logistikschwierigkeiten der Deutschen Reichsbahn in den ersten zwei Jahren des 2. Weltkrieges einigermaßen im Zaum gehalten werden, änderte sich dies aufgrund des Umstandes, dass die Entfernungen zwischen Heimat und Front mit dem Überfall der deutschen Wehrmacht auf die Sowjetunion am 22. Juni 1941 immens wurden. Die Krise verschärfte sich schlagartig, nachdem der Vormarsch der deutschen Truppen im Winter 1941/42 ins Stocken geriet, da im vorangegangenen Herbst *„die beginnende Schlammperiode den Lastwagenverkehr einschränkte“*⁸⁷ und somit die Strategie des Blitzkrieges als gescheitert angesehen werden konnte. Doch alles der Reihe nach.

Im Oktober 1939 war der Polenfeldzug der deutschen Wehrmacht als abgeschlossen erklärt worden, Dänemark und Norwegen waren im Frühjahr 1940 besetzt, die Benelux-Staaten wenige Zeit später, Paris wurde am 15. Juni 1940 von deutschen Truppen eingenommen und Frankreich wenige Tage später zweigeteilt. Und selbst mit dem Beginn der Bombardements auf Großbritannien durch die deutsche Luftwaffe 1940/41 konnte das Verkehrswesen im nun sehr viel größeren deutschen Hoheitsgebiet noch einigermaßen Schritt halten. Deswegen trat auch *„bis in das Jahr 1941 hinein [...] [bei] der Reichsbahn keine entscheidende*

⁸³ Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.157

⁸⁴ ebenda

⁸⁵ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.6

⁸⁶ ebenda

⁸⁷ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.23

Wende ein,⁸⁸ obwohl – wie bereits erwähnt – warnende Stimmen nicht verstummen wollten. Rohde umschreibt diesen Zustand sehr treffend, indem er ausführt, dass „in der Zeit der deutschen militärischen Erfolge für die politische Führung das Bild einer nicht leistungsfähigen Verkehrsorganisation undenkbar [war, denn]: Was nicht sein durfte, konnte einfach nicht sein.“⁸⁹ Ausschlaggebend waren die oben schon skizzierten Maßnahmen, wie das Ausleihen von Schienenfahrzeugen aus den Beständen der okkupierten Länder, der etwas höhere Ausstoß von Lokomotiven – 1940 kamen etwa 500 neue Dampflokomotiven in den Bestand der DRB, 1941 bereits 1392⁹⁰ – und die Rationalisierung des Transports durch Aufstellung von Dringlichkeitslisten von Gütern, welche transportiert werden durften. Lindernd kam ebenfalls hinzu, dass der „Feldzug gegen die Sowjetunion [...] offensichtlich schon in seiner Frühphase mit ausschlaggebend für die im Jahre 1941 zu verzeichnende größte Steigerung der Güterwagenproduktion [war], die es je gegeben hat,“⁹¹ so Rohde. Bei der Herstellung von Lokomotiven war dies jedoch nicht der Fall, da die Produktion von neuen Lokomotiven nur langsam anstieg, was ihren Grund darin haben dürfte, dass „für ihren Neubau erheblich größere Rohstoffmengen einschließlich Edelmetallen erforderlich waren,“⁹² welche nicht ohne Weiteres an die Schienenfahrzeugindustrie abgegeben wurden, da die Machthaber im Deutschen Reich bis zur angesprochenen heftigen Krise im Winter 1941/42 weiterhin die Kraftfahrzeug- und Luftfahrtindustrie bevorzugten.

Für den Ostfeldzug, und damit für den Beginn des in den Programmen der deutschen Faschisten – bspw. in Hitlers „Mein Kampf“ – angestrebte Ziel der Eroberung von Lebensraum im Osten Europas, wurden zunächst im *“July 1941, 500 locomotives [...] from the lines of the Reichsbahn system for service in the East [bereitgestellt]. By the end of the year the number reaches 3,632, and by the end of February 1942, 5,363 locomotives were so engaged.”*⁹³ Aufgrund des auch für russische Verhältnisse strengen Winters auf den Kriegsschauplätzen in der Sowjetunion – „»die Außentemperaturen fielen [...] schon im Dezember 1941 auf -35 °C und sanken im Januar 1942 auf -42 °C ab«“⁹⁴ – waren bereits im März 1942 von *“34,363 locomotives on the Reichsbahn and the Ostbahn, a total of 9,321 [...] in or*

⁸⁸ Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.158

⁸⁹ ebenda

⁹⁰ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.4

⁹¹ Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.159

⁹² Niederschrift der 73. und 78. Präsidentenkonferenz der Deutschen Reichsbahn, 5.12.1939 u. 4.6.1940. Verkehrsmuseum Nürnberg, zitiert nach: Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.159

⁹³ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.5

⁹⁴ Hans Pottgießer: Die Reichsbahn im Ostfeldzug 1939-1944, Neckargemünd 1960, S.33 ff., zitiert nach: Gottwaldt: Die Eisenbahn im Zweiten Weltkrieg 2, S.27

awaiting shop for heavy repair.”⁹⁵ Der Grund für diese große Anzahl von Lokomotiven, welche in den Wintermonaten nach dem Überfall auf die Sowjetunion in Reparaturwerkstätten wieder fit gemacht werden mussten, war, dass die deutschen Lokomotivtypen „*nur zu etwa 20 Prozent wintersicher*“ waren, was bedeutete, dass „*alle übrigen Maschinen [...] ab ca. 15 Grad unter Null nicht mehr betriebsicher*“⁹⁶ waren. Man musste, um weiterhin den Nachschub an Kriegsmaterial und Soldaten aufrecht erhalten zu können, ständig neue Lokomotiven an die östliche Front nachschicken. Doch viele dieser als Ersatz gedachten Eisenbahnen „*hatten häufig schon beim Eintreffen in Brest Frostschäden [insbesondere „die außerhalb liegenden, mit Wasser oder Dampf gefüllten Teile*“⁹⁷ waren dafür anfällig] und waren nicht mehr einsatzbereit, [...] [da beispielsweise] *Auftaustände fehlten*«⁹⁸ oder aber durch die Kriegshandlungen „*die meisten Lokomotivbehandlungs-anlagen [sic!] zerstört waren oder zu weit auseinanderlagen.*“⁹⁹ All diese Fakten bestätigen nochmals eindringlich, dass sowohl das Oberkommando der Wehrmacht sowie das Führungspersonal der NSDAP nicht für einen lang andauernden Krieg mit der Sowjetunion geplant und die damit einhergehenden Vorbereitungen getroffen hatten.

Doch die schwierigen Witterungsbedingungen in den okkupierten sowjetischen Gebieten sollten nicht die einzigen Probleme hinsichtlich des Transportwesens sein. Denn im Gegensatz zu der Besetzung Polens und der westlichen Staaten Europas konnte man in den Sowjetrepubliken kein intaktes Eisenbahnnetz für die notwendigen Transporte nutzen, da man nun entweder auf russische Breitspur oder auf „*von der Roten Armee selbst zerstörten Anlagen und Fahrzeuge*“¹⁰⁰ traf. In jedem Fall war man „*darauf angewiesen, ein ganz neues Bahnsystem aufzubauen.*“¹⁰¹ Deswegen wurden, um den Betrieb am Laufen halten zu können, „*die wichtigsten Gleise der Hauptnachschubstrecken auf Regelspurweite umgenagelt*“¹⁰² – von 1524 Millimeter auf in West- und Mitteleuropa festgelegte Spurweite von 1435 Millimeter¹⁰³ – wobei ein Fortschritt auf diesem Gebiet „*jedoch nur sehr langsam*“ eintrat, da „*die Front*

⁹⁵ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.5

⁹⁶ Niederschrift der 73. und 78. Präsidentenkonferenz der Deutschen Reichsbahn, 5.12.1939 u. 4.6.1940. Verkehrsmuseum Nürnberg, zitiert nach: Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.159

⁹⁷ Niederschrift der 73. und 78. Präsidentenkonferenz der Deutschen Reichsbahn, 5.12.1939 u. 4.6.1940. Verkehrsmuseum Nürnberg, zitiert nach: Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.159

⁹⁸ Pottgießer: Die Reichsbahn im Ostfeldzug, S.33 ff., zitiert nach: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.27

⁹⁹ Niederschrift der 73. und 78. Präsidentenkonferenz der Deutschen Reichsbahn, 5.12.1939 u. 4.6.1940. Verkehrsmuseum Nürnberg, zitiert nach: Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.159

¹⁰⁰ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.22

¹⁰¹ ebenda

¹⁰² ebenda

¹⁰³ Gottwaldt: „Fahren für Deutschlands Sieg!“, S.172

inzwischen fast tausend Kilometer von der alten Reichsgrenze entfernt und man auf die Reparatur einer solchen Distanz nicht vorbereitet war.“¹⁰⁴

2.2.4 Die Lokomotivindustrie als kriegswichtiger Wirtschaftszweig

Dass eine Verkehrswende unumgänglich war, um die Möglichkeit eines deutschen Sieges im 2. Weltkrieg aufrecht erhalten zu können, blieb den dafür Verantwortlichen im Dritten Reich zu diesem Zeitpunkt nicht länger verborgen. Und so war es Oscar R. Henschel,¹⁰⁵ welcher als Lokomotivproduzent den Vorsitz der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung (DLV) inne hatte, der bereits im Oktober 1941 den Stein entscheidend ins Rollen brachte. So vertrat Henschel in einer Sitzung, an der neben führenden Industriellen auch die *„Leitung des Vierjahresplanes ohne direkten Auftrag“* teilnahm, die Auffassung, dass *„die Werke bis zu 20 Prozent mehr Maschinen liefern könnten, wenn eine geeignete Konstruktion vorläge.“*¹⁰⁶ Mit diesen ausgesprochenen Überlegungen brüskierte er das Reichsbahnzentralamt Berlin, da er den dort Verantwortlichen unterstellte, Lokomotiven *„zu teuer und zu aufwendig“* zu konstruieren und für eine auf den Krieg angepasste Vereinfachung nicht zugänglich zu sein.¹⁰⁷ Und auch bei der DRB stieß Henschels Meinung auf Widerspruch, doch erklärte er am 14. November 1941 dem Reichsverkehrsminister Dorpmüller, dass es durchaus möglich sei die jährliche Lokomotivproduktion auf 1.800 Einheiten zu steigern, wenn es ab 1942 zu einem staatlich geplanten Lokomotivlieferprogramm kommen sollte, *„nach dem jede Firma nur noch eine der Reihen 44 und 50 produzieren dürfe, die sie nach Vergebung 1942/I schon in Auftrag hatte.“*¹⁰⁸ Diese Vereinfachung der Lokomotivproduktion sollte nach Auffassung Henschels ein Jahr später weiter forciert werden, da dann lediglich *„ein Typ im Leistungsprogramm der BR [Baureihe] 50 gefertigt werden [sollte], dessen Baupläne die DLV bis zum Jahresende 1941 vorlegen wolle.“*¹⁰⁹ Die Deutsche Lokomotivbau-Vereinigung zielte mit dem Vorstoß einerseits auf eine Verbesserung des Transportwesens in Hitlerdeutschland, doch andererseits war die Krise im nun bereits dritten Kriegswinter ein optimaler Zeitpunkt für die Industrie *„wieder einen größeren Einfluß bei der Planung von Reichsbahnlokomotiven*

¹⁰⁴ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.23

¹⁰⁵ Eine genauere biographische Darstellung Oscar R. Henschels findet sich unter dem Punkt 6.2.4 in dieser Arbeit.

¹⁰⁶ Friedrich Witte: Zehn Jahre Reichsbahn-Zentralamt und die Kriegslokomotiven 1935-1945, In: LOK-Magazin 40, 1970, S.8, zitiert nach: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.23

¹⁰⁷ ebenda

¹⁰⁸ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.24

¹⁰⁹ ebenda

zu erstreiten,“ um eigene Vorstellungen und Entwicklungskonzepte durchzusetzen, wie es in den Besprechungen innerhalb der DLV in jenen Tagen geäußert wurde.¹¹⁰

Mit dem am 3. Dezember 1941 verkündeten Führererlass, welcher vor allem zu Rationalisierung und Massenfertigung „*unserer Waffen und Geräte*“ Stellung bezieht, wurden auch die oben genannten „Wünsche“ der Schienenfahrzeugindustrie erstmals weitgehend berücksichtigt¹¹¹ und nun aufgrund des Kriegsverlaufs von der Strategie des Blitzkrieges Abstand genommen, da nun Tiefen- statt Breitenrüstung betrieben werden sollte. Bereits zehn Tage vorher, am 24. November, wurde festgelegt, dass „zur Deckung des inzwischen auf 3000 Lokomotiven pro Jahr (!) festgesetzten künftigen DR-Bedarfs“ eine vereinfachte Lokomotive der BR 50¹¹² entworfen werden sollte, welche „dann auf Jahre hinaus nicht mehr verändert werden“ dürfte.¹¹³ „Deficiencies in the Class 50 locomotive resulted in the development of a modified and improved type, the Class 52.“¹¹⁴ Im Reichsverkehrsministerium (RVM) folgte man den Überlegungen von Oscar R. Henschel, indem man das Reichsbahnzentralamt bei der Konstruktion der neuen Lokomotive außen vorließ und stattdessen den Lokomotivfabriken, die dafür eigene Ausschüsse gründeten, diese Kompetenz übertrug.¹¹⁵ Damit stärkte der faschistische Staat weiter die Eigenverantwortlichkeit der Lokomotivindustrie. Dieser Umstand zeigt sich auch darin, dass das RVM und die Vertreter der Lokomotivfabriken in einer gemeinsamen Sitzung am 17. Dezember 1941 die Initiative der DRB begrüßten, welche vorschlug, eine Arbeitsgemeinschaft aus Firmenvertretern und Direktoren der Reichsbahn-Ausbesserungswerke zu Kriegslokomotiven zu gründen.¹¹⁶ „Am selben Tag wird das voraussichtliche Programm für 1943 bekanntgegeben: BR 44 = 360, BR 50 = 1440, BR 86 = 100 Einheiten; daneben BR 42¹¹⁷ = 100 und BR 83 = 100 Stück.“¹¹⁸ Doch nicht nur die Lokomotivindustrie erhielt durch den harten sowjetischen Winter 1941/42, der durch die damit verbundene Transportkrise des Dritten Reiches und die Abkehr der Blitzkriegsstrategie charakterisierbar ist, größeren Einfluss auf die Herstellung von Eisenbahnen. Auch die Militärs der deutschen Wehrmacht sahen durch erhebliche Ausfälle von auch dringlichsten Rüstungstrans-

¹¹⁰ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.24

¹¹¹ Martin Moll: „Führer-Erlasse“ 1939 – 1945. Edition sämtlicher überlieferter, nicht im Reichsgesetzblatt abgedruckter, von Hitler während des Zweiten Weltkrieges schriftlich erteilter Direktiven aus den Bereichen Staat, Partei, Wirtschaft, Besatzungspolitik und Militärverwaltung, Franz Steiner Verlag, Stuttgart 1997, S. 210 ff.

¹¹² Einen genauen Überblick über die verschiedenen während der NS-Zeit hergestellten Fahrzeuge und Baureihen findet sich unter Punkt 2.3 in dieser Arbeit.

¹¹³ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.24

¹¹⁴ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.7

¹¹⁵ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.27

¹¹⁶ ebenda

¹¹⁷ Die Lokomotiv-Baureihe 42 war der zweite Kriegslokomotivtyp. Einen genauen Überblick über die verschiedenen Kriegslokomotiv-Baureihen findet sich unter Punkt 2.3 in dieser Arbeit.

¹¹⁸ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.27

porten die gesetzten Kriegsziele gefährdet. Und so forderte das Oberkommando der Wehrmacht zur Jahreswende 1941/42 „noch für 1942 eine frostsichere Kriegslök.“¹¹⁹ Eine rasche Reaktion des Reichsmarschalls Göring war die Folge. Denn bereits am 7. Januar 1942 verkündete er, dass „dem Lokbau Vorrang vor allen anderen Rüstungsprojekten außer der Mineralölindustrie“ eingeräumt werden müsse.¹²⁰ Zur Untermauerung dieses Erlasses folgte „der Führerbefehl »Rüstung 1942« vom 10. Januar 1942 [...] dieser Linie,“ indem Fritz Todt, in seiner Funktion als Reichsminister für Bewaffnung und Munition, aufgetragen wurde, „die Verantwortung für Entwicklung und Produktion in noch stärkerem Maße den Betriebsleitungen selbst zu übertragen.“¹²¹ Die Lokomotivindustrie war nun angehalten eine an den Kriegsverlauf angepasste Lokomotive nach eigenem Gutdünken zu konstruieren und massenweise zu produzieren.¹²² Diese Selbstverantwortung der Industrie wurde jedoch erst mit der Übernahme des Ministeriums für Bewaffnung und Munition durch Albert Speer vollständig umgesetzt.

2.2.5 Das Ministerium für Bewaffnung und Munition unter der Führung Albert Speers

Nachdem Fritz Todt am 8. Februar 1942 tödlich verunglückte¹²³, musste ein Nachfolger für die nun vakante Stelle an der Spitze des für den deutschen Kriegsverlauf immens wichtigen Ministeriums für Bewaffnung und Munition gefunden werden. Die Wahl fiel auf Albert Speer, der diese Stelle bereits einen Tag später antrat und sich am 5. März 1942 zusammen mit Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller bei Adolf Hitler einfand, um Lösun-



Abbildung 1: Hitler sorgte sich um die Versorgung der Front, welche auch durch die Vernachlässigung der Schienenfahrzeugindustrie hervorgerufen wurde.

Quelle: Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 3. Jahrgang, Folge 3, März 1942, S.2

gen für die anhaltende Transportkrise zu erörtern, da „schon eine nennenswerte Zahl von Rüstungsbetrieben wegen der fehlenden Versorgung mit Rohstoffen und Halbfertigteilen“ stilllag.¹²⁴ Denn ob-

¹¹⁹ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.27

¹²⁰ ebenda

¹²¹ ebenda

¹²² ebenda

¹²³ Lebendiges Virtuelles Museum (LeMO) des Deutschen Historischen Museums Berlin: Die Landung in der Normandie, <http://www.dhm.de/lemo/html/biografien/TodtFritz/> [4. August 2011]

¹²⁴ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.29

wohl versucht wurde, wie in Punkt 2.2.2 in dieser Arbeit bereits dargestellt, in dieser Zeit beispielsweise über die vermehrte Beschaffung von rollendem Material aus den besetzten Ländern vor allem Westeuropas, die Transportkrise im Deutschen Reich zu verbessern, „gingen die Transporte [von und zur Ostfront] zu fast 100 Prozent über die Eisenbahn.“¹²⁵ Dieser Umstand spiegelt sich auch in den Zahlen des USSBS-Berichts über die Deutsche Lokomotivindustrie während des Krieges wieder. Dort ist tabellarisch festgehalten, dass sich innerhalb von nur einem Jahr die Bereitstellung an Lokomotiven für die Ostbahn von 4.258 (31. Dezember 1941) auf 9.602 (31. Dezember 1942) mehr als verdoppelte¹²⁶ und diese Lokomotiven in Hitlerdeutschland fehlten.

Ein am 7. März 1942 extra aufgestelltes Führerprogramm, welches in seiner Dimension davor und danach unübertroffen blieb, sollte deshalb Abhilfe schaffen. So war zunächst geplant, dass 15.000 neue Lokomotiven der Baureihe 50 hergestellt werden mussten.¹²⁷ Um

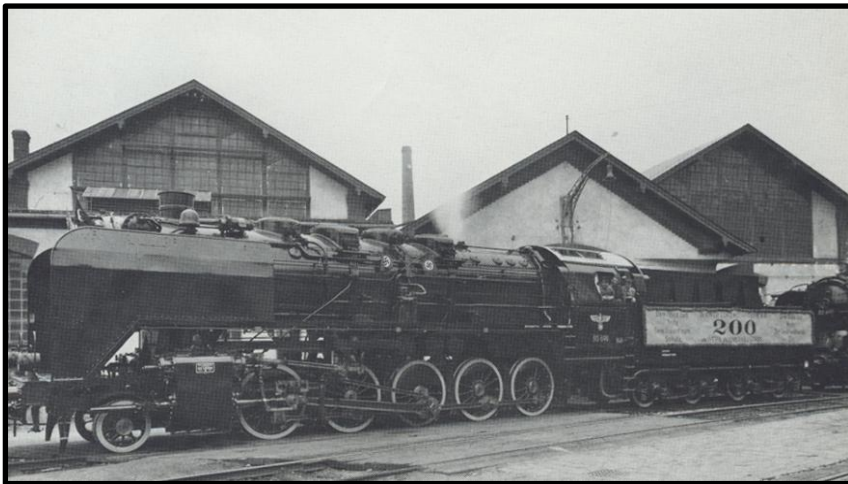


Abbildung 2: Eine zur Ablieferung bereitstehende Lokomotive der Baureihe 50 in Floridsdorf

Quelle: Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, Bild 148b

dieses ambitionierte Lokomotivbauprogramm in die Tat umsetzen zu können, sollte sich auch an den Strukturen und Zuständigkeiten der mit Eisenbahnherstellung, -konstruktion, -bezahlung und -bestellung etliches ändern. So erklärte der neue Minister für Bewaffnung und Munition, Al-

bert Speer, durch ein Abkommen mit dem Reichsverkehrsminister, Julius Dorpmüller, zunächst am 15. Februar 1942 „den Lokomotivbau erstmals im Zweiten Weltkrieg zu einen Teil der Rüstung.“¹²⁸ Zudem wurde zwischen diesen beiden Ministerien zum Lokomotivbauprogramm zusätzlich eine Übereinkunft getroffen, die Folgendes zum Inhalt hatte:

„1. Der Lokomotivbau und Waggonbau wird im Rahmen der Wehrmachtsfertigung vom Reichsminister für Bewaffnung und Munition gesteuert. 2. Es wird ein Hauptausschuß für Schienenfahrzeuge errichtet, der sich in je einen Sonderausschuß für Lokomotiven und

¹²⁵ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.29

¹²⁶ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.6

¹²⁷ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.31

¹²⁸ Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.160

einen für Waggon und sonstige Schienenfahrzeuge gliedert. Die Sonderausschüsse werden alle Maßnahmen hinsichtlich Vereinfachung der Konstruktion und der Fertigung selbstverantwortlich treffen. Sie werden aus Ingenieuren bestehen, die über besondere Kenntnisse in neuzeitlichen Fertigungsmethoden verfügen. Hierzu werden bewußt auch Ingenieure, die frei von allen Gewohnheiten und sogenannter Betriebsblindheit sind, aus anderen Fertigungsbereichen herangezogen. 3. Der Hauptausschuß wird von einem Vorsitzenden geleitet, den der Reichsminister für Bewaffnung und Munition bestimmt. 4. Der Hauptausschuß ist frei von jeder Bindung an das Reichsbahn-Zentralamt und das Reichsverkehrsministerium. Die bisherigen Sachbearbeiter der Reichsbahn stehen beratend zur Verfügung. Ob und wieweit sie herangezogen werden, entscheidet der Ausschuss. 5. Die letzten Entscheidungen trifft Reichsminister Speer im Benehmen mit Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller, dem zur Beratung ein Industriebeirat zur Seite steht.«¹²⁹

Bevor jedoch ein so riesiges Lokomotivbauprogramm aufgestellt werden konnte, mussten Überlegungen angestrengt werden, welche zu dem Schluss kamen, dass die „Kapazität aller für die Reichsbahn arbeitenden Werke [...], friedensmäßige Zulieferung und volle Kontingentierung vorausgesetzt, [...] jährlich etwa 12500 Lokomotiven“ betragen würde, dies jedoch in Kriegszeiten unrealistisch sei, so dass die angedachten „15000 Maschinen des Führer-Programms innerhalb von zwei Jahren hergestellt werden“ könnten.¹³⁰ So hätten die 16 Großdeutschen Lokomotivfabriken, welche sich durch die zwangsweise Auflösung der DLV am 6. Mai 1942 „durch Anordnung Nr. 26 des Reichsministers für Bewaffnung und Munition sowie durch eine entsprechende Anordnung des Hauptausschusses (Nr. 20)“ zu der Gemeinschaft Großdeutscher Lokomotivfabriken (GGL) zusammenschlossen, um als Verhandlungspartner gegenüber dem RVM und dem Hauptausschuss Schienenfahrzeuge (HAS)¹³¹ aufzutreten,¹³² in jedem der 24 Monate durchschnittlich 625 neue Lokomotiven produzieren müssen. Die Realität sah jedoch komplett anders aus. Dies musste auch Hitler bei einem neuerlichen Zusammenkommen mit Dorpmüller und Speer vom 23. bis zum 25. Mai 1942 erfahren, da der Reichsverkehrsminister über den Zustand der DRB verlautbaren ließ, dass die Deutsche Reichsbahn „keine Verantwortung für geregelte Verkehrsverhältnisse im Reich mehr übernehmen“¹³³ könne, da sie „für den deutschen Raum nur so wenig Waggon und Lokomotiven

¹²⁹ Witte: Zehn Jahre Reichsbahn-Zentralamt, S.10, zitiert nach: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.29

¹³⁰ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.37

¹³¹ Eine detaillierte Darstellung der Arbeit des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge findet sich unter Punkt 2.2.6 in dieser Arbeit.

¹³² Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.37

¹³³ Willi A. Boelcke: Deutschlands Rüstung im Zweiten Weltkrieg. Hitlers Konferenzen mit Albert Speer 1942 – 1945, Akademische Verlagsgesellschaft Athenaion, Frankfurt am Main 1969, S.124

zur Verfügung“¹³⁴ habe. Diese Aussage wird bestärkt, wenn man sich vor Augen führt, dass nun immer mehr Lokomotiven der Reichsbahn für Wehrmachtstransporte an der Ostfront zum Einsatz kamen und im Jahre 1942 zwar die Herstellungsziffer der Lokomotivbaufabriken kontinuierlich anstieg, der durchschnittliche monatliche Ausstoß an neuen Lokomotiven 1942 lediglich 217 betrug¹³⁵ und somit meilenweit von den vorgegebenen Zahlen entfernt blieb. Dabei konnte die Lokomotivindustrie aufgrund etlicher Vereinfachungen¹³⁶ und beispielsweise dem häufigen „Outsourcing“ des Tenderbaus an andere Maschinenbaufabriken „zwischen dem 1. April und 1. September 1942 eine Million Arbeitsstunden“ einsparen.¹³⁷ Und auch der Umstand, dass aufgrund des am 17. November 1941 verlautbarten Erlasses durch den Reichsmarschall Göring¹³⁸ „gegebene Dringlichkeitsstufe [...] zur Bereitstellung von Material, Arbeitskräften und Werkskapazitäten vor allen anderen Bedarfsträgern,“¹³⁹ konnte eigentlich nur begünstigend wirken.

Welche Gründe verhinderten dann den höheren Ausstoß an Lokomotiven? Vielleicht war es eigene Überschätzung auf unterschiedlichsten Ebenen aufgrund von Profilierungssucht, möglicherweise auch Schwierigkeiten bei der reibungslosen Umstellung auf eine fordistische Produktionsweise. Auf alle Fälle war das Schwanken auf der Stufe der Entscheidungsträger in Politik und Militär zwischen Breiten- und Tiefenrüstung sowie die immerwährende Hinwendung Hitlers an die Automobilindustrie kein förderlicher Umstand. Eine Besserung trat vor allem erst nach der Ernennung Albert Ganzenmüllers¹⁴⁰ „zum Nachfolger des auch von Speer als zu unbeweglich eingestuften Verkehrs-Staatssekretärs Kleinmann“ durch Hitler ein. Diese Personalfrage wurde bei jener Unterredung mit Dorpmüller und Speer mit Hitler im Mai 1942 getroffen. Ganzenmüller war bis zu jenem Zeitpunkt „Abteilungspräsident [...] und Reichsbahn-Generalkommissar für den Bereich Haupteisenbahndirektion Ost in Poltawa, [...] der im Winter 1941/42 den völlig zusammengebrochenen Verkehr auf der Strecke Minsk-Smolensk wieder in Gang gebracht hatte.“¹⁴¹ Krisenbewältigungsrezepte waren vor allem die bereits des Öfteren erwähnte, verstärkte „Anmietung von Wagen im Ausland“ sowie die „Senkung des Schadwagenbestands“ die „Auflösung von Wagenreserven,“ „rigoros beschleunigte Ladevorgänge“ und „die Zulassung einer Überladung der Wagen um 2 t –

¹³⁴ Albert Speer: Erinnerungen, Berlin 1969, S. 237, zitiert nach: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.38

¹³⁵ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.11

¹³⁶ Eine genaue Darstellung über die weiteren Entwicklungen der Dampflokomotive findet sich unter Punkt 2.3 in dieser Arbeit.

¹³⁷ VDI-Zeitschrift 86 (1942), S. 675, zitiert nach: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.32

¹³⁸ Wenzel/Stockklausner: Lokomotiven, S.8 f.

¹³⁹ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.31

¹⁴⁰ Eine genauere biographische Darstellung Albert Ganzenmüllers findet sich unter Punkt 6.2.3 in dieser Arbeit.

¹⁴¹ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.38

selbst auf die Gefahr hin, daß vereinzelt Heißläufer und Achsbrüche auftreten“ mussten.¹⁴² All diese Maßnahmen wurden ebenfalls auf dem besagten Berliner Treffen im Mai 1942 veranlasst und dem neuen Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium Ganzenmüller übertragen, der diese Aufgaben sofort übernahm.¹⁴³

Unabhängig von den Schwierigkeiten, die auch weiterhin bei der Produktion von Lokomotiven bestanden, wurde am 15. August 1942 vom Hauptausschuss Schienenfahrzeuge entschieden, dass von der Kriegslokomotive der Baureihe 52 insgesamt 7.000 Stück, welche bis zum Februar 1944 geliefert werden sollten, und von der schwereren Kriegslokomotive der Baureihe 42¹⁴⁴, welche zu diesem Zeitpunkt noch nicht fertigkonstruiert war, die restlichen 8.000 Einheiten produziert werden sollten.¹⁴⁵ Die erste Kriegslokomotive 52 001 wurde von den Berliner Borsig Lokomotiv-Werken in einer feierlichen Zeremonie, an der auch die beiden Minister Speer und Dorpmüller partizipierten und welche von *„der Tagespresse und in den Fachzeitschriften ausführlich gefeiert“*¹⁴⁶ wurde, am 12. September 1942 abgeliefert.¹⁴⁷ Um die Betriebstauglichkeit dieser neuen Kriegslokomotive zu prüfen und jenen Fabriken vorzuführen, welche diese produzieren sollten, schickte der Vorsitzende des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge Gerhard Degenkolb¹⁴⁸ die 52 001 auf eine 5.000 km lange Rundfahrt.¹⁴⁹ Man war sich in den Kommandozentralen einig darüber, dass allein der Neubau von Lokomotiven nicht wirksam genug gegen die Transportkrise sei. Es sollten sogenannte Reichsbahn-Ausbesserungswerke (RAW) demolierte oder im Osten eroberte Lokomotiven, die nicht mit den mitteleuropäischen Gleisen kompatibel waren, repariert bzw. umgebaut werden. So konnte man einiges an Geld und Material sparen. Doch die RAWs übernahmen nicht nur Reparationsarbeiten, sie rüsteten mit der Fortdauer des Krieges mehr und mehr Lokomotiven frostsicher für den Osteinsatz aus. Die RAWs wurden in ihrer Arbeit zum Teil jedoch massiv von den Lokomotivfabriken „sabotiert“, da diese nicht in den Mengen Ersatzteile für die RAW produzierten, wie es laut Planung vorgegeben war. Trotz alledem rüsteten sie zum Beispiel *„bis Ende September 1942 insgesamt 7317 Lokomotiven“* mit einem erweiterten Frostschutz aus.¹⁵⁰

¹⁴² Speer: Erinnerungen, S. 238, zitiert nach: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.38

¹⁴³ Boelcke: Deutschlands Rüstung, S.125 ff.

¹⁴⁴ Einen genaueren Überblick über die verschiedenen Kriegslokomotiv-Baureihen findet sich unter Punkt 2.3 in dieser Arbeit.

¹⁴⁵ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.43

¹⁴⁶ Berliner Börsenzeitung Nr. 483, 13. Oktober 1942, zitiert nach: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.45

¹⁴⁷ Wenzel/Stockklausner: Lokomotiven, S.11

¹⁴⁸ Eine genauere biographische Darstellung Gerhard Degenkolbs findet sich unter Punkt 6.2.2 in dieser Arbeit.

¹⁴⁹ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.46

¹⁵⁰ Wenzel/Stockklausner: Lokomotiven, S.9

Mit den Gebietsgewinnen der faschistischen Wehrmacht im Spätsommer 1942 an der Ostfront gab es in der strategischen Vorgehensweise hinsichtlich der weiteren Rüstungsproduktion heftige Differenzen zwischen Speer und Hitler. Letzterer wollte nun wieder vermehrt Verbrauchsgüter produzieren lassen, was jedoch von Speer als unmöglich bezeichnet wurde, da er die Auffassung vertrat, dass *„die Tage der »Kanonen-und-Butter«-Zeit für immer vorbei seien.“*¹⁵¹ Dennoch wurde *„schon am 24. Oktober 1942 [...] die am 22. Mai 1942 geforderte Monatslieferung von 625 Einheiten (ab Juni 1943) auf 500 Loks herabgesetzt.“*¹⁵²

Trotz all den strategischen Meinungsverschiedenheiten gelang es dem faschistischen Deutschland mit dem strukturellem und personellem Umbau 1942 innerhalb der Lokomotivindustrie – Übernahme des Ministeriums Bewaffnung und Munition durch Albert Speer, Einsetzung Albert Ganzenmüllers als neuen Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium und Einführung der Selbstverantwortung der Industrie mit der Installierung des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge unter Leitung des bereits erwähnten Gerhard Degenkolbs – die Transportkrise weitestgehend unbeschadet zu überstehen. Durch diese *„Reorganisation der Kriegswirtschaft durch das Reichsministerium für Bewaffnung und Munition zugunsten der Industrie und auf Kosten“*¹⁵³ staatlicher Institutionen, kam es zu erheblichen Verstimmungen um verlorenen Einfluss und Kompetenzen. So kritisierte das größtenteils ausgeschaltete Reichsbahn-Zentralamt Berlin die neuen Strukturen, da der Verdacht geäußert wurde, die eingerichteten Ausschüsse im HAS handelten im eigenen Interesse und *„nicht in dem der Partei und des Staates.“*¹⁵⁴ Bei der Vergabe von Aufträgen ist dieser Verdacht durchaus berechtigt, da die Vorsitzenden der Ausschüsse meist von den Lokomotivfabriken selbst stammten und ihre eigenen Werke bevorzugten. So liegt es beispielsweise für Freund/Perz in ihrem Werk *„Das KZ in der Serbenhalle. Zur Kriegsgeschichte in Wiener Neustadt“* nahe, dass das zur Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf gehörende Werk in Wiener Neustadt *„einen Großauftrag zur Tenderproduktion an Land ziehen konnte,“* da *„deren technischer Direktor Paul Mauck gleichzeitig als Leiter des »Arbeitsausschusses Tender« im Hauptausschuß Schienenfahrzeuge fungierte und damit wesentlichen Einfluß auf die Auftragsvergabe hatte.“*¹⁵⁵ Allerdings kann bei der Preisbestimmung das vom RZA Berlin geäußerte Misstrauen nicht direkt bestä-

¹⁵¹ Alan S. Milward: Die deutsche Kriegswirtschaft 1939 – 1945, in: Hans Rothfels/Theodor Eschenburg [Hg.]: Schriftenreihe der Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte, Nummer 12, Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart 1966, S.81

¹⁵² Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.65

¹⁵³ Michael J. Neufeld: Die Rakete und das Reich. Wernher von Braun, Peenemünde und der Beginn des Raketenzeitalters, Brandenburgisches Verlagshaus, Berlin 1997, S.208

¹⁵⁴ Milward: Hitlers Konzept des Blitzkrieges, in: Probleme des Zweiten Weltkrieges. Herausgegeben von Andreas Hillgruber, Köln 1967, S.26, zitiert in: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.66

¹⁵⁵ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.38

tigt werden, da noch unter Fritz Todt ein Festpreissystem für Rüstungsgüter¹⁵⁶ dafür sorgte, dass eine Erhöhung der Preise auch bei der Lokomotivproduktion nicht eintreten konnte. Im Gegenteil sanken beispielsweise die Preise sowohl „beim Gruppenpreis I, auf den sie [die Industrie] keine Steuern zu zahlen brauchten, [...] [als auch beim] üblichen Gruppenpreis II.“¹⁵⁷ So fiel der Preis für eine Kriegslokomotive im Laufe des Weltkrieges auf etwa die Hälfte des ursprünglichen Preises einer Lokomotive der Baureihe 50 von 179.000 Reichsmark auf 90.000 Reichsmark, was auf das Engagement Degenkolbs zurückzuführen war, der keinerlei Interesse an teuren Lokomotiven hatte.¹⁵⁸ Ein weiterer Grund dürfte jedoch auch darin liegen, dass durch rigorose Gewichtsabnahme, welche wegen der vorgegebenen Vereinfachungen und Materialeinsparungen zustande kam¹⁵⁹, und der Einsparung von Arbeitszeit pro fertiggestellte Lokomotive, die Produktionskosten sanken.¹⁶⁰ Aufgrund des Druckes günstig und möglichst schnell zu produzieren ist es kaum verwunderlich, dass „immer wieder mangelhafte Maschinen aus den Werkhallen“ fuhren.¹⁶¹

2.2.6 Der Hauptausschuss Schienenfahrzeuge (HAS)

Wie in Punkt 2.2.5 bereits erörtert, wurde die Gründung des „Hauptausschusses Schienenfahrzeuge“ (HAS) im Zuge der Besprechung vom 15. Februar 1942 zwischen dem Reichsverkehrsminister Dorpmüller, dem neuen Minister für Bewaffnung und Munition, Albert Speer sowie Adolf Hitler beschlossen. Mit der Schaffung des HAS, welcher „seinen Sitz im Haus der DLV in Berlin-Charlottenburg, Bismarckstraße 112,“ einnahm und zu dessen Leiter „der ehemalige DEMAG-Direktor Gerhard Degenkolb“ ernannt wurde¹⁶², der im späteren Verlauf des Krieges zusätzlich mit der Leitung des Baus der Rakete A 4 und des Düsenjägers Me 262 befasst war,¹⁶³ überließ der faschistische deutsche Staat der Lokomotivindustrie weitreichende Kompetenzen sowie Freiräume gegenüber Staat und Partei, mit dem Hintergedanken dadurch „die Einführung der Massenfabrikation nach amerikanischem Muster“ schnellstmöglich erreichen zu können.¹⁶⁴ Das Reichsbahn-Zentralamt wurde durch diese strukturellen Maßnahmen weitestgehend neutralisiert, ebenso wie die DRB, die „nur noch

¹⁵⁶ Milward: Die deutsche Kriegswirtschaft, S.65

¹⁵⁷ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.66

¹⁵⁸ ebenda

¹⁵⁹ Einen genaueren Überblick über Vereinfachungen bzw. Materialeinsparungen während des 2. Weltkrieges findet sich unter dem Punkt 2.3 in dieser Arbeit.

¹⁶⁰ Griehl/Wenzel: Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven, S.10

¹⁶¹ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.66

¹⁶² ebenda, S.30

¹⁶³ Gottwaldt: „Fahren für Deutschlands Sieg!“, S.173

¹⁶⁴ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.29

zum Bezieher statt eines Auftraggebers bzw. Abwicklers für alle Neubaufahrzeuge“ herabgestuft wurde.¹⁶⁵

Doch nicht nur für die Schienenfahrzeugindustrie wurde solch ein Hauptausschuss eingerichtet. Es gab nun „auch Hauptausschüsse für Panzer, Munition, Geschütze, Elektrotechnik, Triebwerke, U-Boote und dergleichen,“ welche allesamt als „Mittelinanz des neuen Ministeriums“ dienen sollten und „im Technischen Amt unter Karl-Otto Saur zusammengefaßt“ waren.¹⁶⁶ Die Hauptausschüsse waren zudem zusätzlich in einzelne Aufgabengebiete unterteilt. So war der HAS für die beiden Sonderausschüsse Waggonbau und Lokomotiven verantwortlich. Letzterer „untergliederte sich nochmals in rund dreißig Arbeitsausschüsse (AA) und Betreuungsstellen,“ – so gab es beispielsweise die AA „Arbeitseinsatz, Auftragsregelung, Abnahme und Entfeinerung, Energieversorgung, Ersatzteilerfertigung, Kontingente, Typenbereinigung, Verlagerung, sowie die Behandlung von Kesseln, Rahmen, Tendern, Radsätzen, Schmiedestücken und Federn“ – in denen vor allem junge qualifizierte Ingenieure aus der Lokomotivindustrie zusammen mit Reichsbahnpersonal arbeiteten.¹⁶⁷ Ein für diese Diplomarbeit interessanter Aspekt ist, dass im Arbeitsausschuss (AA) Konstruktion Dr. Gilli von der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf als ständiges Mitglied vertreten war.¹⁶⁸

Am 12. März 1942, wenige Tage nachdem sich Hitler, Dorpmüller und Speer auf ein Lokomotivprogramm im Umfang von 15.000 Lokomotiven einigten, befasste sich auch der HAS mit diesem Thema. Um dieses ambitionierte Führerprogramm erfüllen zu können, war ihnen bewusst, dass sich die Lokomotivindustrie – anders als bis zu Beginn des Jahres 1942, als sie „für die Reichsbahn, für Privat- und Werksbahnen sowie für den Export noch mehr als hundert verschiedene“ Dampfloktypen bauten – auf wenige Baureihen beschränken musste, um einen massenhaften Ausstoß an Lokomotiven realisieren zu können.¹⁶⁹ Degenkolb hatte die Absicht, dass nun „möglichst alle in der GGL zusammengefaßten Lokfabriken¹⁷⁰ nur die Reichsbahn-Baureihe 52 produzieren,“ wogegen die einflussreichen Lokomotivhersteller

¹⁶⁵ Wenzel/Stockklausner: Lokomotiven, S.9

¹⁶⁶ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.30

¹⁶⁷ ebenda

¹⁶⁸ ebenda, S.31 Fußnote 41

¹⁶⁹ ebenda, S.40

¹⁷⁰ Mitgliedsunternehmen der GGL waren: Borsig Lokomotiv-Werke GmbH (Henningsdorf/Osthavelland), Maschinenfabrik Esslingen (Esslingen/Neckar), Henschel & Sohn GmbH (Kassel), Arnold Jung Lokomotivfabrik GmbH (Jungenthal bei Kirchen/Sieg), Krauss-Maffai AG (München-Allach), Friedrich Krupp AG Lokomotivfabrik (Essen), Maschinenbau und Bahnbedarf AG (Potsdam-Babelsberg), Ferdinand Schichau AG (Elbing), Berliner Maschinenbau-AG (Berlin), Wiener Lokomotivfabrik AG (Wien), Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken AG (Posen), Erste Böhmisches-Mährische Maschinenfabrik AG (Brünn und Prag), Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik (Grafenstaden/Straßburg), Aktiengesellschaft vormals Škoda-Werke (Pilsen und Prag), Warschauer Lokomotivfabrik AG/Ostrowiezer Hochöfen und Werke AG (Warschau), Oberschlesische Lokomotivwerke AG Kattowitz (Krenau Oberschlesien). Vorsitzender war der Landesbaurat H.G. Krauss aus München, in: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.37

Sturm liefen und damit argumentierten, dass ihnen damit „die Bestellungen ihrer privaten Stammkunden entgehen“ würden. Um keinen größeren Streit zu verursachen, einigte man sich schließlich darauf, dass die 16 Lokproduzenten „auf entsprechende Anfragen weiterhin mit Angeboten – nun aus dem Typenkatalog – antworten“ dürften.¹⁷¹

Auf den ersten Lieferplan des HAS vom 22. Mai 1942, welcher vorgab, dass „der monatliche Zuwachs ab Januar 1943 bereits fünfzig Lokomotiven betragen“ würde und man damit „im Sommer jenes Jahres die 500-Stück-Marke überschritten“ habe, folgte durch den AA Typenbereinigung und Auftragsregelung ein „auf die wichtigsten Modelle“ beschränkter Katalog, „der als »Typenprogramm der für die Dauer des Krieges zugelassenen Lokomotiven« mit der HAS-Anordnung Nr. 57 vom 27. Juli 1942 für alle Lokfabriken Gültigkeit bekam.“¹⁷²

Degenkolbs Vorgesetzte waren mit seiner Arbeit derart zufrieden, dass er von Hitler am 12. Dezember 1942 „auf Vorschlag des Ministers Dormmüller“ „in den Beirat der Deutschen Reichsbahn“ berufen¹⁷³ und ein halbes Jahr später, „am 28. Juni 1943 mit einer Zuwendung von 250000,- in die Dotationsliste des Führers aufgenommen wurde.“¹⁷⁴

2.2.7 Die Lokomotivindustrie während den letzten Kriegsjahren

Die Lokomotivindustrie Hitlerdeutschlands konnte während des gesamten Zweiten Weltkrieges im Jahr 1943 die meisten Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn aushändigen „und auch die Güterwagenfertigung konnte noch einmal heraufgesetzt werden, so daß die erreichten Zahlen auch insgesamt die absolut höchsten des Zweiten Weltkrieges darstellen.“¹⁷⁵ In Summe wurden 1943 nach Angaben des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge 5343, nach Berechnungen der DRB 4771¹⁷⁶ sowie laut Statistik des USSBS 5261¹⁷⁷ Lokomotiven produziert, wie das vom HAS prognostiziert wurde. „Im Juni 1943 wurden erstmals 500 Lokomotiven“¹⁷⁸ und Anfang Juli mit 51 Einheiten „die höchste erreichte Tagesleistung aller GGL-Fabriken“¹⁷⁹ hergestellt. Die Lokomotivindustrie war somit „der einzige industrielle Sektor, der eine nationalsozialistische »Sollforderung«, noch ein Jahr früher als geplant, er-

¹⁷¹ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.41

¹⁷² Friedrich Witte: Die Entwicklung der 1 E-h2 Kriegslokomotive Reihe 52 der Deutschen Reichsbahn, o. O. u. J., Denkschrift der DR, Berlin um 1942, zitiert nach: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.40

¹⁷³ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.46

¹⁷⁴ ebenda, S.65

¹⁷⁵ Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.161

¹⁷⁶ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.118

¹⁷⁷ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.11

¹⁷⁸ Vereinigung Deutscher Lokomotivfabriken: Die deutsche Lokomotivindustrie, S.19, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.43

¹⁷⁹ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.67

füllen konnte.“¹⁸⁰ Um ihren Erfolg dem deutschen Volk, welches durch die nun vermehrt einsetzenden alliierten Luftangriffe demoralisiert wurde, und auch der internationalen Öffentlichkeit kundzutun, planten der Hauptausschuss Schienenfahrzeuge und sein Vorsitzender Degenkolb „mehrere Demonstrationen ihrer Leistungsfähigkeit.“ So sollte der Minister für Bewaffnung und Munition Speer vor Arbeitern sprechen, wozu es am 3. Juli 1943 bei einem Besuch der „Babelsberger Produktionsstätten der Maschinenbau und Bahnbedarf AG“ tatsächlich auch kam.¹⁸¹

Vielleicht war diese Leistung gleichzeitig auch der ausschlagende Grund, weshalb Speer, nachdem Hitler bereits im März 1943 dem „Oberkommando der Wehrmacht“ versprochen hatte, die Panzerzahlen zu verdoppeln, ausgerechnet in der Babelsberger Lokomotivfabrik „die »Aktion Saur« zum künftigen Schwerpunkt der Kriegswirtschaft“ verkündete und somit „das Führerprogramm des Lokomotivbaus [...] aus der Spitzengruppe der Rüstungsvorhaben“ verdrängte.¹⁸² So wurden im Zuge dieser Abkehr des 1 Jahr vorher beschlossenen Führerprogramms, „die Stahlkontingente der Lokomotivindustrie um 20% gekürzt.“¹⁸³ Ungeachtet dessen konnte die Produktion von Lokomotiven bis zum Herbst 1943 nochmals zulegen. Den monatlichen Höchststand erreichte dieser Industriezweig im August 1943 mit 535 produzierten Lokomotiven.¹⁸⁴ Am 5. August 1943 wurde die Erstabnahme der zweiten deutschen Kriegslokomotive, welche im Kasseler Henschel-Werk gefertigt wurde, mit der Seriennummer 42 001 durch das RAW Göttingen durchgeführt, die bis zum 10. September auf die obligatorische „Rundfahrt zu den Lokomotivfabriken in der GGL“ ging.¹⁸⁵ Obwohl das RVM und die DRB an der Entwicklung der zweiten Kriegslokomotive „ständig beteiligt“ waren und „die polnische Ty 37 selbst als Entwurfsvorbild“ vorgeschlagen hatten, zeigte sich die Reichsbahn sehr bald enttäuscht darüber, dass die BR 42 „nicht die in sie gesetzten Erwartungen“ erfülle.¹⁸⁶ Und dennoch wurde der Bau der zweiten Kriegslokomotive bis Kriegsende weitergeführt. Als Produzenten dafür waren zunächst Henschel, Schwartzkopff, Schichau, Esslingen, Borsig, WLF und Krauss-Maffai vorgesehen.¹⁸⁷ Dabei blieb es jedoch nicht, da aufgrund der Prioritätenänderung Albert Speer im Herbst 1943 zusätzlich jene Bestimmung

¹⁸⁰ Vereinigung Deutscher Lokomotivfabriken: Die deutsche Lokomotivindustrie, S.19, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.43

¹⁸¹ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.67

¹⁸² ebenda

¹⁸³ Vereinigung Deutscher Lokomotivfabriken: Die deutsche Lokomotivindustrie, S.67, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.43

¹⁸⁴ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.11

¹⁸⁵ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.82 f.

¹⁸⁶ ebenda, S.90 f.

¹⁸⁷ ebenda, S.83

erließ, die beinhaltete, dass die in der GGL vertretenen Lokomotivfabriken „*Borsig und Krauss-Maffei ihre Produktion in den eigenen Werkstätten*“ einzustellen „*und dafür Bedarfsreparaturen für die Reichsbahn-Ausbesserungswerke durchzuführen*“ haben, da er davon ausging, dass auch eine geringere Anzahl von Lokomotivfabriken genügen würden, um ausreichend neue Maschinen bauen zu können.¹⁸⁸ So sollten Kontingente dieser beiden Unternehmen für andere Fertigungen zur Verfügung stehen.¹⁸⁹ Die Münchner mussten ihre Fabrikation „*von Dampflok für die DR bis zum 15. Oktober 1943*“ eingestellt haben, lediglich die Herstellung von „*elektrischen Lokomotiven sollte weitergehen.*“¹⁹⁰ Nach diesen Eingriffen sank die Ablieferung von Lokomotiven an die Deutsche Reichsbahn kontinuierlich. Dass Speer diese Entscheidung überhaupt treffen konnte, ist darauf zurückzuführen, dass Hitler am 2. September 1943 „*unter dem Titel »Konzentration der Kriegswirtschaft« das »Reichsministerium für Bewaffnung und Munition« in ein »Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion«*“ umwandelte und somit Speer mit „*nahezu unbeschränkten Vollmachten über die gesamte Industrie*“ ausstattete.¹⁹¹

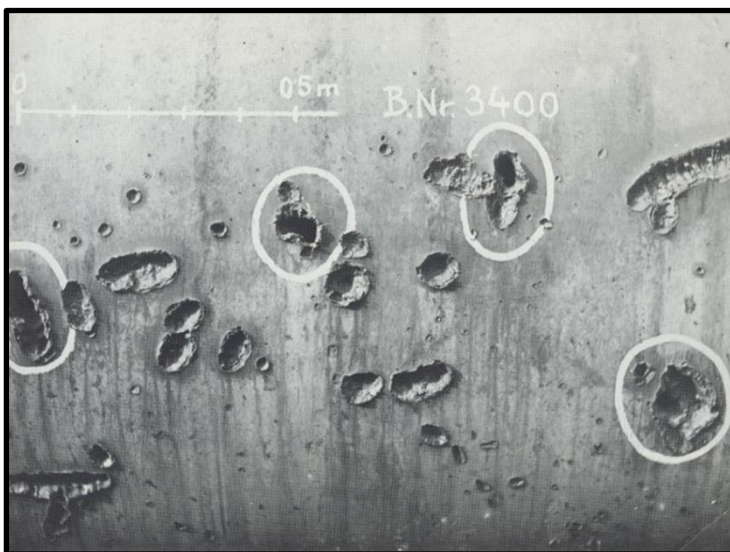


Abbildung 3: Beschädigung einer Lokomotive durch Einschusslöcher

Quelle: Johann Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg 1982, Bild 148a

In der Folgezeit nahmen nicht nur die alliierten Luftschläge auf deutsche Städte enorm zu, wobei „*Locomotive plants were not the specific target of air raids,*“¹⁹² sondern auch die Partisanentätigkeit in den besetzten Ländern – alleine „*im September 1943 zählte man bei 1256 Anschlägen an der gesamten Ostfront 649 schadhafte Lokomotiven. [...] 357 davon mußten zur Reparatur in Heimat-Ausbesserungswerke.*“¹⁹³ Aufgrund

dessen musste die Lokomotivindustrie „*3000 Arbeitskräfte für Instandsetzungsmaßnahmen an die RAWs abgeben,*“¹⁹⁴ „*um dort die Einberufungen zur Wehrmacht auszugleichen.*“¹⁹⁵

¹⁸⁸ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.67

¹⁸⁹ Wenzel/ Stockklausner: Lokomotiven, S.9

¹⁹⁰ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.67

¹⁹¹ Wenzel/ Stockklausner: Lokomotiven, S.9

¹⁹² NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.10

¹⁹³ Griebel/Wenzel: Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven, S.33

¹⁹⁴ Arold: Die technische Entwicklung, S.43

Diese Situation erschwerte nun zunehmend die Aufrechterhaltung des Verkehrs- bzw. Transportwesens und auch den weiteren Bau von Lokomotiven. So waren ausländische Zulieferfirmen häufig nicht mehr „*in der Lage, benötigte Teile zu liefern*“ oder waren gar so stark „*beschädigt, daß sie ihre Produktion vorübergehend einstellen mußten*“. ¹⁹⁶

Schwerer als die direkten Bombardements auf Lokomotivfabriken wirkten sich jedoch die Zerstörungen der Bahnhöfe und Gleisanlagen für den Verkehr aus. Die Verkehrswege waren vor allem ab dem Januar 1945 Hauptangriffsziele für die alliierten Bomber,¹⁹⁷ doch bereits vorher verursachten sie durch dieses Ziel größte Schäden und enorme Produktionsausfälle, wobei „*during the early phases of the war until 1944 transportation targets were attacked chiefly as alternates to other target systems or as targets of opportunity*“. ¹⁹⁸ Diesen Umstand untermauert auch die USSBS-Statistik über die in Tonnen gemessenen Bombenabwürfe auf Ziele des deutschen Landtransportes. So entfielen fast ein Drittel der von der „Royal Air Force“ (RAF) und der „United States Air Force“ (USAAF) abgeworfenen Bombentonnagen – 31,7% oder 875.919 von insgesamt 2.770.540 – auf Kosten der „*Land transportation*“, was noch einmal die Kriegswichtigkeit des Transportwesens auch für die Alliierten unterstreicht.¹⁹⁹ Wie schwerwiegend diese massiven Bombenabwürfe der RAF und der USAAF waren, belegt der Umstand, dass der Staatssekretär im RVM, Albert Ganzenmüller, „*für den Winter 1943/1944 ein Verkehrschaos prophezeite*“ und die Zentrale Planung deswegen entschied, „*die Stahlzuteilung im ersten Quartal 1944 nicht weiter zu kürzen*“²⁰⁰ – die monatlichen Kontingente für die Lokomotivindustrie lagen im Frühjahr 1944 sowieso nur noch „*zwischen 50000 und 60000 t*“, die für den Bau von etwa 350 Lokomotiven ausgereicht hätten,²⁰¹ die aufgrund kriegsbedingter Ursachen nach dem vierten Kriegswinter 1943/44 lediglich im Oktober 1944 (351 Lokomotiven) erreicht werden konnten.²⁰² Bereits ein Jahr früher zog es der HAS aufgrund der Bombardierungsgefahr vor, und mit ihm der Großteil der Arbeitsausschüsse, sowie das GGL-Büro, „*aus dem Lokomotivhaus in Berlin nach dem sächsischen Ort Mittweida*“ zu ziehen, so dass sich in Berlin „*nur noch die Verbindungsstelle*“ befand.²⁰³ Auch wenn der Bericht des USSBS zu dem Urteil kommt, dass „*the attack on transportation*

¹⁹⁵ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.109

¹⁹⁶ ebenda, S.78, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.44

¹⁹⁷ Janssen: Das Ministerium Speer, S.261

¹⁹⁸ NARA: Attack on Transportation, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 1 File 1, S.61

¹⁹⁹ NARA: Statistical Appendix To Over-All Report, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 1 File 1, S.5

²⁰⁰ Janssen: Das Ministerium Speer, S.256

²⁰¹ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.117

²⁰² NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.11

²⁰³ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.78

was the decisive blow that completely disorganized the German economy,“²⁰⁴ wäre es jedoch falsch anzunehmen, dass die Werke der in der GGL vertretenen Unternehmen keinerlei Schäden von den alliierten Luftangriffen davon trugen. Vor allem die größten Werke *“Krupp, Henschel, and Vienna works“* wurden erheblich in Mitleidenschaft gezogen.²⁰⁵ Doch auch bei anderen Herstellern wurden enorme Schäden verursacht, wie etwa bei der Berliner Maschinenbau-AG, der Maschinenbau und Bahnbedarf AG in Potsdam-Babelsberg,²⁰⁶ oder auch im Zuge der alliierten Invasion bei Lokomotivherstellern im besetzten Westen. Dies sollte sich natürlich erheblich auf die Produktion auswirken. *“At the rate of 30,000 man-hours per finished locomotive, however, the French and Belgium firms lost 14 locomotives [...] in June 1944 and the German firms but 4”* aufgrund von durch alliierte Bombardements verursachte Arbeitsausfälle.²⁰⁷

In jenem Juni griff Hitler mit einem weiteren Führererlass (19. Juni 1944) erneut direkt in die Lokomotivindustrie ein und wollte weitere Kapazitäten für die Rüstungsproduktion schaffen, indem er die Vorgabe verkündete *„lediglich einige leistungsfähige Werke [...] weiter Lokomotiven bauen“* zu lassen.²⁰⁸ Etwas verwunderlich schien es daher, dass Hitler sich kein halbes Jahr später, am 12. Oktober 1944, dazu bereit erklärte *„Rüstungsarbeiter zur Wiederherstellung der Verkehrsanlagen »auch bei Einbruch in die Rüstungsfertigung«“* zur Verfügung stellen zu lassen, *„da die Aufrechterhaltung des Verkehrs für die operativen Maßnahmen und auch für die Aufrechterhaltung der Rüstung von entscheidender Bedeutung ist.“*²⁰⁹ Ebenfalls etwas widersprüchlich erscheint die Vorgehensweise des Chefs des technischen Amtes im Ministerium Speer, Saur, der aufgrund der erneuten Gefahr einer Transportkrise im Herbst 1944 beabsichtigte *„im Juni 1944 noch die Beförderung des Lokprogramms in eine höhere Dringlichkeit“* zu veranlassen, um dann im Herbst im Rüstungsstab mit den Worten *„»Schafft Panzer, repariert Panzer, Lokomotiven haben wir genug!«“* eine *„neue Programmsenkung“* auszurufen, wonach der Bau der Baureihe 52 *„zum Jahresende 1944 auslaufen“* hätte sollen.²¹⁰ Der wesentliche Grund für diese Meinungsverschiedenheiten dürfte darin liegen, dass mit dem Vorrücken der Alliierten die Lokomotiven und Waggons aus-

²⁰⁴ NARA: The United States Strategic Bombing Survey. Summary Report. The German War Economy, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 1 File 1, S.12

²⁰⁵ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.10

²⁰⁶ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.117

²⁰⁷ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.10

²⁰⁸ Wenzel/Stockklausner: Lokomotiven, S.9

²⁰⁹ Boelcke: Deutschlands Rüstung, S.426

²¹⁰ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.117

reichten, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Dazu mussten jedoch „radikale[...] Verkehrsperren wenigstens dort [durchgeführt werden], wo wegen der militärischen Ereignisse ein ungestörter Ablauf nötig war, den Verkehr flüssig zu halten.“²¹¹ Es wurde gefordert, dass nur noch Lokomotiven der 42er Baureihe hergestellt und der Bau der BR 52 komplett eingestellt werden sollten.²¹² Diese erneute Umstellung kam jedoch nicht mehr zum Tragen, da selbst bei der „letzte[n] Abnahmemeldung [vom 23. März 1945 mit den Produktionszahlen für den Februar 1945], die aus der Zeit vor der Kapitulation noch vorhanden ist,“ einige Werke noch Lokomotiven der BR 52 lieferten.²¹³

2.2.8 Die Lokomotivfabriken im besetzten (westlichen) Ausland

Wie bereits unter Punkt 2.2.2 aufgezeigt, wurden große Bestände von Schienenfahrzeugen aus den vor allem seit 1940 von Hitlerdeutschland besetzten Ländern Europas für innerdeutsche Zwecke verwendet, um das chronische Defizit an rollendem Material zu verringern, um dadurch den Verkehr in Deutschland sowie zu bzw. von den Kriegsschauplätzen aufrecht erhalten zu können. So wurden im Laufe des 2. Weltkrieges beispielsweise „von den französischen Lokomotiven [...] mehr als 25 Prozent nach Deutschland überführt,“²¹⁴ wofür die SNCF teilweise über Leihgebühren entschädigt wurde.

Doch die Deutsche Reichsbahn bediente sich nicht nur an bereits vorhandenen Beständen von Lokomotiven und Waggons der okkupierten Staaten, um dem stetig verschlechternden Zustand des Verkehrs- und Transportwesens entgegenzuwirken. So wurden zunächst im Zuge des im Frühjahr 1942 aufgestellten Lokomotivprogramms „auch den besetzten Ländern Westeuropas eine fest umrissene Rolle zugewiesen.“²¹⁵ Aufgrund der zur Wehrmacht eingezogenen Arbeiter und der nun geforderten immensen Produktionsanstrengungen für die Lokomotivfabriken forderten diese „im Einklang mit dem Verhalten der übrigen Rüstungsindustrie [...] qualifizierte französische und belgische Arbeiter an.“²¹⁶ Diesem Ansuchen wurde entsprochen. Für diese Aufgabe war der Gauleiter von Thüringen, Fritz Sauckel, der seit 1942 zudem auch Beauftragter für den Arbeitseinsatz war, verantwortlich. Sauckels Methoden stießen jedoch nicht nur im Ausland, sondern auch „im Ministerium Speer auf ständig wachsende Kritik,“ die sich darin manifestierte, dass zwischen dem 16. und 18. September 1943 Jean

²¹¹ Janssen: Das Ministerium Speer, S.261

²¹² Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.117

²¹³ ebenda, S.118

²¹⁴ Eugen Kreidler: Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges. Einsatz und Leistung für die Wehrmacht und Kriegswirtschaft. Göttingen/Frankfurt/Zürich 1975, zitiert nach: Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.158

²¹⁵ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.69

²¹⁶ ebenda

Bichelonne, Produktionsminister der mit den deutschen Faschisten kollaborierenden Vichy-Regierung, in Berlin vorstellig wurde und seine Bedenken gegen einen allzu großen Abzug von Fachkräften aus der französischen Industrie äußerte.²¹⁷ Aufgrund dieser Intervention, die aus Angst vor einer dadurch ansteigenden Popularität der französischen Résistance herrühren, wurde vonseiten des Rüstungsministeriums die Entscheidung getroffen, „*zivile und weniger wichtige militärische Fertigungen in die Werke des Westens zu verlagern, um im Reich neue Kapazitäten freizubekommen, um den Luftangriffen aus dem Weg zu gehen, und um in der Frage der Zwangsarbeiter eine Beruhigung eintreten zu lassen.*“²¹⁸ So wurden vom Vorsitzenden des Hauptausschuss Schienenfahrzeuge Gerhard Degenkolb, der 1940 nach der Besetzung Frankreichs und der Beneluxstaaten für die „*Wiederinbetriebnahme der belgischen und nordfranzösischen Industrie beauftragt*“²¹⁹ war, „*noch Lose über 200 Stück BR 52 platziert.*“²²⁰ Der Großteil davon dürfte im Frühjahr 1943 abgegeben worden sein, als Speer Verlagerungen in die westlich okkupierten Länder im großen Stil vorbereitete und „*belgische Lokomotivfabriken mit Auflagen von Degenkolbs Lokomotivprogramm*“²²¹ belegte. Eigentlich wollte der HAS den ausländischen Produzenten im Westen keine Kriegslokomotiven herstellen lassen, doch änderte sich mit der sich zusehends verschlimmernden militärischen Lage diese Haltung, so dass sie später auch Kriegslok-Aufträge erhielten.²²² Es gab sogar Überlegungen von Borsig, Italien an dem Bau der BR 52 teilhaben zu lassen, was jedoch „*an der Devisenlage*“²²³ scheiterte.

Probleme in den westlichen okkupierten Gebieten sollten für die faschistische Kriegswirtschaft jedoch trotzdem nicht ausbleiben. Auf der einen Seite lief die Herstellung von Rüstungsgütern „*recht schleppend*“ an, da bereits „*die Rohstoffbeschaffung [...] aus Protest gegen die Deportation der Arbeiter*“ stockte.²²⁴ Auf der anderen Seite fühlten sich die französischen Fabrikbesitzer zu Recht benachteiligt, da die aus dem Deutschen Reich verlagerten Aufträge „*nicht von gleichstarken Partnern ausgehandelt und von deutscher Seite oftmals erpresserisch durchgedrückt wurden.*“²²⁵ Trotzdem wäre beispielsweise die französische Industrie „*ohne diese Aufträge dem wirtschaftlichen Ruin und einer gewaltigen Arbeitslosig-*

²¹⁷ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.69

²¹⁸ ebenda

²¹⁹ ebenda, S.30

²²⁰ ebenda, S.69

²²¹ »Nachrichten Nr. 20«, S. 212, zitiert nach: Janssen: Das Ministerium Speer, S.151

²²² Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.64

²²³ ebenda

²²⁴ ebenda, S.70

²²⁵ ebenda

keit ausgesetzt gewesen.«²²⁶ Und so waren auch sie stark an diesen Auslagerungen interessiert. „Der Gesamtwert der vergebenen Aufträge“ alleine nach Frankreich machte bis zum April 1942 bereits „4,5 Milliarden Reichsmark“²²⁷ aus, um danach noch um ein Vielfaches zu wachsen.

Mit der wahrscheinlicher werdenden militärischen Niederlage Hitlerdeutschlands und dem Näherrücken der Invasion der westlichen Alliierten der Anti-Hitler-Koalition in Frankreich – hauptsächlich Großbritanniens Streitkräfte und die der USA – die sich bereits im Mai 1943 auf einer Konferenz in Washington für eine militärische Landung im Frühjahr 1944 aussprachen,²²⁸ „ließ das Arbeitstempo [in den französischen, belgischen und den Fabriken in den Beneluxstaaten] *abermals nach*.“ Und trotzdem wurden bis zum Beginn der alliierten Invasion in der Normandie Anfang Juni 1944 industrielle Aufträge nach Frankreich verschoben, da sich die Luftangriffe auf Deutschland immer stärker negativ auf die Produktionsmöglichkeiten der faschistischen Industrie auswirkten.²²⁹ Erst nachdem die ersten 150.000 Soldaten der Anti-Hitler-Koalition französischen Boden unter ihren Stiefeln hatten²³⁰ und zunehmend Gebiete von den deutschen Besatzern befreit hatten, „setzte die industrielle Rückwärtsbewegung ein. Unter dem Stichwort Rückverlagerungen wanderten Maschinen, Rohstoffe und Vormaterial ins Reich – eine der übelsten Machenschaften der deutschen industriellen Kriegführung.“²³¹ Um gegen diese Demontageaktionen zu protestieren, legten im Herbst 1944 Arbeiterinnen und Arbeiter der belgischen und französischen Lokomotivindustrie ihre Arbeit nieder, und dies, obwohl diese Betriebe aufgrund „der Größe und Schwere ihrer Werkzeugmaschinen von dieser Rückverlagerung nur zum Teil betroffen“ waren.²³²

²²⁶ Otto Abetz: Das offene Problem. Ein Rückblick auf zwei Jahrzehnte deutsche Frankreichpolitik, Greven Verlag, Köln 1951, S. 262, zitiert nach: Janssen: Das Ministerium Speer, S.150

²²⁷ Janssen: Das Ministerium Speer, S.150

²²⁸ Lebendiges Virtuelles Museum (LeMO) des Deutschen Historischen Museums Berlin: Die Landung in der Normandie, <http://www.dhm.de/lemo/html/wk2/kriegsverlauf/normandie/index.html> [23. Juli 2011]

²²⁹ Janssen: Das Ministerium Speer, S.152

²³⁰ LeMO des Deutschen Historischen Museums Berlin: Die Landung in der Normandie, <http://www.dhm.de/lemo/html/wk2/kriegsverlauf/normandie/index.html> [23. Juli 2011]

²³¹ Janssen: Das Ministerium Speer, S.152

²³² Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.70

2.2.9 Die Beschäftigungspolitik und Arbeitsbedingungen während des Krieges

Nach dem USSBS-Bericht über die deutsche Lokomotivindustrie während des Krieges stieg die Anzahl der in diesem Wirtschaftszweig Beschäftigten im Laufe von nur zwei Jahren um 4.700. Demzufolge waren mit Kriegsbeginn 1939 17.800 angestellt, wohingegen 1941

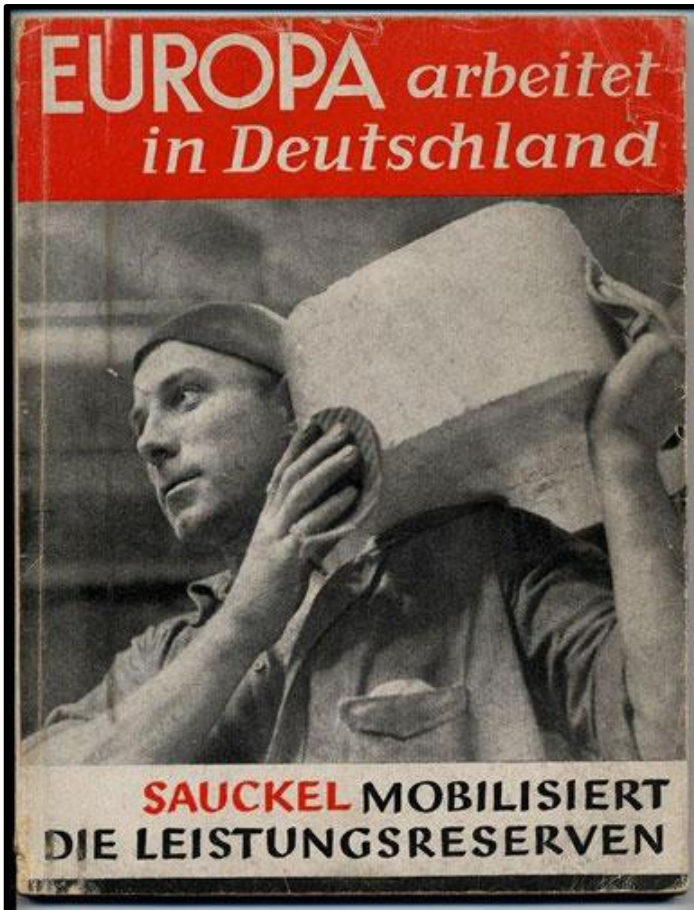


Abbildung 4: „Titelbild einer NS-Propagandabroschüre zum Einsatz ausländischer Zwangsarbeiter in Deutschland, 1943. (KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora)“

Quelle: Jens-Christian Wagner [Hg.]: Konzentrationslager Mittelbau-Dora 1943-1945. Begleitband zur ständigen Ausstellung in der KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora, Wallstein Verlag, Göttingen 2007, S.27

das im Oktober 1941 von Hitler gegebene Einverständnis, sowjetische Kriegsgefangene auch in der Rüstungsindustrie einzusetzen,²³⁴ erhöhte sich die Anzahl der im Lokomotivbau Beschäftigten „von 25000 im März 1942 auf 32000 im Juni,“²³⁵ um zum Jahresende laut den Angaben des USSBS-Berichtes auf “33,500 by the employment of 21,200 foreign workers” anzusteigen. Und von diesen 21.200 ausländischen Angestellten in der Lokomotivindustrie, waren knapp 10.000 in jenen Lokomotivfabriken beschäftigt, die nach dem 1. September

schon 22.500 Bedienstete in den Werkshallen der Lokomotivfabriken arbeiteten. Etwas verwunderlich erscheint es, dass dieser Bericht davon spricht, dass alle 22.500 Beschäftigten im Jahre 1941 die deutsche Nationalität besessen haben sollten und dies sich erst ab 1942 geändert haben sollte. So arbeitete demnach erst 1942 sowohl nicht-deutsches gemeinsam mit deutschem Personal in der Lokomotivindustrie.²³³ Bekannt ist, dass durch die Transportkrise 1941/42 und das im Frühjahr 1942 beschlossene Lokomotivbeschaffungsprogramm die Anzahl der nicht-deutschen Beschäftigten 1942 rapide anstieg, da der Beauftragte für den Arbeitseinsatz Fritz Sauckel nun auch intensiv für die Lokomotivindustrie in den besetzten Gebieten Personal rekrutierte. Durch

²³³ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.16f.

²³⁴ Janssen: Das Ministerium Speer, S.85

²³⁵ Witte: Zehn Jahre Reichsbahn-Zentralamt, S.11, zitiert nach: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.65

1939 unter deutschen Einfluss kamen.²³⁶ Vor allem waren dies französische und belgische Lokomotivfabriken, die nun auch für die Deutsche Reichsbahn produzierten. Diese Zahlen bedeuten, dass 1942 11.200 nicht-Deutsche und 12.300 Deutsche für die deutsche Lokomotivindustrie arbeiteten. Von letzteren waren jedoch wiederum 4.900 *“only available on temporary release from the Army because of the then presumed critical nature of the locomotive shortage.”* Mit dem Höhepunkt des Lokomotivbeschaffungsprogramms ein Jahr später stieg die Beschäftigung in der deutschen Lokomotivindustrie weiter an. So arbeiteten am Höhepunkt der Lokomotivherstellung 1943 13.450 Deutsche und 32.760 nicht-Deutsche in diesem kriegswichtigen Industriezweig.²³⁷ In einer Publikation der Vereinigung Deutscher Lokomotivfabriken, welche Arold in seinem Werk zitiert, beträgt der Höchststand an Beschäftigten in der Lokomotivindustrie während des 2. Weltkrieges gar 47.000.²³⁸

Als Beispiel der Höhe der ausländischen Beschäftigung kann hier das AEG-Lokomotivwerk Borsig-Henningsdorf dienen, in der 1943 *„61 Prozent der gesamten Belegschaft“* aus Kriegsgefangenen, ausländischen Arbeitern und Arbeiterinnen sowie KZ-Häftlingen bestand.²³⁹ Obwohl in der Minderheit, nahm der Großteil der deutschen Beschäftigten Führungspositionen in den Werken der Lokomotivfabriken ein, was dazu führte, dass die Hauptlast der vor allem schweren Arbeiten den nicht-deutschen Arbeitern und Arbeiterinnen zufiel.²⁴⁰ Dieser Umstand hatte jedoch auch einen für die faschistischen Machthaber angenehmen Nebeneffekt. So hätten sich die deutschen Beschäftigten den ausländischen überlegen fühlen können, was hier und da sicher der Fall war, jedoch kann die Solidarität unter den Arbeitern und Arbeiterinnen unabhängig der Nationalität als sehr groß eingeschätzt werden. Zum Beispiel ließ sich das Verbot, welches *„dem deutschen Volksgenossen“* untersagte, *„Kontakt mit den Fremden“* zu haben, nicht konsequent durchsetzen, da *„diese Vorgabe häufig mißachtet wurde.“*²⁴¹ Und dies, obwohl die *„Arbeiter, die zwangsweise in Deutschland eingesetzt waren, [...] menschenunwürdig in Barackenunterkünften eingepfercht“*²⁴² wurden und die Werksleitungen sowie die NSDAP-Funktionäre auch sonst alles Mögliche versucht hatten, die Arbeiterschaft nach Nationalitäten zu spalten.

²³⁶ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.17

²³⁷ ebenda

²³⁸ Vereinigung Deutscher Lokomotivfabriken: Die deutsche Lokomotivindustrie, S.11 ff., zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.30

²³⁹ Janssen: Das Ministerium Speer, S.85, zitiert nach: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.64 f.

²⁴⁰ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.17

²⁴¹ Auer [Hg.]: Krauss-Maffai, S.206 ff., zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.30

²⁴² ebenda

Doch die faschistische Diktatur sollte nicht nur die Lebensbedingungen für die ausländischen Arbeiterinnen und Arbeiter auf ein Minimum senken, auch von den deutschen Arbeitern und den deutschen Arbeiterinnen wurden große Opfer für den propagandistisch heraufbeschworenen „Endsieg“ abverlangt. Es gab nicht nur keine Lohnerhöhungen, es wurde „*um die Ausbringung an Fahrzeugen zu steigern, [...] die Arbeitszeit auf 60 Stunden und mehr pro Woche*“²⁴³ im Laufe des 2. Weltkrieges in der Lokomotivindustrie heraufgesetzt. So schrieb bereits Ende 1942 der Hauptausschuss Schienenfahrzeuge an den Direktor der Lokomotivfabrik in Wiener Neustadt Grau, dass „*»im Dezember wöchentlich mindestens 72 Stunden einschließlich Werkspausen«*“ gearbeitet werden müsse. Ebenso sollte an beiden Weihnachtsfeiertagen die Produktion nicht stillstehen. Für die Kriegsgefangenen und die ausländischen Beschäftigten war eine Sonderregelung vorgesehen.²⁴⁴ Durch die Erhöhung der Wochenarbeitszeit stieg auch die Produktivität jedes einzelnen Arbeiters enorm an. Dies belegt eine Statistik des USSBS, die besagt, dass 1944 jeder Arbeiter in der Lokomotivindustrie monatlich im Vergleich zu 1941 fast doppelt so viele Tonnen Lokomotiven hergestellt hatte. So baute 1941 ein Arbeiter monatlich 0,56 Tonnen und 1944 schon 0,98 Tonnen Lokomotiven.²⁴⁵

Hatten die faschistischen Ideologen vorgegeben, dass die Beschäftigung von Frauen nicht ihrem Weltbild entspräche und sich die arische Frau um die Erhaltung des deutschen Volkes kümmern und dem Manne dienen sollte, mussten sie aufgrund des allgemeinen Arbeitskräftemangels bereits zu Beginn des 2. Weltkrieges davon abgehen, um die Ausfälle der zur Wehrmacht einberufenen Männer zu kompensieren.

2.3 Die technische Weiterentwicklung der Dampflokomotive

Da sich die beiden vorhergehenden Kapitel ausführlich mit den personellen, administrativen und strategischen Veränderungen innerhalb der Lokomotivindustrie bzw. dem Verhältnis zwischen selbigen zu dem faschistischen deutschen Staat beschäftigt haben und dort kaum auf technische Details eingegangen wurde, soll in diesem Abschnitt der Arbeit ein kurzer Blick auf technische Entwicklungen der Lokomotive während des zu untersuchenden Zeitraumes gewagt werden. Aufgrund der Dominanz des Dampflokomotivbaus während der 12-jährigen Terrorherrschaft wird sich im Folgenden darauf beschränkt werden, die Weiterentwicklung der mit Dampf betriebenen Lokomotiven nachzuzeichnen. In Zahlen verdeutlicht

²⁴³ Vereinigung Deutscher Lokomotivfabriken: Die deutsche Lokomotivindustrie, S.33., zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.29

²⁴⁴ Fernschreiben Hauptausschuss Schienenfahrzeuge an Dir. Grau, zitiert nach: Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.45

²⁴⁵ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.10

bedeutete die Dominanz der Dampflokomotive, dass in dieser Zeit „rund 90% der Verkehrsleistung“ bei der Deutschen Reichsbahn über sie abgewickelt wurde.²⁴⁶ Und dies, obwohl Eisenbahn-Experten schon in den 30er und 40er Jahren das Zeitalter der Dampflokomotive zu Ende gehen sahen,²⁴⁷ da „die Wirtschaftlichkeit der Elektrolokomotive, die der Dampflokomotive in vielen Bereichen zu übertreffen“ schien.²⁴⁸ Gründe dafür, dass die Dampflokomotive dennoch solch eine hohe Bedeutung im Dritten Reich hatte, dürften darin liegen, dass „sie im Betrieb zuverlässig“ war, „einer Dauerbelastung ohne häufige Ausfälle standhalten“ konnte und die Herstellung „entgegen aller anderen Antriebsarten als relativ unkompliziert“ angesehen wurde.²⁴⁹ Großen Einfluss für die Beibehaltung der Dampflokomotive dürfte ebenfalls auf die Autarkiepolitik Hitlerdeutschlands zurückzuführen sein, da das für den Antrieb der Dampflokomotive notwendige Heizmaterial in Deutschland günstig zu erwerben war, was für das historisch rohstoffarme Deutschland enorm wichtig war. Dass die in den entsprechenden Ausschüssen tätigen Experten auch schon Pläne für die Zeit „nach dem Erreichen der großen sowjetischen Ölfelder“ den Bau von 5.000 ölgefeuerten Lokomotiven der Baureihe 52 anstellten – die glücklicherweise nie realisiert werden konnten – sei nur nebenbei erwähnt.²⁵⁰ Dies zeigt jedoch, dass auch die Entwicklung der Lokomotivproduktion stets an die vorherrschenden Gegebenheiten bzw. an die für den Krieg notwendigen Erfordernisse angepasst wurde.

Die Deutsche Reichsbahn war stets bemüht – und da stellte die Zeit des deutschen Faschismus keine Ausnahme dar – neueste technische Verfahrensweisen bei der Konstruktion von Lokomotiven anzuwenden, auch wenn sie ob der Konkurrenz der von Hitler bevorzugten Fahrzeugindustrie dazu gezwungen war, „mit einem attraktiven Angebot im Reiseverkehr aufzuwarten, was neben der Hebung des Komforts auch eine Steigerung der Geschwindigkeit erforderte.“²⁵¹ Dies galt ebenso für den Hauptausschuss Schienenfahrzeuge, der natürlich, nachdem er im Frühjahr 1942 eingesetzt wurde, nicht mehr auf Fahrkomfort zu achten hatte, sondern mit der vorhergehenden Transportkrise und der Fortdauer des Zweiten Weltkrieges in erster Linie die massenweise Herstellung von für den Osteinsatz tauglichen Kriegslokomotiven zur Aufgabe hatte. Mit den beiden – zwar nicht in dem angeforderten Umfang – massenhaft hergestellten Kriegslokomotiven der Baureihe 52 und 42 und der zumindest im Entwurfsstadium befindlichen dritten Kriegslokomotive erlangte der Dampflokomotivbau als kriegs-

²⁴⁶ Philipp: Die Leistungssteigerung der deutschen Lokomotiv-Industrie, in: Die Lokomotive. Zeitschrift für Lokomotivbau, Jg. 36, Nr.4, 1939, S.97 ff., zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.31

²⁴⁷ ebenda

²⁴⁸ Otto Höring: Elektrische Bahnen, Siemens Handbücher, Bd. 15, Verlag Walter de Gruyter, Berlin 1929, S.2 ff., zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.32

²⁴⁹ Arold: Die technische Entwicklung, S.32

²⁵⁰ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.43

²⁵¹ Arold: Die technische Entwicklung, S.32

wichtiger Industriezweig für den Kriegsausgang erhebliche strategische Bedeutung. Und dass sich auch die Konstrukteure der Reichsbahn bzw. jene der Industrie ihrer wichtigen Stellung im Deutschland der Hitlers, Goebbels, Görings und Speers durchaus bewusst waren, ist daran zu erkennen, dass sie bis zur Kapitulation Hitlerdeutschlands „*an weiteren Verbesserungen [...] gearbeitet*“ hatten.²⁵² In den Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf stößt man in den technischen Artikeln, welche meist von Dr. Giesl-Gieslingen geschrieben wurden, auf das interessante Detail, dass nicht nur die Produktionsweise an jene der Vereinigten Staaten von Amerika angepasst wurde, sondern dass die Lokomotivindustrie beispielsweise auch einige technische Neuerungen aus Übersee für ihre Produktion verwendete.²⁵³

2.3.1 Die Vereinheitlichung der Produktion

Eine Vereinheitlichung bzw. Beschränkung der bestehenden Baureihen der Deutschen Reichsbahn erhielt in der Lokomotivindustrie bereits Einzug, bevor die Faschisten in Deutschland die Regierungsgewalt übertragen bekamen. Schon während der 20er Jahre und besonders im Zuge der Zentralisation des Schienenverkehrs unter das Dach der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft fanden weitgehende Rationalisierungsmaßnahmen statt, welche durch „*den Lokomotiv-Normen-Ausschuß [...] sowohl bei der Planung als auch der Konstruktion*“²⁵⁴ Mitte der 30er Jahre weiter forciert wurde. Obwohl „*die Vereinheitlichung im Lokomotivbau*“ zu diesem Zeitpunkt bereits „*gut vorangeschritten*“ war und dies nun den strategischen Vorteil hatte, dass „*die Produktion und der Austausch einzelner Teile unter den Firmen problemlos ablief*“,²⁵⁵ musste die Lokomotivindustrie aufgrund des mit dem Beginn des Zweiten Weltkrieges entstandenen Mangel an Lokomotiven und dem dadurch erhöhten Zeitdruck die Rationalisierung der Produktion nochmals verstärken. Und dies obgleich die deutsche Lokomotivindustrie durch die Vereinheitlichung von Bauteilen „*wesentlich besser auf die Anforderungen der Kriegszeit vorbereitet*“ war als andere Industriezweige, was bedeutete, dass beispielsweise aufgrund der „*Normung von Abmessungen und Werkstoffen [...] Lokomotiven einer Baureihe bei allen Firmen*“ gefertigt werden konnten.²⁵⁶ Dieser Vorgang sollte sich vor allem positiv auf das Lokomotivbauprogramm vom Frühjahr 1942 auswirken, da nun die Hersteller von Lokomotiven angehalten waren, dampfbetriebene Lokomotiven

²⁵² Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.162

²⁵³ Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 2. Jahrgang, Folge 2, Feber 1941, S.4

²⁵⁴ Ralf Roman Rossberg [Hg.]: Deutsche Eisenbahnfahrzeuge von 1838 bis heute, VDI-Verlag, Düsseldorf 1988, S.63 ff., zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.28

²⁵⁵ Kurt Ewald: Dampflokomotive und Vereinheitlichung, in: Die Lokomotive, Jg. 39, Nr. 7, 1942, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.28

²⁵⁶ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.40

massenweise herzustellen, welche „den Erfordernissen des Kriegsbedarfs entsprachen, was insbesondere den Bau von Güterzuglokomotiven bedeutete.“²⁵⁷

Um einen möglichst effizienten, an Materialverbrauch sparsamen, einheitlichen und schnell zu fertigenden Lokomotivtypen konstruieren zu können, wurden mehrere unterschiedliche, auf den Vorschlägen der einzelnen Lokomotivbaufirmen basierenden, Versuchslokomotiven hergestellt, durch welche „die DR zu einer Vielzahl neuer Erkenntnisse“ gelangte.²⁵⁸ Die „Schweißtechnik im Triebwerk“ beispielsweise war für die deutsche Lokomotivproduktion eine grundlegend neue technische Anwendung, die erst mit dem Zweiten Weltkrieg dort Einzug erhielt und sich bewähren konnte und zudem eine „der bedeutendsten und radikalsten Änderungen gegenüber dem herkömmlichen Lokomotivbau“ war.²⁵⁹ Durch die „Forschung bei Turbinen-, Kondens-, Dampfspeicher-, Kohlenstaublokomotiven“ und vor allem nach der Konstruktion der ersten Kriegslokomotive der Baureihe 52 konnte die deutsche Lokomotivindustrie den Beweis erbringen, „daß die Dampflokomotive nach wie vor im Wettbewerb mit dem Diesel- und elektrischen Antrieb konkurrenzfähig war.“²⁶⁰ Diese erste Kriegslokomotive wurde auf der Basis der BR 50 konstruiert. So wurde für die BR 52 beispielsweise der „bei der Reichsbahn bisher übliche Oberflächenvorwärmer [...] vollständig“ entfernt, da angenommen wurde, „daß weder der Vorwärmer selbst noch seine Speisepumpe dem russischen Winter gewachsen sein würden, wie sich das bereits im Jahre 1941 an den älteren preußischen Maschinen gezeigt hatte.“²⁶¹

Bereits kurze Zeit nach der Installierung des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge verständigte sich der Arbeitsausschuss Konstruktion im März 1942 darauf, „den Entwurf nach den für die BR 52 geltenden Vorschriften zu revidieren“ und stattdessen eine neue, eine besser an „die besonderen Richtlinien für die Kriegsproduktion“ angepasste Kriegslokomotive konstruieren zu lassen, welche die polnische Ty 37 als Vorbild nehmen sollte.²⁶² Und so wurde den Lokomotivbaufirmen Anfang August „freigestellt, bis zum 31. August 1942 hierzu Entwürfe aufzustellen, wenn sie neue Gesichtspunkte vorschlagen konnten.“²⁶³ Für diesen zweiten, jedoch weniger häufig hergestellten Kriegslokomotivtypen der Baureihe 42, wurden zwei Hauptbauarten vorgegeben, von denen im August 1942 noch 8.000 und im September desselben Jahren immerhin noch 5.000 produziert werden sollten.²⁶⁴ Alles in allem wurden

²⁵⁷ Arold: Die technische Entwicklung, S.33

²⁵⁸ ebenda, S.34

²⁵⁹ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.48

²⁶⁰ Arold: Die technische Entwicklung, S.34

²⁶¹ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.49

²⁶² ebenda, S.79

²⁶³ ebenda

²⁶⁴ ebenda, S.81

von der zweiten Kriegslokomotive 859 Maschinen für die Deutsche Reichsbahn und 150 für fremde Bahnen hergestellt.²⁶⁵

Obwohl es in der Lokomotivindustrie zu einer Fließbandherstellung an Kriegslokomotiven der Baureihen 52 und 42 kam, gab es vor allem aufgrund der „*besonderen klimatischen Gegebenheiten der als Einsatzgebiete der Kriegslokomotiven vorgesehenen Länder*“ etliche „*Sonderausführungen an den Lieferungen.*“²⁶⁶ Diese Sonderausführungen sind auch darauf zurückzuführen, dass zwar das „*Vereinheitlichungsbüro [...] die Vorgaben*“ bestimmte, es „*jedoch in unternehmerischer Freiheit ausgestaltet werden*“ durfte, was zur Folge hatte, dass „*nicht alle der konstruierten Einheitslokomotiven*“ sich als erfolgreich erwiesen.²⁶⁷ In absoluten Zahlen gab es laut Arold „*223 abweichende Lokomotiven der BR 52,*“ welche nach seiner Auffassung hauptsächlich durch Materialeinsparungsversuche entstanden waren.²⁶⁸

2.3.2 Die Vereinfachungen aufgrund von Rohstoffmangel

Für das faschistische Deutschland hatte die misslungene Blitzkriegsstrategie der Deutschen Wehrmacht im Zuge des Unternehmens „Barbarossa“ weitgehende negative Auswirkungen. Aufgrund der Überschätzung der eigenen militärischen Stärke und der gleichzeitigen Unterschätzung der sowjetischen Leistungsfähigkeit und des beispielsweise damit verbundenen Nicht-Erreichens der moldawischen Ölfelder, für welche – wie erwähnt – auch die Lokomotivindustrie schon Pläne zur Verwendung gefunden hatte, schlitterte Hitlerdeutschland mit dem länger andauernden Zweiten Weltkrieg immer stärker in eine Rohstoffkrise, welche sich naturgemäß auch auf die Lokomotivindustrie negativ auswirken sollte. Und dies obwohl die Lokomotivindustrie schon zu Beginn des Zweiten Weltkrieges nicht die eigentlich zugestandenen Stahlkontingente geliefert bekam. Erst mit der schwerwiegenden Transportkrise im Winter 1941/42 und dem darauffolgenden Lokomotivbeschaffungsprogramm konnte dieser Industriezweig zeitweise wieder aus dem Vollen schöpfen, musste jedoch, so wie alle anderen Industrien enorme Materialeinsparungen im Produktionsprozess vornehmen, um dem Rohstoffmangel an wichtigen Materialien entgegenzuwirken.

So gelang es den Arbeitsausschüssen Konstruktion und Materialeinsparungen „*in dem langwierigen Prozeß der Entwicklung aus der Friedensausführung der BR 50 über alle Zwischenstufen bis hin zur Kriegslokomotive*“ der Baureihe 52 etwa 1.000 Einzelteile – wobei dies nicht der absoluten Zahl entspricht, da kleinste Teile als ein Teil gezählt wurden – einge-

²⁶⁵ Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.162

²⁶⁶ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.58

²⁶⁷ Manfred Weibrod/Hans Müller/Wolfgang Petznick: Deutsche Dampflokomotiven, Bd. 1-4, VEB Verlag Transpress, Berlin 1976, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.33

²⁶⁸ Arold: Die technische Entwicklung, S.43

spart und weitere 3.000 Teile vereinfacht werden konnten.²⁶⁹ Dadurch konnte das Gesamteinsatzgewicht pro fertiggestellter Kriegslokomotive von 165 Tonnen auf 139 Tonnen gesenkt werden.²⁷⁰ Wichtig und eindrucksvoll ist die enorme Ersparnis an wertvollen und wenig vorhandenen Metallen. So konnte der Kupferverbrauch der neu konstruierten Kriegslokomotive 52 001 im Vergleich zur 50 001, von 2.358 (Rohgewicht) bzw. 1.238 Kilogramm (Einsatzgewicht) auf 127 bzw. 89 Kilogramm gesenkt werden. Ein ähnliches Ergebnis wurde auch bei der Verwendung von Zinn erreicht, da lediglich noch 24 bzw. 19 Kilogramm anstatt 480 bzw. 305 Kilogramm benötigt wurden.²⁷¹

Anzumerken muss an dieser Stelle jedoch, dass sich *„nicht alle Einsparungen [...] auch als uneingeschränkt vorteilhaft“* herausstellten.²⁷² So wurde beispielsweise festgestellt, dass *„beim Einsatz der Lokomotiven auf schlechten Strecken und durch unzureichend ausgebildetes Personal des öfteren [sic!] Heißläufer und Ausschmelzung der Lager aufzutreten,“* was auf das *„Weglassen der Achslagerstellkeile“* zurückzuführen war.²⁷³ Der AA Konstruktion sowie der AA Vereinheitlichung gingen sogar soweit, dass sie die Windleitbleche wegließen, was jedoch wieder revidiert werden musste, *„nachdem sich gezeigt hatte, daß man auf sie nicht verzichten konnte.“*²⁷⁴

2.3.3 Die Anpassungen der Dampflokomotive an den Ostfeldzug

Noch bevor die Deutsche Wehrmacht 1941 in der Sowjetunion einfiel, wurde in der Lokomotivindustrie schon über eine Anpassung an einen möglichen Ostfeldzug nachgedacht, jedoch zunächst nicht weiter vertieft, da für die Sowjetunion ebenfalls ein kurzer Krieg vorausgesagt wurde und die Strategen in der Industrie deswegen davon ausgingen, Frostschutzmaßnahmen nicht zu benötigen. Diese wenig weitsichtigen Einschätzungen galten spätestens zu Beginn des Jahres 1942 als überholt, da mit dem vergangenen Winter das Unternehmen „Barbarossa“ ins Stocken geriet und die heimische Verkehrslage sich dramatisch verschlechterte, da immer mehr einsatzfähige Lokomotiven für die Ostbahn benötigt wurden, um den Material- und Truppentransport an die Ostfront aufrecht erhalten zu können. Grund dafür waren die auf einen derart strengen russischen Winter schlecht ausgestatteten deutschen Loko-

²⁶⁹ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.39

²⁷⁰ Arold: Die technische Entwicklung, S.42

²⁷¹ Griebel/Wenzel: Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven, S.11

²⁷² Arold: Die technische Entwicklung, S.42 f.

²⁷³ ebenda, S.43

²⁷⁴ ebenda

motiven die „nur zu etwa 20 Prozent wintersicher“ waren, was zur Folge hatte, dass „alle übrigen Maschinen [...] ab ca. 15 Grad unter Null nicht mehr betriebsicher“²⁷⁵ waren.

Nachdem tausende Lokomotiven liegen geblieben waren oder in Reichsbahn-Ausbesserungswerke kamen, wurden etliche Versuche seitens des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge unternommen, die Lokomotiven winterfest zu bekommen. Laut den Frostschutzbestimmungen des HAS sollten alle „im Freien liegenden Bauteile, wie Dampfentnahmestutzen, Kesselventile, Rohrleitungen, usw.“²⁷⁶ „Blechverkleidungen mit Glasgespinstisolierungen“²⁷⁷ erhalten. Zusätzlich wurde „das Führerhaus allseitig geschlossen und doppelwandig ausgeführt, so daß es nicht nur das Personal, sondern auch die zu diesem Zweck in den Führerstand verlegten frostanfälligen Armaturen gut gegen niedrige Temperaturen schützte.“²⁷⁸ Zudem forderte der Transportchef „2500 stärker frostgesicherte Maschinen“ – „der gesamte Kessel sowie der Tenderwasserkasten [...] [sollten] zusätzlich mit Glasfasermatten isoliert“ werden – an, welche durch „die Anweisung 39 des Hauptausschusses vom 21. Juli 1942“ bestätigt und als Auftrag ausgeschrieben wurde.²⁷⁹

Neben den Frostschutzmaßnahmen wurde, verstärkt vor allem nachdem die Ausfallziffern durch Tieffliegerbeschuss auf die anfälligen Kessel der deutschen Lokomotiven 1944 in die Höhe schossen, eine Kesselpanzerung, welche durch den HAS mit seinen vielen Ingenieuren und Experten in den Arbeitsausschüssen konstruiert wurde, zur Standardausführung für die beiden Kriegslokomotiven der Reihen 52 und 42. Auch das gut ausgebildete und rare Zugpersonal sollte geschützt werden, indem „Kisten aus 40 mm starkem Stahl (»Panzerkoffen«)“ angebracht wurden, „die sich bei Hinterkesselbeschädigungen jedoch als tödliche Fallen erwiesen.“ Zum allgemeinen Schutz der Eisenbahnen wurde noch Anfang 1945 vom „AA Konstruktion für beide Kriegslok [sic!] noch eine Formtarnung durch unregelmäßige Bleche und Tarnanstrich“ angeordnet, welche allerdings nur selten auch tatsächlich angebracht wurde.²⁸⁰

Mit dem Überfall auf die Völker der Sowjetunion ergaben sich, wie in den vorhergehenden Kapiteln schon dargestellt, auch solche Probleme für die Deutsche Reichsbahn, die in West- und Mitteleuropa nicht auftreten konnten und an welche die deutschen Kriegsstrategen nicht dachten. Diese Probleme so schnell wie möglich zu lösen, wie etwa das im Vergleich zu West- und Mitteleuropa wenig engmaschige Eisenbahnnetz Russlands, war auch Teil der

²⁷⁵ Niederschrift der 73. und 78. Präsidentenkonferenz der Deutschen Reichsbahn, 5.12.1939 u. 4.6.1940. Verkehrsmuseum Nürnberg, zitiert nach: Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.159

²⁷⁶ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.49

²⁷⁷ ebenda, S.50

²⁷⁸ ebenda, S.49

²⁷⁹ ebenda, S.50

²⁸⁰ ebenda, S.51

Aufgabe der Lokomotivindustrie. Da die deutschen Lokomotivfabriken „aufgrund mehrfacher Aufträge für außereuropäische Eisenbahngesellschaften [...] genügend Erfahrungen [...] sammeln“ konnten,²⁸¹ sollten 240 sogenannte Kondenslokomotiven von Henschel gebaut werden – Henschel war es, der „sie seit 1931 bereits mit einigem Erfolg nach Argentinien, in die UdSSR, und den Irak geliefert“²⁸² hatte – die in der Lage waren „Strecken bis zu 1200 km ohne erneutes Wasserfassen [zu] durchfahren,“ damit „die wasserarmen Steppengebiete Südrußlands“ schadfrei durchquerbar waren.²⁸³ Bei dieser ebenfalls mit Dampf betriebenen Lokomotive entwich „der Abdampf, nicht wie sonst üblich ins Freie [...], sondern [schlug sich] in einem speziellen Kondensationstender“ nieder und wurde „dem Verdampfungsprozeß erneut zugeführt.“²⁸⁴ Zur Handhabung dieses Lokomotivtyps brauchte das Personal jedoch eine spezielle Schulung.²⁸⁵ Direkt „nach der Abnahme kamen [...] [die Kondenslokomotiven] nach Rußland und bewährten sich dort trotz ihrer Kompliziertheit vorzüglich.“²⁸⁶ Da diese Technik erst gegen Ende des Zweiten Weltkrieges in die Praxis umgesetzt wurde, kamen die Kondenslokomotiven auch „bei der überstürzten Räumung weiter Gebiete“ erfolgreich zum Einsatz, da „sie von der Wasserversorgung weitgehend unabhängig waren und auch dort noch Züge fahren konnten, wo die Regelloks wegen Wassermangels das Feuer herausreißen mußten.“²⁸⁷ Von den 240 bestellten Kriegslokomotiven mit Kondensator „wurden allerdings nur 178 Exemplare“ fertig- und dem Verkehrsnetz zur Verfügung gestellt – einige auch erst nach dem Zweiten Weltkrieg.²⁸⁸

Trotz all der neuen Herstellungstechniken kommt Alfred B. Gottwaldt bei der ausführlichen Untersuchung der beiden während des sogenannten „1000-jährigen Reiches“ konstruierten Kriegslokomotiven der Baureihen 52 und 42 zu dem Ergebnis, dass „eine den langen, schweren Nachschubzügen der großen besetzten Gebiete angemessene Dampflokomotive nicht produziert wurde.“²⁸⁹ Vielleicht hätte die dritte „Kriegslokomotive, für die von fast allen größeren Schienenfahrzeugunternehmen interessante Entwürfe vorgelegt wurde, die aber

²⁸¹ Wolfgang Messerschmidt: Henschel-Lokomotiven von 1848 bis heute, Steiger Verlag, Moers 1985, S.130, zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.36 f.

²⁸² Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.59

²⁸³ Griehl/Wenzel: Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven, S.15

²⁸⁴ Arold: Die technische Entwicklung, S.36

²⁸⁵ ebenda

²⁸⁶ Griehl/Wenzel: Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven, S.15

²⁸⁷ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.60

²⁸⁸ Griehl/Wenzel: Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven, S.15

²⁸⁹ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.97

bedingt durch den Kriegsverlauf nicht mehr zum Tragen kamen,“²⁹⁰ den Erfordernissen der deutschen Kriegsführung entsprochen, wozu es glücklicherweise nie kam.

²⁹⁰ Adolph Giesl-Gieslingen: Lokomotiv-Athleten. Geschichte, Leistung und Kurvenlauf der Sechs- und Siebenkuppler, Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1976, S. 234 und 245 ff., zitiert nach: Arold: Die technische Entwicklung, S.44

3. Überblick über die Entstehung der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf (WLF) und ihre Entwicklung bis 1938

Um die am 6. September 1869 gegründete und in Floridsdorf angesiedelte „*Wiener Locomotiv-Fabriks-Actiengesellschaft*“²⁹¹ geschichtlich richtig einordnen zu können, ist es zunächst notwendig, einen kurzen Überblick über die wirtschaftliche und politische Situation der Habsburger Monarchie mit Zentrum Wien in jener Zeit zu geben.

3.1 Von der Gründung bis zum größten Lokomotivfabrikanten Österreichs

Das Jahr 1866 stellte einen markanten Wendepunkt in der Stellung der Donaumonarchie in Europa dar. Die Habsburgermonarchie zog in der kriegerischen Auseinandersetzung mit Preußen bei Königgrätz den Kürzeren und die im selben Jahr erfolgten Friedensschlüsse in Wien und Prag bedeuteten für die Monarchie den Verlust Venetiens an Italien und den Ausschluss aus dem Deutschen Bund. Damit endete jede Möglichkeit auf die deutsche Einigungsfrage Einfluss zu nehmen.²⁹²

Aus wirtschaftlicher Sicht erholte sich die Monarchie jedoch recht schnell von den Folgen des Krieges. „*Fast schien es, als ob die klärende Wirkung, [...] die Kräfte der Nationen freigemacht und zu ungewöhnlicher Energie angespornt hätte.*“²⁹³ Mit dem Wandel in der Außenpolitik und der Konsolidierung im Inneren gewann die Finanz- und Geschäftswelt wieder Vertrauen in den Staat und neue Hoffnungen wurden geweckt. Diese optimistische Grundstimmung übertrug sich bald auf weite Kreise der Bevölkerung und dies sollte sich un-
gemein stimulierend auf die Wirtschaft ausüben und trug wesentlich zu dem wirtschaftlichen Aufschwung bei, den die Donaumonarchie in den nächsten Jahren erleben sollte. Einen wesentlichen Ausgangspunkt für den weiteren wirtschaftlichen Aufschwung der Monarchie stellte die sogenannte Wunderernte von 1867 dar. „*Man sprach allgemein von der ‚Wunderernte‘ in Ungarn, den Ländern am Unterlauf der Donau und Südrußland, die sich zu einer Zeit einstellte, da die übrigen Hauptgetreideproduzenten gerade von einer Mißernte betroffen waren.*“²⁹⁴ Diese günstige Entwicklung wirkte sich positiv auf die Handelsbilanz aus, denn bald darauf begannen die Exporte enorm zu steigen. Eine Entwicklung, die bis 1872 andauern sollte.

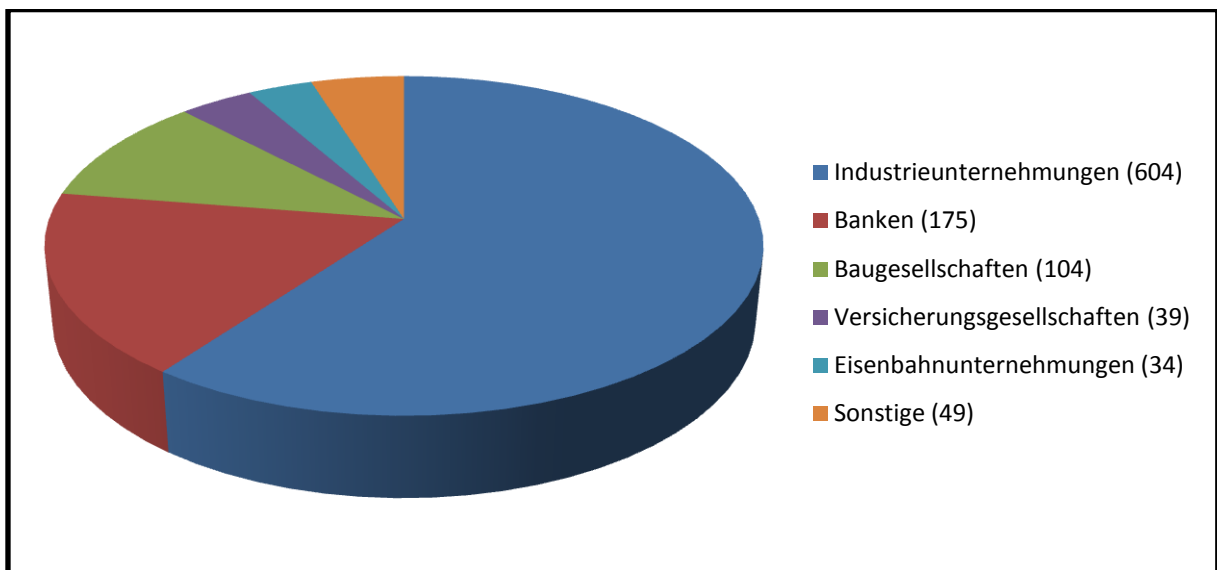
²⁹¹ Das rote Wien. Weblexikon der Wiener Sozialdemokratie: „Lokomotivgasse“, <http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=11582> [5. April 2011]

²⁹² Herbert Matis: Österreichs Wirtschaft 1848-1913. Konjunkturelle Dynamik und gesellschaftlicher Wandel im Zeitalter Franz Josephs I., Duncker & Humblot, Berlin 1972, S.142

²⁹³ ebenda, S.153

²⁹⁴ ebenda, S.156

„Als Folgeerscheinung der »Wunderernte« wurde ein rasches Anziehen der Boden- und Getreidepreise und eine Hebung der ländlichen Konsumkraft verzeichnet, die auf alle anderen Wirtschaftszweige belebende Auswirkungen hatte.“²⁹⁵ Zunächst einmal wurde die Verkehrsindustrie in den Sog des Konjunkturanstieges gezogen, welches auf den steigenden Getreidetransport zurückzuführen ist. „Es setzte ein wahrer »Eisenbahnboom« in beinahe amerikanischen Dimensionen ein, Streckenlänge und rollendes Material wurden vergrößert und die Eisenindustrie konnte den an sie erteilten Aufträgen kaum nachkommen.“²⁹⁶ So wurden alleine zwischen 1867 und 1873 9.208 km neue Verkehrswege gebaut²⁹⁷ (darunter fielen unter anderem die Kaiser Franz Joseph Bahn oder die Nordwestbahn).²⁹⁸ Die bis dahin als rückständig gewertete Situation der Verkehrsverhältnisse in der Monarchie konnten durch die rege Tätigkeit bald wett gemacht und der Anschluss an das europäische Niveau geschafft werden.



Grafik 1: Neukonzessierung von Aktiengesellschaften in Österreich zwischen 1867 und 1873

Quelle: Matis: Gründerzeit, S.350

Und exakt in diese Zeit fiel die Gründung der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf (WLF). Dass die WLF in dieser Epoche nicht das einzige neugegründete Eisenbahnunternehmen in Österreich war, belegt die Grafik 1. Der gravierende Unterschied zu all den anderen in dieser Zeit gegründeten Eisenbahnunternehmen ist, dass die WLF auch noch nach dem sogenannten Gründerkrach von 1873 bestand.

Bevor jedoch am 6. September 1869 auf der Hauptversammlung positiv über die Gründung dieser Lokomotivfabrik entschieden wurde, unternahm man „sorgfältige Absatz-

²⁹⁵ Herbert Matis: Österreichs Wirtschaft 1848-1913, S.158

²⁹⁶ ebenda

²⁹⁷ ebenda, S.186

²⁹⁸ ebenda

studien unter Berücksichtigung der zu erwartenden Bahnbauten des nächsten Jahrzehnts, die Prüfung der Standortfrage, Pläne zur Finanzierung des Baues und die Ausstattung mit dem notwendigen Betriebskapital.“²⁹⁹ Der Hauptinitiator war der bei der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn als Zentralinspektor angestellte Ludwig Becker, welcher mit Karl Hornborstel (Inspektor der Kaiserin Elisabeth-Bahn), Rudolf Hahn (Hauptkassier der Ersten Siebenbürger Eisenbahn) und Arthur Freiherr von Löwenthal (Fabrikbesitzer) zuverlässige Partner fand.³⁰⁰

Firma-Protokollirungen.

Bei dem k. k. Kreis- als Handelsgerichte in Korneuburg wurde am 2. October 1871 in das Handelsregister für Gesellschaftsfir- men eingetragen:
 Die Firma:
Wiener Locomotiv-Fabriks-Actien- Gesellschaft.

1. Die Gesellschaft ist eine auf Grund der Con- cessionsurkunde des k. k. Ministeriums des Innern ddo. Wien 6. September 1869, Z. 13444/1164, der am 6. September 1869, Z. 13444/1164, staatlich genehmigten Statuten und des Constitui- rungsactes vom 1. August 1870 errichtete Actien- gesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz und die Hauptnie- derlassung in Wien und eine Zweigniederlassung in Groß Jedersdorf bei Floridsdorf nächst Wien.

3. Der Zweck der Gesellschaft ist die fabriks- mäßige Erzeugung von Locomotiven, sowie von sonstigen Eisenbahnbedarf und Maschinen aller Art. Die Gesellschaft ist auch berechtigt Fabriks- Etablissements zur Herstellung der zu ihrem Zwecke erforderlichen Materialien zu errichten oder zu erwerben.

4. Die Dauer der Gesellschaft erstreckt sich auf 50 Jahre; sie beginnt vom Tage der Eintragung in das Handelsregister.

5. Das Gesellschaftscapital beträgt vorläufig 2,000.000 fl. ö. W., zerlegt in 2000 Stück Aktien im Nominalbetrage von 200 fl. ö. W. Jederverzeit nach Beschluß der Gener- versamm- lung kann das Gesellschaftscapital durch Ausgabe neuer Aktien auf 5,000.000 fl. erhöht werden.

Abbildung 5: Kundmachung über die Eintragung der WLF in das Handelsregister für Gesellschafts- firmen am 2. Oktober 1871.

Quelle: Amtsblatt zur Wiener Zeitung. Central-Anzeiger für Handel und Gewerbe, 12. Oktober 1871, S. 2 <http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?apm=0&aid=wrz&datum=18711012&seite=19&zoom=2> [19. September 2011]

Die Gründerväter hatten Großes vor. So sollte die in der Brünner Straße auf grüner Wiese zu errichtende Fabrik, welche „im Norden von einer Strecke der Kaiser Ferdinands Nordbahn, im Westen aber von der Hauptstrecke der Österreichischen Nordwestbahn flankiert“³⁰¹ war, jährlich 100 Lokomotiven herstellen können. Die Planung übernahm der techni- sche Direktor der „Staats-Eisenbahn-Gesellschaft“ (StEG), Bernhard Demmer.³⁰² Für die Fi- nanzierung dieses Unternehmens holte man sich den Wiener Bankverein an Bord.³⁰³

So standen keine Hindernisse mehr für die Genehmigung durch die Bezirkshaupt- mannschaft Korneuburg im Wege, welche den vorgelegten Grundstücksplan am 6. Mai 1870

²⁹⁹ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.7

³⁰⁰ ebenda

³⁰¹ ebenda

³⁰² ebenda

³⁰³ ebenda

auch tatsächlich bewilligte.³⁰⁴ „In den »Brehgarten« entlang der »Hauptstraße«, der heutigen Brünnerstraße, wurde das dem Grundbuchgericht Floridsdorf zugehörige Grundstück schräg gegenüber dem »Stahlwerk«, der nachmaligen Schraubenfabrik Brevellier & Urban, eingetragen.“³⁰⁵ Man durfte laut ausgestellttem Gewerbeschein lediglich Lokomotiven bauen,³⁰⁶ was sich in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts jedoch ändern sollte. „Der zum Geschäftsführer bestellte Ing. Bernhard Demmer übte diese Funktion bis zu seinem Tode 1902 aus. Es folgten Direktor Hermann Gussenbauer bis 1919 und der Sohn des Gründers, Baurat h. c. Ing. Arno Demmer.“³⁰⁷ Arno Demmer blieb bis 1939, nachdem die neuen Machthaber ihn entließen, Direktor der WLF.³⁰⁸ Neben „zwei Werkstättenhallen, eine[r] Gießerei, [...] [dem] Wasserreservoir, vier Magazine[n] und [...] [dem] Administrationsgebäude waren für den Betrieb [...] noch sieben Arbeiter-Wohnhäuser mit 117 Wohnungen für den Facharbeiterstamm“³⁰⁹ gebaut worden, so Stockklausner. Bei Trummer/Stollhof ist lediglich von zwei errichteten Arbeiterhäusern die Rede.³¹⁰ Gut ein Jahr nach Beginn der Bauarbeiten, im Juni 1871, war die erste Lokomotive fertiggestellt.³¹¹ Zu den Hauptkunden zählten die „expandierenden österreichischen und ungarischen Eisenbahngesellschaften, daneben wurden zahlreiche Maschinen nach Frankreich und nach Rußland geliefert.“³¹²

In den ersten Jahren nach der Gründung konnte die WLF die Produktion von Lokomotiven kontinuierlich ausdehnen. So fertigte sie im Jahre 1871 17 und ein Jahr später bereits 57 Lokomotiven. Auch 1873 konnte die Produktion, trotz der im Mai durch den Börsenkrach einsetzenden Rezession, auf 74 Lokomotiven gesteigert werden.³¹³ Obwohl es in den folgenden Jahrzehnten mit den Produktionszahlen der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf ständig auf und ab ging (Grafik 2), befand sich die WLF „bis zur Weltwirtschaftskrise von 1929 in wirtschaftlich gutem Fahrwasser und konnte regelmäßig Dividenden an ihre Aktionäre auszahlen.“³¹⁴

³⁰⁴ Ingrid Trummer/Alexander Stollhof [Hg.]: „...Bei uns in der Lofag...“ Erinnerungen an die Floridsdorfer Lokomotivfabrik – Wiens größten Industriebetrieb, Verband Wiener Volksbildung, S.23

³⁰⁵ ebenda, S.24

³⁰⁶ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.7

³⁰⁷ Ernst Sladek: Die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf "LOFAG". Eine kurze Zusammenfassung, http://www.bahn-austria.at/report_lofag_01.htm [5. April 2011]

³⁰⁸ Trummer/Stollhof: „...Bei uns in der Lofag...“, S.33

³⁰⁹ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.7

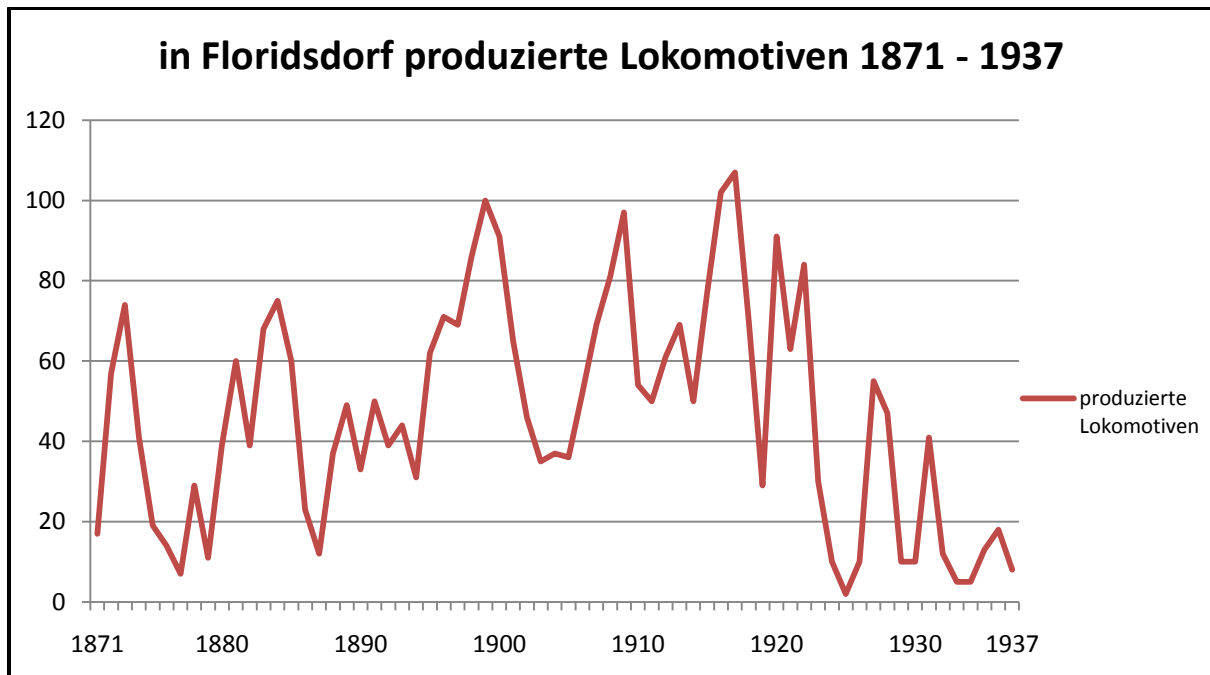
³¹⁰ Trummer/Stollhof: „...Bei uns in der Lofag...“, S.24

³¹¹ Das rote Wien. Weblexikon der Wiener Sozialdemokratie: „Lokomotivgasse“, <http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=11582> [5. April 2011]

³¹² Raimund Hinkel: Wien XXI. Floridsdorf. Das Heimat-Buch, Verlag Christian Brandstätter, Wien 1994, S.157

³¹³ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.8

³¹⁴ Trummer/Stollhof: „...Bei uns in der Lofag...“, S.26



Grafik 2: in Floridsdorf produzierte Lokomotiven 1871 – 1937

Quelle: Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.30

Dieses Auf und Ab schlug sich auch in den Beschäftigtenzahlen nieder. Zählte die WLF in mageren Jahren weniger als 1000 Beschäftigte, so beschäftigte sie in auftragsstarken Zeiten stets 1500 Personen, abgesehen „von den Ausnahmejahren des zweiten Weltkrieges, wo der Spitzenstand bis an 8000 Arbeiter emporschnellte.“³¹⁵

3.2 Die WLF im Wandel

Anfang des 20. Jahrhunderts konnte die Floridsdorfer Lokomotivfabrik von sich schon behaupten, die größte Fabrik ihrer Art in Österreich zu sein.³¹⁶ Nach dem Ersten Weltkrieg jedoch, nachdem 1916 (102) und 1917 (107) die bis zu diesem Zeitpunkt meisten in einem Jahr hergestellten Lokomotiven das Werk verließen und auch die Dividendenzahlungen in den Kriegsjahren (1915 bis 1918) auf 25 Prozent stiegen,³¹⁷ musste die WLF aufgrund der nun veränderten Lage Österreichs Abstand von der einseitig auf die Herstellung von Lokomotiven konzentrierten Produktion nehmen. So wurden beispielsweise für „die Österreichischen Bundesbahnen [...] Hauptrevisionen an Dampflokomotiven“³¹⁸ vorgenommen. Zusätzlich stellte die Wiener Lokomotivfabrik nun Straßenwalzen (ab 1922) und stationäre Dampfkessel (ab

³¹⁵ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.8

³¹⁶ Das rote Wien. Weblexikon der Wiener Sozialdemokratie: „Lokomotivgasse“, <http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=11582> [5. April 2011]

³¹⁷ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.8 f.

³¹⁸ ebenda, S.9

1926) her,³¹⁹ weitete den Bau für Elektrolokomotiven aus und begann mit dem Industrie-Anlagenbau.³²⁰ Durch die nun vielfältigere Produktionspalette konnte die Umstellung auf ein vielfach kleineres Einflussgebiet Österreichs in den 1920er Jahren gemeistert werden, obwohl Mitte dieses Jahrzehnts die Lokomotivproduktion der WLF auf den niedrigsten Stand der Firmengeschichte gefallen war.

Die Wirtschaftskrise ab 1929 brachte für Österreichs Lokomotivindustrie erhebliche Einschnitte mit sich. Von den bis dahin vier bestehenden Fabriken blieb letztlich nur die WLF übrig. Dies konnte nur aufgrund der oben angeführten Hereinnahme neuer Produkte gelingen, jedoch gab erfahrenes Krisenmanagement und „*ein solider Rückhalt bei der Hausbank dafür den Ausschlag*.“³²¹ Deshalb konnte auch im Dezember 1929 als erstes „*der Wiener Konkurrent, die »Staatseisenbahn-Gesellschaft« (StEG) [von der WLF] übernommen*“³²² werden. Kurze Zeit später, im Jahre 1930, kauften die Floridsdorfer die Linzer Lokomotivfabrik Krauss & Co. auf.³²³ Im Juli desselben Jahres übernahm die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf auch noch den letzten verbliebenen österreichischen Konkurrenten im Lokomotivbau, G. Sigl in Wiener Neustadt.³²⁴

Das Bemerkenswerte an dieser letzten Übernahme, die durch Zustimmung mit der Creditanstalt, dem Hauptaktionär, als Fusion über die Bühne ging, war, dass es im Prinzip eine „*Stilllegung auf kaltem Wege*“ war, da festgeschrieben wurde, dass die Wiener Neustädter Fabrik unverändert bestehen bleiben sollte, „*um im Bedarfsfall sofort wieder produzieren zu können*“, der Betrieb in Wiener Neustadt jedoch eingestellt wurde und in den Jahren 1932 und 1933 „*der größte Teil des Maschinenparks verkauft und sogar einige Betriebsgebäude abgetragen*“ wurden.³²⁵ Dies hatte seinen Grund wahrscheinlich an der geringen Auslastung in der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, da sie selbst sogar nach der Übernahme G.Sigls bis zum sogenannten Anschluss Österreichs an Hitlerdeutschland im März 1938 kaum über 15 Prozent stieg.³²⁶

³¹⁹ Trummer/Stollhof: „...Bei uns in der Lofag...“, S.26

³²⁰ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.10

³²¹ ebenda

³²² Das rote Wien. Weblexikon der Wiener Sozialdemokratie: „Lokomotivgasse“, <http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=11582> [5. April 2011]

³²³ Sladek: Die Wiener Lokomotivfabrik, http://www.bahn-austria.at/report_lofag_01.htm [5. April 2011]

³²⁴ Trummer/Stollhof: „...Bei uns in der Lofag...“, S.26

³²⁵ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.10

³²⁶ ebenda

4. Die WLF nach dem Anschluss Österreichs an Hitlerdeutschland 1938

4.1 Die Übernahme durch die Henschel & Sohn GmbH

Nach dem 12. März 1938, nachdem Österreich von Hitlerdeutschland „Heim ins Reich“ geholt wurde, „setzte ein Wettrennen deutscher Industriekonzerne und Banken um die Vereinnahmung österreichischer Industriebetriebe und Banken ein, soweit diese nicht schon vorher durch eine konsequente Expansionspolitik im Eigentum der deutschen Industrie waren.“³²⁷ Als einziges verbliebenes Lokomotivbauunternehmen Österreichs zog auch die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf (WLF) die volle Aufmerksamkeit der neuen Herren aus Deutschland auf sich. So schielten einige deutsche Lokomotivhersteller auf eine günstige Übernahme der WLF. Schlussendlich konnte sich der Kasseler Konzern „Henschel & Sohn GmbH“ gegen seine deutschen Konkurrenten durchsetzen. Mit der Übernahme der WLF war auch gleichzeitig das Werk in Wiener Neustadt mit eingeschlossen.³²⁸

4.1.1 Die Henschel & Sohn GmbH

Der Familienbetrieb „Henschel & Sohn GmbH“ wurde von G. C. Henschel 1810 in Kassel ins Leben gerufen.³²⁹ Glaubt man allerdings den Ausführungen von Dr. R. A. Fleischer, welche man den Akten des “United States Strategic Bombing Survey“ entnehmen kann, so stellt man fest, dass “*the beginning of the firm dates back as far as 1580, when a Johann Henschel started in the metal foundry business in Silesia.*“³³⁰ Doch auch ohne diese bis in das 16. Jahrhundert zurückreichende Familiengeschichte kann die „Henschel & Sohn GmbH“ zu den ältesten Industrieunternehmen Deutschlands gezählt werden.³³¹ Neben Lokomotiven, wovon bis 1938 mehr als 25.000 ausgeliefert wurden³³² – auf diese Weise wurde der Henschel-Konzern zum größten Lokomotivbauer Europas – ließ der Henschel-Konzern „*LKWs und Straßenbaumaschinen, Omnibusse und Oberleitungsbusse, Dampfwalzen sowie Diesel- und Benzinmotoren produzieren.*“ Um auch vom nun nochmals erhöhten Rüstungs-

³²⁷ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.16

³²⁸ Über die Geschichte Wiener Neustädter Werkes detailliert in: Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle

³²⁹ NARA: Henschel and Sohn. Kassel. Germany. The Plant and its Function in Enemy Economy, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 7 File 85, S.1

³³⁰ NARA: Henschel and Sohn. Kassel. Germany, Exhibit N: Overall Report on Henschel & Sohn by Dr. Fleischer, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 7 File 85

³³¹ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.17

³³² NARA: Henschel and Sohn. Kassel. Germany, Exhibit N: Overall Report on Henschel & Sohn by Dr. Fleischer, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 7 File 85

boom zu profitieren, erweiterte Henschel ab 1938/39 seine Produktionspalette um Panzer und Geschütze.³³³

Geleitet wurde der Henschel-Konzern bis 1945 von einem vierköpfigen Vorstand, mit Vorsitz Dr. Ing. Gerd Stieler von Haydekampf, Dr. jur. R. A. Fleischer, Dr. Ing. Fritz Hins und Dr. jur. Robert Henschel, wobei Oscar R. Henschel als Eigentümer der tatsächliche Kopf der Firma war.³³⁴ Die Familie Henschel hielt neben Henschel & Sohn zusätzlich Anteile an weiteren kriegswichtigen Unternehmen. So baute Henschel beispielsweise „*ab 1939 in Lizenz mit Daimler-Benz Flugmotoren*“,“³³⁵ Flugmotoren. All dies konnte wie in der gesamten deutschen Kriegswirtschaft nicht ohne die massive Heranziehung von ausländischen Zwangsarbeitern ermöglicht werden. Nach eigener Darstellung stieg die Beschäftigung in den Kasseler Henschel-Betrieben von 12.000 (1939) auf etwa 20.000 (1944)³³⁶, wobei der prozentuelle Anteil ausländischer Zwangsarbeiter auf über 50 anwuchs.³³⁷

Während der Zeit zwischen August 1942 und März 1945 wurden über den Kasseler Fabrikhallen des Henschel-Konzerns mehr als 500 schwere Bomben von Flugzeugen der britischen Royal Air Force und der amerikanischen US Air Force abgeworfen. Diese Bombardements zerstörten neben Gebäuden auch Eisenbahnschienen, -weichen sowie -brücken.³³⁸ Doch auch einige Mitarbeiter kamen unter den Luftangriffen zu Schaden. So ist den USSBS-Akten zu entnehmen, dass 18 Henschel-Mitarbeiter während des gesamten Krieges auf dem Werksgelände getötet wurden, wobei nicht angegeben ist, ob sich unter den Opfern auch Zwangsarbeiter befanden.³³⁹

4.1.2 Die Henschel & Sohn GmbH als Eigentümerin der WLF

Die „Henschel & Sohn GmbH“ aus Kassel setzte direkt nach dem sogenannten Anschluss Österreichs an Hitlerdeutschland – die Kasseler nahmen bereits am 15. März 1938 Kontakt mit den Floridsdorfern auf³⁴⁰ – alles daran, die Lokomotivsparte des eigenen Unternehmens mit der Übernahme der WLF zu stärken. Die Henschel-Eigentümer hatten anscheinend das Gespür, dass das Deutsche Reich bei dem 1938 schon voraussehbaren Krieg einen

³³³ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.17

³³⁴ NARA: Henschel and Sohn. Kassel. Germany, Exhibit N: Overall Report on Henschel & Sohn by Dr. Fleischer, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 7 File 85

³³⁵ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.17

³³⁶ NARA: Henschel and Sohn. Kassel. Germany. The Plant and its Function in Enemy Economy, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 7 File 85, S.9

³³⁷ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.17

³³⁸ NARA: Henschel and Sohn. Kassel. Germany. The Plant and its Function in Enemy Economy, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 7 File 85, S.4

³³⁹ ebenda, S.5

³⁴⁰ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.17

größeren Bedarf an Lokomotiven haben werde und dass dies „*allein mit dem Kasseler Werk nicht zu decken war*,“³⁴¹ vor allem wenn man seine Produktpalette um Kriegsgerät erweitern wollte – zu dieser Zeit wurde in Kassel nämlich begonnen, Panzer und Geschütze herzustellen.

Mit der Übernahme der Lokomotivfabrik G. Sigl in Wiener Neustadt durch die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf im Jahre 1930 war die Creditanstalt zum größten Anteilseigner der WLF geworden.³⁴² Daneben hielten „*die Rothschild-Bank und eine belgische Gruppe Anteile an der LOFAG*.“³⁴³ Um die WLF übernehmen zu können, musste sich der Henschel-Konzern beim deutschen Reichswirtschaftsministerium um eine Genehmigung bemühen, da am 14. April 1938 das Gesetz zum „Schutz der österreichischen Wirtschaft“ erlassen wurde, worin festgelegt war, dass die Neugründung eines Unternehmens auf österreichischem Boden bzw. der Erwerb eines österreichischen Unternehmens für Nicht-Österreicher, die ausdrückliche Genehmigung des jeweiligen Reichsstatthalters benötige. Dieses Gesetz sollte allerdings seine Gültigkeit lediglich bis 1. Oktober des gleichen Jahres haben.³⁴⁴ Dass dieses Gesetz nur reine Augenwischerei bleiben sollte, wurde sehr schnell ersichtlich, weil hiervon keine deutschen Unternehmen abgehalten wurden, da die „*deutschen Großkonzerne ohne Schwierigkeiten [...] [eine Sonder]Genehmigung*“³⁴⁵ erhielten. Auch der Henschel-Konzern bildete hier keine Ausnahme, und so konnte er sich letztendlich auch erfolgreich gegen namhafte Konkurrenten, wie etwa gegen die Lokomotivfabrik Borsig, durchsetzen.³⁴⁶ Jene Anteile, welche die Creditanstalt und die Rothschildbank inne hatten, erhielt noch im Jahre 1938 Henschel, nachdem das Vermögen der Rothschildbank zuvor beschlagnahmt wurde und das Bankhaus E. v. Nicolai & Co. – welches sich auch noch nach der Kapitulation Hitlerdeutschlands im Sommer 1945 auf die Seite des nach Westösterreich geflohenen Betriebsführers der WLF und geschäftsführenden Gauwirtschaftsberaters von Wien, Fritz Nölle stellte³⁴⁷ – von dieser Arisierung profitieren konnte.³⁴⁸ Des Weiteren „*konnte Henschel & Sohn im selben Jahr die belgische Beteiligung (etwa 22 Prozent der Aktien) erwerben*.“³⁴⁹

³⁴¹ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.18

³⁴² Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.10

³⁴³ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.18

³⁴⁴ Gesetz zum Schutz der österreichischen Wirtschaft, in: Gesetzblatt für das Land Österreich, 14. April 1938 <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?apm=0&aid=glo&datum=19380004&seite=00000146&zoom=2> [3. Juli 2011]

³⁴⁵ Schausberger: Rüstung in Österreich 1938 – 1945, S.30

³⁴⁶ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.17

³⁴⁷ DÖW: Brief von Fritz Nölle an Henschel, Salzburg am 14. August 1945, 51624/B, S.2

³⁴⁸ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.18

³⁴⁹ ebenda

4.2 Die WLF als Tochterunternehmen des Henschel-Konzerns

Die Übernahme der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf durch die „Henschel & Sohn GmbH“ brachte nicht nur eine Änderung auf der Eigentümer-Ebene, sondern auch auf der Personal- sowie Führungsebene der WLF, welche „Ende 1939 [vorerst] abgeschlossen war. Zwei deutsche Henschel-Leute ersetzten den bisherigen Generaldirektor Dipl. Ing. Arno Demmer. Fritz Nölle übernahm den kaufmännischen und Dipl. Ing. Paul Mauck (vorher Direktor der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft) den technischen Bereich.“³⁵⁰ Im April 1943 konnte allerdings Fritz Nölle aufgrund seiner guten Beziehungen zu Baldur von Schirach, dem Wiener Gauleiter, seinen Einfluss auf die WLF weiter ausbauen, da er nun bis Kriegsende alleiniger Betriebsführer der WLF bleiben sollte.³⁵¹

Inwiefern sich die Mitarbeiterzusammensetzung der WLF nach der Annexion Österreichs durch Hitlerdeutschland und der damit verbundenen Anwendung der rassistischen bzw. antisemitischen sog. „Nürnberger Gesetze“, welche am 15. September 1935 auf dem Reichsparteitag der NSDAP in Nürnberg proklamiert wurden,³⁵² geändert hatten, kann bedauerlicherweise weder für die Lokomotivindustrie im Ganzen, noch für die WLF dargestellt werden, da über dieses Thema in den Publikationen nichts zu finden war, bzw. keinerlei Unterlagen vorhanden waren. Da die WLF als industrielles Großunternehmen jedoch nicht als Ausnahme bezeichnet werden kann und von den faschistischen Machthabern stets als Musterbetrieb betitelt wurde, ist die Behauptung berechtigt, davon auszugehen, dass jüdische Beschäftigte, sowie unliebsame bzw. politisch nicht zuverlässige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Anstellung noch 1938 verloren und/oder sogar eingesperrt wurden.

4.2.1 Die Produktionsentwicklung

In den Hallen der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf wurden nach dem Eigentümerwechsel 1938, wie auch in den Jahren zuvor, nicht nur Lokomotiven produziert. Denn nachdem die allermeisten Unternehmen Österreichs unter der deutschen Großindustrie aufgeteilt waren, setzte mit dem Frühjahr 1939 eine enorme Aus- und Neubautätigkeit von großer Rüstungsrelevanz ein, der sich auch die WLF nicht verschließen konnte bzw. wollte. Dass vor allem auf dem Gebiet der ehemaligen Republik Österreichs, und hier speziell in und rund um Wien solch eine konzentrierte Rüstungsindustrie aufgebaut wurde, lässt sich aus den Überlegungen des deutschen Wehrwirtschaftsstabes ableiten, der die Kriegsindustrie „in strategisch

³⁵⁰ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.18

³⁵¹ DÖW: Brief des Wiener Büros der WLF über die Erwerbung der Wiener Lokomotiv Farbiks-Aktiengesellschaft durch die Henschel & Sohn GmbH Kassel und Stellung des Vorsitzers des Aufsichtsrats, Oscar Henschel, zur österreichischen Frage vom 7. Juni 1945, 51624/B, S.1 f.

³⁵² Müller: Schlaglichter der deutschen Geschichte, S.272

möglichst [geographisch] *geschützter Lage*“ errichten lassen wollte³⁵³, damit die feindlichen Militärflugzeuge, welche zu diesem Zeitpunkt von ihren Militärstützpunkten noch nicht fähig waren, Ost-österreichischen Luftraum zu erreichen, die kriegswichtige und –entscheidende Produktion nicht beschädigen oder gar zerstören konnten.

Kriegswichtig war auch die WLF. Doch nicht nur aufgrund der Einstufung der Lokomotivproduktion als kriegsrelevanten Industriezweig, sondern vor allem wegen der im Laufe des Krieges eingeführten Waffenproduktion in den Hallen der WLF. So geht beispielsweise aus einem Schreiben der WLF an den Leiter des Arbeitsamtes Wien vom 6. Januar 1942 hervor, dass „von der Firma Schoeller-Bleckmann verspätet U-Boot – EMotorwellen angeliefert wurden,“ wodurch „das Bauprogramm bei den Werften“ drohte, „nicht erfüllt werden zu können.“³⁵⁴ „Im Bauteil III [...] in der sogenannten S-Halle [– vor welcher laut dem ehemaligen Lehrling Anton Österreicher stets eine Wache stand und kontrollierte, wer Zutritt hatte, da nicht jedem Beschäftigten dies gestattet war³⁵⁵ – wurden] unter Geheimhaltung Bauteile für U-Boote und V2-Raketen erzeugt,“³⁵⁶ sowie „Torpedosprengeköpfe und Seeminen“ gefertigt.³⁵⁷ Doch mit dem Andauern des 2. Weltkrieges und insbesondere durch das Lokomotivbeschaffungsprogramm vom Frühjahr 1942 ging im Floridsdorfer Werk die militärische Produktion auf ein Minimum zurück. Dies bestätigt die Auftrags- und Lieferungsstatistik vom August 1944, welche im „Vertraulichen Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943“ zu finden ist. Daraus geht hervor, dass der absolute Umsatz aus der Sparte „Maschinenbau »S«“, worunter die militärische Fertigung zusammengefasst war,³⁵⁸ in der Periode 1941-43 kontinuierlich von 4,131 Mio. Reichsmark (1941) auf 2,974 Mio. Reichsmark (1942) bzw. auf 1,609 Mio. Reichsmark (1943) zurückging.³⁵⁹ Der Grund dürfte vor allem darin liegen, dass der Kasseler Mutterkonzern die Lokomotiv- sowie die Waffenproduktion an zwei unterschiedlichen Orten zentralisieren wollte.

Darüber, dass die Lokomotivproduktion für die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf auch im Laufe des 2. Weltkrieges weiterhin das Hauptgeschäft darstellte, gibt es keinerlei Zweifel. So machte die Herstellung von Lokomotiven im Jahre 1942 90% oder 58,949 Mio.

³⁵³ G. Thomas: Wirtschaftliche Planung und Landesverteidigung in: Der Vierjahresplan, Jg. 3, 1939, Folge ½, S.21, zitiert nach: Schausberger: Rüstung in Österreich 1938 – 1945, S.47

³⁵⁴ DÖW: Brief der WLF an den Leiter des Arbeitsamtes Wien mit der Beschwerde über die Arbeitseinstellung Rudolf Hitters vom 6. Januar 1942, 11.208, S.1

³⁵⁵ Trummer/Stollhof [Hg.]: „...Bei uns in der Lofag...“, S.171

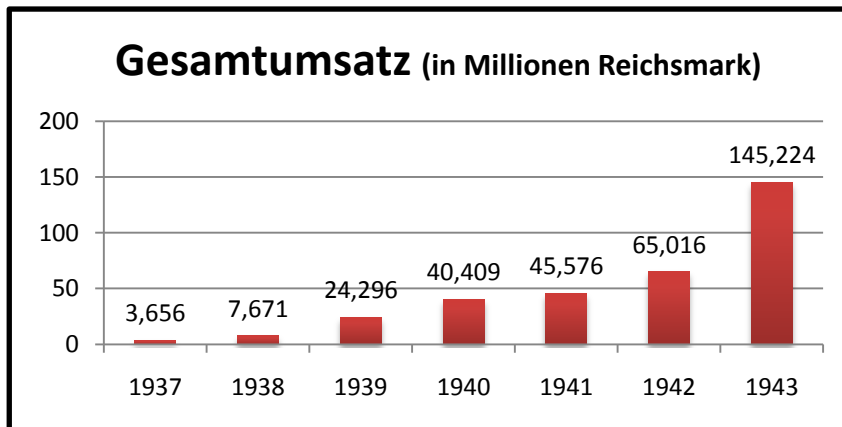
³⁵⁶ ebenda, S.34

³⁵⁷ Geheimprojekte.at http://www.turbo.at/geheimprojekte/t_flor.html [5. April 2011]

³⁵⁸ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.11

³⁵⁹ DÖW: Vertraulicher Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944, 51624/A, S.1

Reichsmark am Gesamtumsatz aus und stieg ein Jahr später sogar noch auf 95% oder 138,047 Mio. Reichsmark.³⁶⁰



Grafik 3: Umsatzentwicklung der WLF in den Jahren 1937-1943

Quelle: DÖW: Vertraulicher Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944, 51624/A, S.1

Diese wahnsinnige Umsatzsteigerung hängt vor allem mit der Installation des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge und der Aufstellung eines Lokomotivbeschaffungsprogramms zu Beginn des Jahres 1942 zusammen. Dadurch wurde die Zusammenarbeit zwischen der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf und den staatlichen Stellen sowie den anderen Lokomotivherstellern deutlich intensiviert. Dies ist allein schon daran erkennbar, dass aus Floridsdorf für die Ausschreibung von Verbesserungen bzw. Vereinfachungen der Kriegslokomotiv-Baureihen 52 und 42 sowie auch für andere Projekte, etliche Entwürfe den Weg in den Arbeitsausschuss „Konstruktion“ des HAS schafften, von denen jedoch wenige auch tatsächlich umgesetzt wurden. So erhielt das Floridsdorfer Werk beispielsweise am 17. März 1942 von Degenkolb den Auftrag, „*probeweise drei Einheiten*“ mit dem „*projektierte[n] neue[n] Rohrspiegel mit einer geringeren Zahl von Überhitzeeinheiten*“ „*bauen zu lassen (Auftrag Nr. 1030)*“, wobei gut drei Wochen später, am 10. April 1942 nach reiflichen Konstruktionsarbeiten seitens der WLF-Ingenieure, dieses Projekt von Degenkolb wieder storniert wurde.³⁶¹ Leider sind in den Wiener Aktenbeständen keinerlei Schriftstücke des HAS sowie sonstiger staatlicher Stellen bezüglich der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf vorhanden.

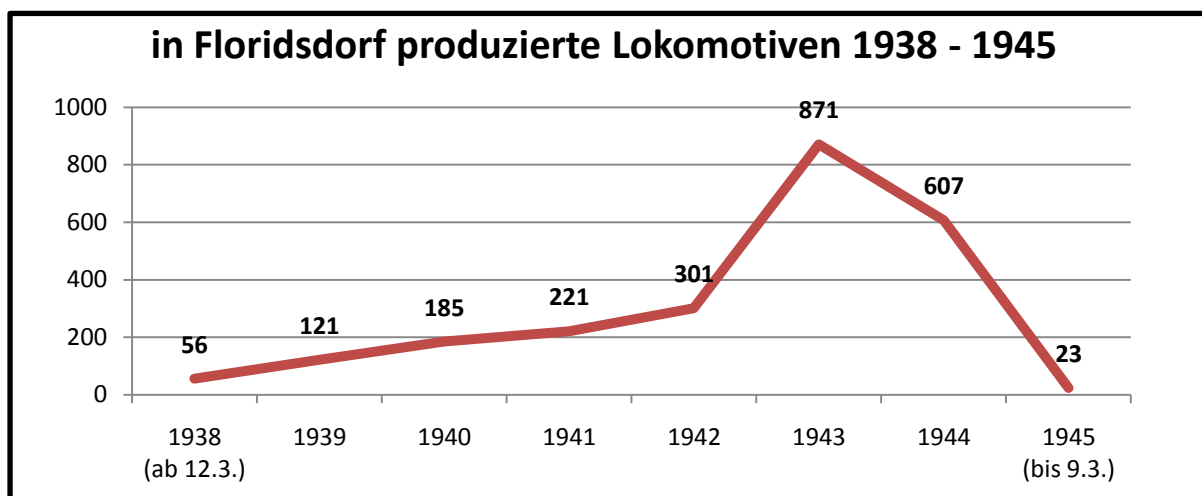
Doch bereits vor diesen Umstrukturierungen auf administrativer Ebene, hielten die staatlichen Stellen engen Kontakt zur WLF. So kam es häufiger vor, dass die WLF Besuch von unternehmensfremden Personen bekam. So besuchte beispielsweise unangemeldet am 25. September 1940 der „*Reichsleiter und Reichstatthalter Baldur v. Schirach*“, der „*Gauleitermann der DAF., Pg. Schneeberger*“, sowie der „*Reichstreuhänder der Arbeit, Gauleiter Proksch*“ die WLF, um den „*Betrieb an der Arbeit [zu] sehen, am Wochentag gewisserma-*

³⁶⁰ DÖW: Vertraulicher Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944, 51624/A, S.1

³⁶¹ Alfred B. Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.32

ßen, ohne große Vorbereitung und Empfangsfeierlichkeiten.“³⁶² Dass dies nicht der einzige derartige Besuch bleiben sollte, kann als Beleg für die Wichtigkeit der Floridsdorfer Lokomotivfabrik für die Transport- und Rüstungswirtschaft des Dritten Reiches gewertet werden.

Die Funktionäre aus Politik und Wirtschaft Hitlerdeutschlands waren von der WLF stets sehr angetan und lobten ihn gerne als Musterbetrieb. Aus Anerkennung verliehen sie einigen Mitarbeitern und den Betriebsführern das Kriegsverdienstkreuz. Das erste dieser Art erhielt der „Betriebsleiter Prokurist Ing. Wilhelm Hitzler“ zu Beginn des Jahres 1941.³⁶³ Doch auch er konnte trotz seiner „opferbereite[n] Hingabe“³⁶⁴ nicht verhindern, dass der Auftragseingang im Jahre 1943 sehr stark auf nur mehr 30,313 Mio. Reichsmark sank, was lediglich 13% des Vorjahresniveaus von 239,258 Mio. Reichsmark ausmachte. Der Hauptgrund dafür dürfte darin gelegen haben, dass 1943 nur noch 240 Lokomotiven bestellt wurden, wohingegen ein Jahr zuvor insgesamt 1.511 neue Eisenbahnen bei der WLF geordert wurden.³⁶⁵ Somit dürfte vor allem durch die neuerlich beschlossene Vernachlässigung des Lokomotivprogramms 1943 und die Einwirkung der alliierten Bombenangriffe der Umsatz in den letzten beiden Kriegsjahren 1944/45 enorm eingebrochen sein, wovon jedoch keine Zahlen vorliegen.



Grafik 4: produzierte Lokomotiven der WLF in der Zeit zwischen dem 12.03.1938 und dem 09.03.1945
Quelle: Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.30

Dies kann auch an der Statistik der abgelieferten Lokomotiven abgelesen werden. So wurden 1943 laut dem „Vertraulichen Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944“ insgesamt 854 Lokomotiven (1942: 307) an die Kundenschaft ausgehändigt – 811 Dampf- und 1 Elektrolokomotive gingen in diesem Jahr an die

³⁶² Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 1. Jahrgang, Folge 1, Oktober 1940, S.5

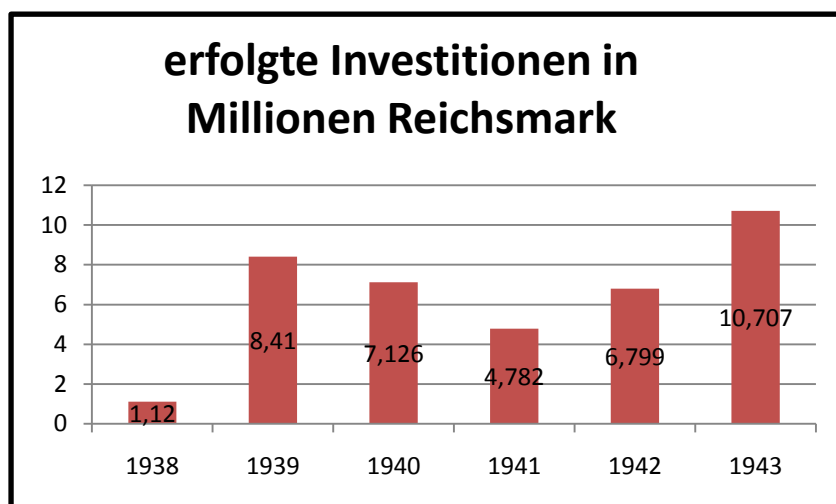
³⁶³ ebenda, 2. Jahrgang, Folge 3, März 1941, S.1

³⁶⁴ ebenda

³⁶⁵ DÖW: Vertraulicher Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944, 51624/A, S.3

Deutsche Reichsbahn, 17 Dampf- und 5 Speicherloks an inländische und 20 dampfbetriebene Eisenbahnen an ausländische Kunden. Damit bestätigt sich auch die Aussage des ehemaligen Angestellten Leopold Tamm, der angab, dass zu Spitzenzeiten, „drei Lokomotiven pro Tag (!) geliefert wurden.“³⁶⁶ Ein Jahr früher (1943) produzierte die WLF nur gut ein Drittel und lieferte insgesamt 289 Dampf- und 18 Elektro- bzw. Speicherlokomotiven an ihre Kundschaft ab.³⁶⁷ Und in den beiden letzten Kriegsjahren konnte die WLF aus diversen Gründen lediglich 607 (1944) bzw. 23 (1945) – am 9. März 1945 wurde die letzte Lokomotive während des Krieges fertiggestellt – abliefern.³⁶⁸ Zu bemerken ist hier, dass die Zahlen Stockklausners etwas von der Unternehmensstatistik abweichen. Erstere Statistik hat jedoch den Vorteil, einen Überblick über den Lokomotivausstoß der WLF während der gesamten Zeit des deutschen Faschismus geben zu können.

Ausländische Kunden der WLF waren beispielsweise die Slowakischen Staatsbahnen, welche der WLF bereits „im Herbst 1939 einen Auftrag auf sechs Stück erteilt haben,“³⁶⁹



Grafik 5: Investitionsverlauf der WLF in den Jahren 1938-1943

Quelle: DÖW: Vertraulicher Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944, 51624/A, S.10

sowie Rumänien, das im Frühjahr 1943 Lokomotiven der Baureihe 52 geliefert bekamen.³⁷⁰

Um nach der Übernahme der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf durch den Kasseler Henschel-Konzern diese gewaltigen Produktionssteigerungen in Wien durchführen zu können, erfolg-

ten enorme Investitionen. So wurden in den Jahren zwischen 1938 bis 1943 insgesamt 33,018 Millionen Reichsmark in Wohngebäude, den Maschinenpark, Grundstücke, Werkzeuge, Betriebs- und Geschäftsausstattung gesteckt. Am umfangreichsten wurde im Jahre 1943 in Wohn- (1,337 Mio. RM) und Fabrikgebäude (4,059 Mio. RM) sowie in die Anschaffung von

³⁶⁶ Trummer/ Stollhof [Hg.]: „...Bei uns in der Lofag...“, S.44

³⁶⁷ DÖW: Vertraulicher Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944, 51624/A, S.3

³⁶⁸ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.30

³⁶⁹ Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 1. Jahrgang, Folge 2, November 1940, S.5

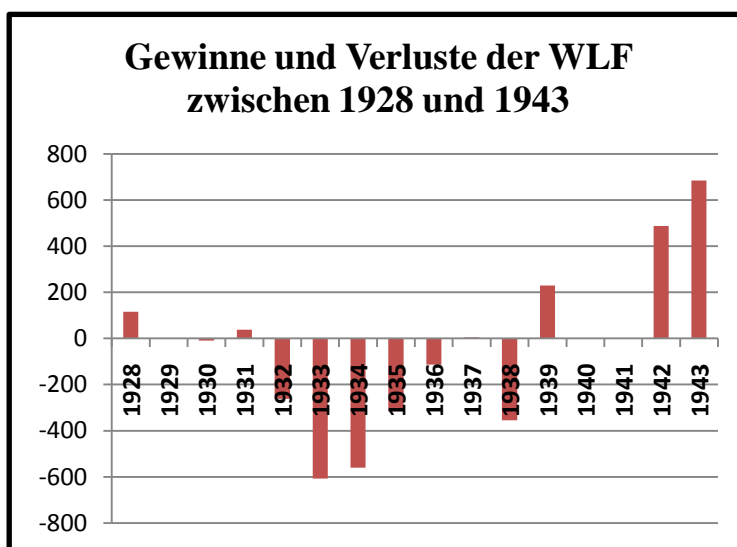
³⁷⁰ ebenda, 4. Jahrgang, Folge 5, Mai 1943, S.6 f.

neuen Maschinen (4,065 Mio. RM) investiert.³⁷¹ Der relativ hohe Investitionswert für den Bereich der Wohngebäude ist komplett für die „Errichtung von Wohnlagern für ausländische Arbeitskräfte“ verwandt worden,³⁷² da, wie man im Abschnitt über die Zwangsarbeit in der WLF erfährt, diese enorme Produktionssteigerung „nur durch verstärkten Einsatz von ausländischen Arbeitskräften und Kriegsgefangenen verwirklicht werden“³⁷³ konnte, die jedoch separate Unterkünfte benötigten.

Zu Produktionszwecken konnte im Jahre 1940 „die neue Kesselschmiede in Betrieb genommen werden, 1941/42 der sogenannte Block III, eingerichtet als neuzeitliche mechanische Werkstätte.“³⁷⁴ Um die Produktion von Lokomotiven in Floridsdorf zu beschleunigen wurde der „Tenderbau [...] aus der Fabrik herausgenommen und nach Wiener Neustadt verlegt, wo Henschel 1938/39 auf dem Grundstück der ehemaligen Sigl’schen Fabrik neue Fabrikationsanlagen aufgebaut hatte.“ Diese erwarben die Floridsdorfer noch 1939 von Henschel und integrierten es „in die neu gegründete Rax-Werke GmbH.“³⁷⁵ Neben der Ausgliederung der Tenderproduktion hatte die WLF wie jedes Großunternehmen unzählige Zulieferbetriebe,

welche im Zuge des im Frühjahr 1942 aufgestellten Lokomotivbeschaffungsprogramms zum Teil komplett als sogenannte „Verlagerungsfirmen“ herangezogen wurden, wie bspw. im Mai 1942 die „Fa. Brügger Fahrrad-Fabrik Philipsen & Co., Brünn.“³⁷⁶

„Das Ergebnis des Jahres 1943 hat sehr befriedigt,“³⁷⁷ so der „Vertrauliche Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über



Grafik 6: Gewinne & Verluste der WLF zwischen 1928 und 1943
Quelle: DÖW: Vertraulicher Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944, 51624/A, S.41

³⁷¹ DÖW: Vertraulicher Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944, 51624/A, S.10

³⁷² ebenda, S.11

³⁷³ Institut für Zeitgeschichte: Bezugschein für ein Fahrgestell mit Führerhaus an die Bezirksmannschaft für den 21. Bezirk vom 13. Mai 1942, Veiter-Mappe

³⁷⁴ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.10 f.

³⁷⁵ ebenda, S.11

³⁷⁶ DÖW: Korrespondenz zwischen der WLF und den verschiedenen Dienststellen des Reiches, der Partei, der Polizei und Produktionsstätten, Heranziehung der Fa. Brügger Fahrrad-Fabrik Philipsen & Co. als Verlagerungsfirma für das Reichsbahnprogramm vom 27. Mai 1942, Band II 1944, 11.252/2

³⁷⁷ DÖW: Vertraulicher Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944, 51624/A, S.41

das Geschäftsjahr 1943“ hinsichtlich der zusammenfassenden Ergebnisbetrachtung vom August 1944. Im Vergleich zum Vorjahr konnte der Reingewinn 1943 um 199.000 auf 684.000 Reichsmark gesteigert werden. Die Reserven der WLF wuchsen auf 2,4 Millionen Reichsmark an, nachdem diese zwischen 1928 und 1938 von 2,667 Mio. RM (1928) auf lediglich 345.000 RM gesunken waren. Im gleichen Zeitraum wurden Verluste in Höhe von 2,064 Mio. RM eingefahren, wohingegen zwischen 1939 und 1943 1,4 Mio. RM Gewinne erwirtschaftet wurden.³⁷⁸ Aufgrund dieser guten Ergebnisse erhielt, wie bereits erwähnt, am 14. Februar 1941 „*als erster in unserem Betrieb [...] unser Betriebsleiter Prokurist Ing. Wilhelm Hitzler seiner besonderen Verdienste das Kriegsverdienstkreuz II. Klasse.*“³⁷⁹

Obwohl dieser vertrauliche Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 im August 1944 fertiggestellt wurde, hätte der damalige Betriebsführer Fritz Nölle zumindest halbwegs einschätzen können, dass durch den für Hitlerdeutschland ungünstigen Kriegsverlauf die Lokomotivproduktion der WLF 1944/45 einen erheblichen Einbruch erleben würde. Er schrieb jedoch unter dem Titel „XI. Ergebnisausblick auf das Geschäftsjahr 1944,“ dass mit „*dem Ergebnis des Jahres 1944 mit guter Erwartung entgegenzusehen*“ sei und „*daß wesentliche Störungen im Materialfluß oder Abzüge von Arbeitskräften von Bedeutung im ferneren Verlauf des Geschäftsjahres sich nicht ergeben,*“ um diese zuversichtlichen Äußerungen in seinem letzten Satz wieder zu relativieren.³⁸⁰

4.2.2 Die Beschäftigung und Entlohnung

Zum 1. Januar 1943 waren bei der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf 7.697 Menschen beschäftigt, wobei 897 zum Kriegsdienst einberufen waren, so dass 6.800 Personen zu dieser Zeit tatsächlich im Werk arbeiteten. Ein Jahr später stieg die Zahl der Beschäftigten auf 9.118, worunter sich bereits 1.342 Einberufene befanden und sich der prozentuelle Anteil dieser Gruppe dadurch von 11,6 auf 14,7 erhöhte. Die Zusammensetzung der Belegschaft zeigt folgendes Bild: unter den 9.118 am 31.12.1943 bei der WLF arbeitenden Personen befanden sich 1.194 Angestellte, 7.637 Arbeiter und 287 Lehrlinge.³⁸¹ Unter diesen über 9.000 Beschäftigten befand sich beispielsweise die für die Nachkriegsgeschichte Floridsdorfs sowie Wiens wichtige Persönlichkeit Franz Jonas, der erste Bezirksvorsteher in Floridsdorf nach dem

³⁷⁸ DÖW: Vertraulicher Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944, 51624/A, S.42

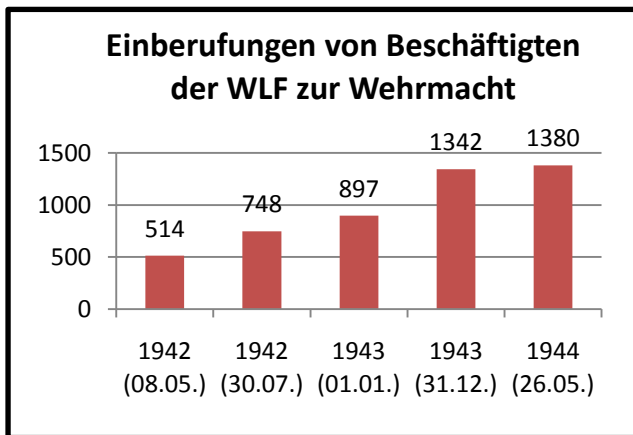
³⁷⁹ Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 2. Jahrgang, Folge 3, März 1941, S.1

³⁸⁰ DÖW: Vertraulicher Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944, 51624/A, S.44

³⁸¹ ebenda, S.5

Zweiten Weltkrieg und spätere Wiener Bürgermeister und Bundespräsident Österreichs Franz Jonas.³⁸²

Eine geschlechterspezifische Gegenüberstellung findet sich in diesen Statistiken nicht, ebenso wenig wie eine Differenzierung der Einberufenen. Letzteres kann man jedoch durch die vorhandenen wöchentlichen Berichte der WLF erfahren. Leider sind keine Wochenberichte aus den Jahren 1939, 1940, 1941, 1943 und 1945, nur wenige aus dem Jahre 1942 und einige von 1944 vorhanden. Dennoch kann man aus den wenigen Datensätzen erkennen, dass nicht nur die absoluten Zahlen, sondern auch das prozentuelle Verhältnis zwischen zur Wehrmacht einberufenen Arbeitern und Angestellten, der Zusammensetzung der Beschäftigten der WLF in etwa gleicht. So waren am 8. Mai 1942 von insgesamt 514 Einberufenen 455 Arbeiter und 59 Angestellte.³⁸³ Dieses Verhältnis blieb auch gegen Ende des Zweiten Weltkrieges erhalten. So waren am 26. Mai 1944 von den 1.380 zu den deutschen Streitkräften eingezogenen Beschäftigten der WLF, 1.177 Arbeiter und 203 Angestellte.³⁸⁴



Grafik 7: Einberufungen von Beschäftigten der WLF zu den deutschen Streitkräften zu bestimmten Zeitpunkten

Quelle: DÖW: Korrespondenz zwischen der WLF und den verschiedenen Dienststellen des Reiches, der Partei, der Polizei und Produktionsstätten, Band I – III 1942 – 1944, 11.252/1 – 3

Den Einsatz bei der deutschen Wehrmacht sollte jedoch nicht jeder Eingezogene WLF-Mitarbeiter überleben und so starb laut den Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik bereits am zweiten Tag des Zweiten Weltkrieges, am 2. September 1939 in Polen, der erste Mitarbeiter, der Lohnkalkulant Karl Cech.³⁸⁵ Erst in der Septemberausgabe 1941 der Werksnachrichten der Wie-



Abbildung 6: Gefallenenanzeige in den Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf

Quelle: Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 3. Jahrgang, Folge 11, November 1942, S.5

³⁸² Raimund Hinkel/Bruno Sykora: Heimat Floridsdorf, Verlag Alfred Eipeldauer, Wien 1977, S.139 ff.

³⁸³ DÖW: Korrespondenz zwischen der WLF und den verschiedenen Dienststellen des Reiches, der Partei, der Polizei und Produktionsstätten, Wochenbericht vom 11. Mai 1942, Band I 1942, 11.252/1

³⁸⁴ ebenda, Wochenbericht vom 27. Mai 1944, Band II 1944, 11.252/2

³⁸⁵ Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 1. Jahrgang, Folge 1, Oktober 1940, S.4

ner Lokomotivfabrik wurden wieder vier Gefalle aufgelistet, allesamt im Osten.³⁸⁶ In der Folgezeit waren in jeder Ausgabe der Werksnachrichten solche Gefallenenanzeigen abgedruckt.

Natürlich stiegen mit dem Anwachsen der Beschäftigung bei der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf die Ausgaben der Löhne und Gehälter für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Aufwendungen der WLF für diesen Posten vergrößerten sich so von 13,747 Mio. Reichsmark (1942) auf 20,494 Mio. Reichsmark (1943). Von diesen etwa 20,5 Mio. RM Ausgaben im Jahre 1943 machten die Arbeiterlöhne 16,028 Mio. RM und die Gehälter für die Angestellten 4,466 Mio. RM aus.³⁸⁷ Von sämtlichen vorliegenden Anklageschriften gegen (vermeintliche) Widerstandskämpferinnen und Widerstandskämpfer in der Wiener Lokomotivfabrik ist es möglich durch einzelne Beispiele einen Eindruck über die Höhe der Arbeiterlöhne in der Zeit zwischen 1939 und 1943 zu erhalten. So verdiente der als Fräser angestellte Johann Schlahuschek noch vor Kriegsausbruch im Jahre 1939 wöchentlich 50 Reichsmark.³⁸⁸ Im Urteil vom 17. April 1941 gegen Franz Scharf und Johann Kerschl geht hervor, dass Ersterer als Schweißer bis zu seiner Verhaftung Ende 1940 „mit einem Wochenlohn von ungefähr RM 50.-“ auskommen musste³⁸⁹, wohingegen Kerschl als Monteur wöchentlich lediglich 42 RM erhielt.³⁹⁰ Alfred Strotzka hatte als Maschinenschlosser im Jahre 1942 ein wöchentliches durchschnittliches Einkommen von 55 RM.³⁹¹ Der Werksmeisterassistent Karl Gries, welcher im Kapitel über den Widerstand in der WLF noch ausführlich behandelt wird, bekam zu Beginn des Jahres 1943 durchschnittlich 320 RM pro Monat.³⁹² Der Schmiedegehilfe Johann Weber hatte 1943 „bei 48 stündiger Arbeitszeit einen Stundenlohn von 1.40 RM.“³⁹³ Aus der Urteilsverkündung gegen die Widerstandskämpfer Gries, Weber und acht weitere, von denen sieben bei der WLF angestellt waren, geht hervor, dass „sie zwischen 60 und 70 RM wöchentlich“ verdienten,³⁹⁴ was bedeutet, dass die durchschnittlichen Löhne 1943 im Vergleich zu 1939 etwas angehoben wurden, was durch den Bericht des Abwehrbeauftragten Dr. Erik Wintersberger an den Sicherheitsdienst des Reichsführers-SS, SD-Leitabschnitt Wien, vom 14. September 1942 auch bestätigt wird, da darin die Rede von „einer Steigerung des Stunden-

³⁸⁶ Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 2. Jahrgang, Folge 9, September 1941, S.5

³⁸⁷ DÖW: Vertraulicher Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944, 51624/A, S.29

³⁸⁸ DÖW: Urteilsverkündung vom 20. Juni 1940 gegen Schlahuschek, 7004, S.4

³⁸⁹ DÖW, Urteilsverkündung vom 18. Februar 1942 gegen Scharf und Kerschl, 7788, S.2

³⁹⁰ ebenda, S.3

³⁹¹ DÖW: Urteilsverkündung vom 10. November 1942 gegen Strotzka und Suppinger, 9621, S.2

³⁹² DÖW: Anklageschrift vom 24. August 1943 gegen Gries, Weber, Schön, Artner, Blatzky, Entner und Vavra, 4861, S.3

³⁹³ ebenda

³⁹⁴ DÖW: Abschrift der Urteilsverkündung vom 17. und 18. November 1943 gegen Gries, Weber, Schön, Artner, Blatzky, Entner, Hanisch, Rudolf, Svarc und Latzke, 9123, S.3

lohnes von RM 0.60 auf RM 1.-“ ist.³⁹⁵ Über den Verdienst von Frauen bei der WLF erfährt man aus den vorhandenen Gerichtsakten leider nichts. Nur so viel: die Frau des Angeklagten Widerstandskämpfers Kerschl arbeitete Ende 1940 „bei der A.E.G-Union in der Werksküche als Köchin“ und erhielt einen Wochenlohn in der Höhe von 24 RM,³⁹⁶ was bedeutet, dass ihr Verdienst etwas mehr als die Hälfte von dem ihres Mannes ausmachte. „So weit [sic!] ich mich erinnern kann, hatten die meisten Arbeiter einen Zehnstudentag, mit meistens 60 Stunden in der Woche, manchmal auch mehr,“ wobei die Lehrlinge „48 Stunden pro Woche (Montag-Samstag) arbeiten“ mussten³⁹⁷, erinnerte sich der Lehrwerkstättenleiter Otto Czi-schek.³⁹⁸ Erich Hölzl hatte gegen Ende des Krieges die Erfahrung gemacht, dass für einige Jahrgänge, vor allem die zu dieser Zeit in der WLF eine Lehre machten, der Urlaub gestrichen wurde, um so die Produktion am Laufen zu halten.³⁹⁹

Ein interessanter Aspekt ist zudem noch jener, dass die von der WLF bezahlten Sozialabgaben zwischen 1942 und 1943, als der Umsatz das Vorjahresergebnis um 123% übertraf, einen „verhältnismäßig geringere[n] Anstieg“ erfahren haben, was laut dem Geschäftsbericht für 1943 „auf die noch stärkere Auswirkung des Anteiles der Ostarbeiter und Kriegsgefangenen, für die solche Sozialabgaben entfallen, am Personalaufwand zurückzuführen“ ist.⁴⁰⁰

4.2.3 Die Zwangsarbeit

Die Beschäftigung von Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern in der gesamten Rüstungsindustrie Hitlerdeutschlands, welche zumeist aus den besetzten Ländern Europas rekrutiert und über die Arbeitsämter vermittelt wurden, stellte keine Seltenheit dar. Ganz im Gegenteil, wie die vorhergehenden Kapitel bereits zeigten. Und so bildete auch die Wiener Lokomotivfabrik in dieser Beziehung keine Ausnahme. Am 1. Januar 1943 waren von den damals 6.800 in den Hallen der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf Arbeitenden mit 4.121 Personen noch knapp über 60% „Deutsch-Stämmige“ – dazu zählten die Faschisten selbstverständlich auch alle Österreicherinnen und Österreicher – wobei innerhalb eines Jahres der prozentuelle Anteil der nicht-Deutschen Arbeiterinnen und Arbeiter von 39,4 auf 48,3% am 31. Dezember 1943 angestiegen war, und dies obwohl die Gesamtbeschäftigung an diesem

³⁹⁵ DÖW: Rundschreiben des Abwehrbeauftragten der WLF an den Sicherheitsdienst des Reichsführers-SS, SD-Leitabschnitt Wien vom 14. September 1942, Band I 1942, 11.252/1, S.3

³⁹⁶ DÖW: Urteilsverkündung vom 18. Februar 1942 gegen Scharf und Kerschl, 7788, S.3

³⁹⁷ Trummer/Stollhof [Hg.]: „...Bei uns in der Lofag...“, S.127

³⁹⁸ ebenda, S.94

³⁹⁹ ebenda, S.93

⁴⁰⁰ DÖW: Vertraulicher Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944, 51624/A, S.29

Tag auf 7.776 angewachsen war.⁴⁰¹ Dies bedeutet, dass sowohl die zur Wehrmacht Eingezogenen als auch der Anstieg der arbeitenden Beschäftigten von den in der WLF-Statistik als „Fremdländer“ geführten Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter getragen wurde. Der Anteil der ausländischen Arbeitskräfte stieg mit sehr großer Wahrscheinlichkeit bis Kriegsende weiter an, da die Zahl der zu den deutschen Streitkräften eingezogenen WLF-Mitarbeiter auch 1944 noch wuchs, wobei auch hier keine Statistiken vorliegen.

Eine Aufstellung der nationalen Zusammensetzung der in Floridsdorf arbeitenden Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter bietet das „Rundschreiben Nr. 171“ der WLF an die „Abwehrstelle im Wehrkreis XVII z.H. Herrn Major Schüssler Wien I., Stubenring 1“ vom 7. Juli 1942. So befanden sich demnach am 31. März 1942 unter den insgesamt 915 sogenannten „freien ausländischen Arbeitskräften“ 383 Ausländer und 532 Zivilrussen. Von den 383 Ausländern waren 2 Franzosen, 1 Holländer, 22 Italiener, 203 Tschechen, 34 Slowaken, 21 Russen und Ukrainer aus dem Generalgouvernement, 10 Ungarn, 1 Schweizer, 16 Kroaten, 4 Spanier, 34 Griechen, 6 Bulgaren, 1 Slowene, 4 Rumänen und 24 Staatenlose. Zusätzlich wurden 223 Kriegsgefangene (8 Franzosen und 215 so bezeichnete Zivilrussen) eingesetzt.⁴⁰² Sie waren allesamt in speziell für sie errichteten Lagern von den deutschen Beschäftigten getrennt untergebracht. So gab es in Wien-Floridsdorf für die WLF im Juni 1942 vier Ausländer-Lager. Bis auf Lager 1 im Wirtshaussaal auf der Floridsdorfer Hauptstraße befanden sich alle auf dem Fabrikgelände der WLF, jedoch mit verschiedenen Anschriften. So umfasste Lager 2 lediglich zwei Zimmer der Gefolgschaftswohnhäuser in der Brünnerstraße 57 (Objekt 8 und 12), Lager 3 hatte den Standort in der Bahnsteggasse 23 und Lager 4 in der Arnulf-Hanslgasse 20-22.⁴⁰³ In mehreren Interviews, welche zwischen November 1987 und Februar 1988 mit Antonie Lehr (geb. am 30.11.1907 in Wien) geführt wurden, erzählte sie, dass sie in einem dieser Lager ab August 1943, als Lothringerin getarnt, die Aufgabe einer Dolmetscherin für die dort lebenden französischen Arbeiterinnen und Arbeiter verrichtete.⁴⁰⁴ Als Wiener Kommunistin, welche in einem bürgerlichen Elternhaus mit jüdischem Glauben aufwuchs, war sie Ende 1934 auf Geheiß der Kommunistischen Internationale von Wien, über Prag und Moskau nach Paris geschickt worden, wo sie sich zunächst der französischen „Résistance“ anschloss und sich einige Zeit später freiwillig bei einem der dortigen Rekrutierungsämter für

⁴⁰¹ DÖW: Vertraulicher Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944, 51624/A, S.5

⁴⁰² DÖW: Korrespondenz zwischen der WLF und den verschiedenen Dienststellen des Reiches, der Partei, der Polizei und Produktionsstätten, Rundschreiben Nr. 171 für den Stichtag 31. März 1942 vom 7. Juli 1942, Band I 1942, 11.252/1

⁴⁰³ Institut für Zeitgeschichte: Meldung über die Unterkünfte ausländischer Arbeiter an die Geheime Staatspolizei vom 2. Juni 1942, Weiter-Mappe

⁴⁰⁴ DÖW: Interview von Nancy Ann Coyne mit Antonie Lehr am 22. Januar 1988, 23.150/35, S.34

einen Arbeitseinsatz im Deutschen Reich meldete, um im Heimatland den Widerstand gegen den Faschismus fortsetzen zu können.⁴⁰⁵ Am 4. Juli 1944 wurde Antonie Lehr jedoch in der WLF verhaftet, da ihre ehemalige Gruppe in Paris aufgefliegen war und eine Liste bei sich hatte, worauf die Namen derjenigen Personen verzeichnet war, die nach Wien gegangen waren.⁴⁰⁶ So ließen die deutschen Faschisten sie mit der Begründung, sie habe *„sich für die illegale KPÖ hochverräterisch betätigt“*, am 1. November 1944 nach Auschwitz deportieren,⁴⁰⁷ von wo sie im Januar 1945 trotz des Vermerks *„Rückkehr nicht erwünscht“*⁴⁰⁸ auf ihrem Schutzhaftlagerbefehl in das Frauen-Konzentrationslager Ravensbrück gebracht wurde, in welchem sie die Befreiung vom Faschismus erlebte.⁴⁰⁹

Von französischen Arbeiterinnen und Arbeitern wurden auch mehrere illegale Flugblätter im Jahre 1943 in der Wiener Lokomotivfabrik hergestellt, welche an ihre Landsmänner und –frauen verteilt wurden und in denen auf Missstände eingegangen wurde, wie im folgenden Ausschnitt auf die gebrochenen Zusagen der Faschisten hinsichtlich der Entlohnung: *„Kameraden, nachdem wir unser Land durch die Zwangseinberufung verlassen mussten, gab man einem jeden von uns einen Arbeitsvertrag, den die Deutschen einhalten müßten. Dort heißt es, daß wir denselben Lohn haben sollen, wie die deutschen Arbeiter. [...] In Wahrheit sind unsere Löhne viel niedriger als die der deutschen Arbeiter.“*⁴¹⁰ Ob es wegen diesen Flugzetteln zu Verhaftungen französischer Beschäftigter kam, ist leider nicht bekannt.

Das Rundschreiben des Abwehrbeauftragten der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, Dr. Erik Wintersberger, an den „Sicherheitsdienst des Reichsführers-SS, SD-Leitabschnitt Wien“ vom 14. September 1942 bestätigt jedoch auf fünf Seiten die Eindrücke aus dem vorher zitierten Flugblatt der französischen Beschäftigten aus dem Jahre 1943 hinsichtlich der Lebens- und Arbeitssituation der ausländischen Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter bei der WLF, obwohl dies ein offizieller Bericht der Werksleitung war. So schrieb der Abwehrbeauftragte unter der Überschrift „Verpflegung“, dass *„die Normalverpflegung (1 l pro Mahlzeit) [...] völlig ungenügend“* sei und nicht ausreiche, um *„dem Ostarbeiter die für seine Leistung notwendige Arbeitskraft zu geben und [...] bei den Leuten nicht nur Arbeitsunlust, sondern auch Unruhe“* auslöse.⁴¹¹ Diese Unruhe, welche sich beispielsweise in Form von Fluch-

⁴⁰⁵ DÖW: Interview von Nancy Ann Coyne mit Antonie Lehr am 22. Januar 1988, 23.150/35, S.34

⁴⁰⁶ ebenda, S.35

⁴⁰⁷ ebenda, S.45

⁴⁰⁸ ebenda, S.36

⁴⁰⁹ ebenda, S.55

⁴¹⁰ DÖW: illegale Flugzettel französischer Widerstandskämpfer, 1943, 425

⁴¹¹ DÖW: Korrespondenz zwischen der WLF und den verschiedenen Dienststellen des Reiches, der Partei, der Polizei und Produktionsstätten, Rundschreiben des Abwehrbeauftragten der WLF an den Sicherheitsdienst des Reichsführers-SS, SD-Leitabschnitt Wien vom 14. September 1942, Band I 1942, 11.252/1, S.1

ten aus den Unterkünften ausdrückte, war jedoch von Beginn des Arbeitseinsatzes der Ostarbeiterinnen und Ostarbeitern an allgegenwärtig, da – so schrieb Wintersberger in seinem Bericht bezugnehmend auf Verhöre von Geflüchteten – *„man ihnen eine ganz andere Behandlung und zwar eine Gleichstellung mit dem deutschen Arbeiter versprochen hatte, während sie praktisch wie Gefangene gehalten würden.“*⁴¹² Unter Punkt 3 dieses Schreibens, „Bekleidung und Schuhwerk“, wusste Wintersberger zu berichten, dass das Problem der Schuhe durch Beschaffung von Holzschuhwerk gelöst wurde, jedoch *„den Leuten ausnahmslos Winterkleidung fehlt und auch kaum einer einen Mantel oder dergleichen besitzt.“* Zudem fehlte es den Ostarbeiterinnen und Ostarbeitern gänzlich *„an Wäsche [...], ein Umstand der auf die Dauer hygienische Gefahren heraufbeschwören muss.“*⁴¹³ Um dieser hygienischen Gefahr vorzubeugen, wurde von der Wiener Lokomotivfabrik ein mobiler Desinfektionsapparat explizit für die Barackenlager der ausländischen Beschäftigten angeschafft.⁴¹⁴ Auch beim Thema „Entlohnung“ der Ostarbeiterinnen und Ostarbeiter sah Dr. Wintersberger in seinem Bericht an den Sicherheitsdienst des Reichsführers-SS große Defizite, da trotz einer Steigerung der Wochenlöhne um 5,60 auf 14,70 Reichsmark *„die Leute ja mit dem Geld gar nichts tun können“* und aufgrund dessen *„die Entwicklung eines lebhaften Schleichhandels zwischen deutschen und ausländischen Arbeitskräften einerseits und Ukrainern andererseits“* zu beobachten war.⁴¹⁵ So führt er als Beispiel an, dass *„ein Ukrainer einem deutschen Gefolgschaftsmitglied 100 g Tabak für RM 25.- abkauft und bei einem anderen deutschen Gefolgschaftsmitglied diese 100 g Tabak gegen 1 Laib Brot eintauscht.“* Verständlicherweise erblickte der überzeugte Faschist Dr. Wintersberger darin jedoch nicht die unübersehbare miserable Ernährungssituation, sondern die Gefahr, dass dadurch die Lagerdisziplin sowie *„die gebotene Distanz zwischen Deutschen und Ostarbeitern“* gestört werde.⁴¹⁶ Diesem „Problem“ widmete der Abwehrbeauftragte auch einen eigenen Punkt, welcher mit *„Berührung zwischen Ostarbeitern, Deutschen und Ausländern“* überschrieben war. Dr. Wintersberger versprach hier dem Sicherheitsdienst des Reichsführers-SS, dass *„dauernd und unermüdlich jeder Fraternisierung, gegebenenfalls mit schärfstem Nachdruck, entgegengearbeitet wird,“*⁴¹⁷ es jedoch in

⁴¹² DÖW: Korrespondenz zwischen der WLF und den verschiedenen Dienststellen des Reiches, der Partei, der Polizei und Produktionsstätten, Rundschreiben des Abwehrbeauftragten der WLF an den Sicherheitsdienst des Reichsführers-SS, SD-Leitabschnitt Wien vom 14. September 1942, Band I 1942, 11.252/1, S.2

⁴¹³ ebenda

⁴¹⁴ Institut für Zeitgeschichte: Bezugschein für ein Fahrgestell mit Führerhaus an die Bezirksmannschaft für den 21. Bezirk vom 13. Mai 1942, Veiter-Mappe

⁴¹⁵ DÖW: Korrespondenz zwischen der WLF und den verschiedenen Dienststellen des Reiches, der Partei, der Polizei und Produktionsstätten, Rundschreiben des Abwehrbeauftragten der WLF an den Sicherheitsdienst des Reichsführers-SS, SD-Leitabschnitt Wien vom 14. September 1942, Band I 1942, 11.252/1, S.3

⁴¹⁶ ebenda

⁴¹⁷ ebenda, S.4

Großbetrieben unvermeidbar war, dass eine „*Berührung zwischen deutschen Gefolgschaftsmitgliedern und allen im Betrieb arbeitenden Ausländern und Ostarbeitern*“ vorkam.⁴¹⁸ Und obwohl der schon zu diesem Zeitpunkt des Krieges in der Floridsdorfer Lokomotivfabrik miserablen Situation für Ostarbeiterinnen und Ostarbeitern, welche sich in den folgenden Monaten und Jahren mit allergrößter Wahrscheinlichkeit weiter verschlechterte, vertrat die Werksleitung die Ansicht, dass keinerlei „*Ansatz zu einem Sabotagewillen bei den Ostarbeitern* [...] *festgestellt werden konnte.*“⁴¹⁹ Und dennoch schloss dieses Schreiben mit der Thematik „*Werkschutz*“ ab, welches auch im folgenden Kapitel Gegenstand der Untersuchung ist.

Weshalb es von der WLF-Betriebsleitung unterlassen wurde, in den Hallen des Wiener Werkes im Gegensatz zu dem Wiener Neustädter Werk auch hier auf KZ-Häftlinge zurückzugreifen, geht aus den vorliegenden Akten leider nicht hervor.

4.2.4 Der Werksschutz

Der sogenannte „*Werkschutz*“, welcher vor allem während des Zweiten Weltkrieges in allen Betrieben der Rüstungsindustrie in Hitlerdeutschland zu einem Bestandteil der Struktur der Großunternehmen gehörte, sollte nach den Ausführungen des Abwehrbeauftragten der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, Dr. Erik Wintersberger, folgende Aufgaben umfassen: „*Verhinderung von Fluchten, Ordnung im Lagerleben, Ermöglichung einer gewissen Freizeitgestaltung, Überwachung der Russen und Ausländer im Lager.*“⁴²⁰ Dr. Erik Wintersberger war „*in der Leitung der Wirtschaftsabteilung* [...] *gleichzeitig Abwehrbeauftragter,*“⁴²¹ und zeichnete sich somit auch für die Aufstellung des Werkschutzes der WLF verantwortlich. Neben einem hauptamtlichen Werkschutz, welcher sich aus einem Werkschutzleiter, zwei Wacheleitern, vier Oberwachmännern und 29 Werkschutzmännern zusammensetzte, existierte auch ein nebenamtlicher Werkschutz, der 52 Mann stark war. Die Werkschutz-Angehörigen waren mit Gewehren, Pistolen und Revolvern ausgestattet.⁴²² Das Mitführen von Waffen wurde in erster Linie „*wegen der grossen Zahl Kriegsgefangener und ausländischer Arbeiter*“ begründet, da die Werkschutzleute, wie beispielsweise Johann Erben (geb. 02.04.1908 in Wien), durch ihren „*Dienst in sehr gefährliche Lagen kommen*“ und daher für ihn sogar „*das*

⁴¹⁸ DÖW: Korrespondenz zwischen der WLF und den verschiedenen Dienststellen des Reiches, der Partei, der Polizei und Produktionsstätten, Rundschreiben des Abwehrbeauftragten der WLF an den Sicherheitsdienst des Reichsführers-SS, SD-Leitabschnitt Wien vom 14. September 1942, Band I 1942, 11.252/1, S.3

⁴¹⁹ ebenda, S.4

⁴²⁰ ebenda

⁴²¹ DÖW: Stellungnahme Georg Eisenhart-Rothes vom 24. November 1945, 51624/B

⁴²² DÖW: Schreiben an das Kommando des Rüstungsbereiches Wien vom 20. Mai 1942, 11253

*Tragen einer Handfeuerwaffe in und ausserhalb des Werkes notwendig*⁴²³ und legitimierbar schien.

Aus diesem Grunde wurden, wie auch an anderen heiklen und vertrauensvollen Positionen im Dritten Reich, jegliche Personen, welche für die Arbeit als Werkschutzmann herangezogen werden sollten, vorsorglich unter Zuhilfenahme der Geheimen Staatspolizei (Gestapo) auf politische Zuverlässigkeit überprüft. Und so kam es nicht selten vor, dass nicht alle in den Werkschutz aufgenommen wurden, wie beispielweise ein Josef Lang (geb. am 05.01.1889 in Wien), welcher „für die [...] Verwendung als Werkschutzmann als nicht geeignet erklärt“ wurde. Aufgrund der „Knappheit an Werkschutzmännern“ bemühte sich der Abwehrbeauftragte Dr. Wintersberger dennoch um dessen Verbleib, „da er nicht unserem eigentlichen Werkschutz angehört, sondern nur in unserem Ostarbeiterlager tätig ist,“⁴²⁴ was jedoch seinem vorher angeführtem Ausführungen über die Aufgaben des Werkschutzes dahingehend widersprechen würde, da die Möglichkeit zur Flucht für die nicht-Deutschen in Lagern untergebrachten Arbeiterinnen und Arbeiter am ehesten in der Nacht aus diesen Lagern möglich war und nach der Logik der Faschisten, deswegen dort die zuverlässigsten Kräfte eingesetzt werden hätten müssen. Auch für jene Überprüfungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern durch die Gestapo war der Werkschutz, bzw. der Abwehrbeauftragte der WLF verantwortlich. Diese Überprüfungsbögen liefern relativ ausführliche persönliche Daten von Beschäftigten der WLF, unter denen auch etliche aktive Werkschutzmänner zu finden sind. Allerdings sind in den Beständen des Dokumentationsarchivs des Österreichischen Widerstandes lediglich Akten des Werkschutzes aus dem Jahre 1942 einsehbar. All diese Anfragen der WLF an die Gestapo waren mit dem Stempel „Geheim! 1. Dies ist ein Staatsgeheimnis im Sinne des § 88 RStGB. 2. Weitergabe nur verschlossen, bei Postbeförderung als »Einschreiben«. 3. Aufbewahrung unter Verantwortung des Empfängers unter gesicherten Verschluss“ versehen⁴²⁵ und waren den auf politische Zuverlässigkeit Angefragten daher mit großer Wahrscheinlichkeit nicht bekannt. Um die oben bereits erwähnte Knappheit an Werkschutzmännern sorgte sich der Abwehrbeauftragte der WLF bereits in dem im vorhergehenden Kapitel angeführten Bericht an den Sicherheitsdienst des Reichsführers-SS. Wintersberger schürte darin im letzten Abschnitt „Werkschutz“ die Angst, „dass (aus welchen Gründen immer z.B. bei Feindeinwirkung aus der Luft)“, falls die Schwachstelle Werkschutzpersonal weiterhin bestehen sollte, „einmal in einem Lager eine Art Aufstand oder eine Panik“ entstehen könn-

⁴²³ Institut für Zeitgeschichte: Bestätigung des Abwehrbeauftragten vom 30. März 1944, Weiter-Mappe

⁴²⁴ DÖW: Schreiben an die Geheime Staatspolizei Abteilung IV C 1 vom 09. November 1942, 11253

⁴²⁵ DÖW: Akten des Werkschutzes der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf 1942 – 1944, 11253

te.⁴²⁶ Um dies zu verhindern, unterbreitete er den Vorschlag, den Mangel durch den Einsatz von Kriegsversehrten zu überwinden, da „*gerade aus diesen Reihen Männer, die die Werk-schutzaufgaben vorbildlich zu erfüllen in der Lage wären, zu finden*“ seien. Zu seiner Enttäuschung stellte er fest, dass die WLF „*trotz wiederholter Vorsprachen*“ keinerlei Zuweisungen erhalten hatte.⁴²⁷ Ob sich dies im Laufe des Krieges ändern sollte, kann leider keine Auskunft gegeben werden.

4.2.5 Das Zweigwerk Wiener Neustadt

Neben dem Floridsdorfer Werk gehörte der WLF das seit Juli 1930 übernommene und daraufhin stillgelegte Werk in Wiener Neustadt. Als eines der ältesten Lokomotivfabriken Europas, die „Locomotivfabrik W. Günther & Co.“ wurde am 28. Februar 1842 vom Eisenbahningenieur Wenzel Günter gegründet,⁴²⁸ gingen die Schlotte erst nachdem die „Henschel & Sohn GmbH“ nun 1938 Eigentümer der WLF wurde auch in diesem Werk unter Eigenregie und mit dem Namen „Henschel & Sohn GmbH, Werk Wiener Neustadt“ wieder an zu rauchen. Nach einer kürzeren Anlaufphase kam im September 1939 das Wiener Neustädter Werk erneut unter die Verwaltung der WLF, die es zurückkaufte.⁴²⁹ Es war angedacht zunächst lediglich Lokomotiv-Tender für die Lokomotivfabrik in Floridsdorf herzustellen. Dreieinhalb Monate nach Inbetriebnahme lieferte Wiener Neustadt Mitte September 1938 bereits den ersten Tender aus.⁴³⁰ Es sollte allerdings nicht nur bei der Tenderproduktion bleiben. Ähnlich der WLF wollte man seit Beginn des Russlandfeldzugs auch in Wiener Neustadt von dem immer lukrativer werdenden Rüstungsgeschäft profitieren. Zunächst war vorgesehen im Rahmen des sogenannten „Flakrohrprogrammes“ Rohre zu produzieren. Dafür wurden jedoch neue Produktionshallen benötigt, wofür jedoch die dafür erforderlichen Baustoffe und Arbeitskräfte fehlten. Durch den Raubzug der deutschen Wehrmacht wurden letztlich der heimischen Industrie neue Türen geöffnet, um etwa Versorgungsschwierigkeiten zu umgehen. So wurde im Wiener Neustädter Fall beispielsweise durch „*die Demontage einer jugoslawischen Fabrik mit zwei Fertigungshallen und einer Kesselschmiede*“ aus dem „*serbischen Kraljevo*“⁴³¹, einer

⁴²⁶ DÖW: Korrespondenz zwischen der WLF und den verschiedenen Dienststellen des Reiches, der Partei, der Polizei und Produktionsstätten, Rundschreiben des Abwehrbeauftragten der WLF an den Sicherheitsdienst des Reichsführers-SS, SD-Leitabschnitt Wien vom 14. September 1942, Band I 1942, 11.252/1, S.4

⁴²⁷ ebenda, S.5

⁴²⁸ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.6

⁴²⁹ ebenda, S.11

⁴³⁰ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.20

⁴³¹ „*Auch die Stadt Kraljevo war Schauplatz eines Massakers nach den Richtlinien des Österreichers General Franz Böhme. Nach dem die für das Gebiet um Kraljevo zuständige 717. Infanteriedivision bei Kampfhandlungen in Kraljevo am 15. Und 16. Oktober 1941 Verluste erlitten hatte, wurden nach einer systematischen Durchsichtung aller Häuser und Betriebe der Stadt 1.755 Menschen festgenommen und erschossen.*“ Christopher R.

ca. 120 km südlich von Belgrad liegenden kleinen Industriestadt“ Abhilfe geschafft.⁴³² Diese sogenannte „Große Serbenhalle“ konnte jedoch erst im Laufe des Jahres 1943 soweit fertiggestellt werden, dass darin auch tatsächlich produziert werden konnte.⁴³³ Die angedachte Flakrohrherstellung sollte in Wiener Neustadt unter dem Dach einer neuen Gesellschaft anlaufen. Den Firmennamen, „Rax-Werke GmbH, Wiener Neustadt“ bestimmte Oscar R. Henschel zu Beginn 1942. Gegründet wurde sie am 5. Mai 1942 in Kassel, mit einem Stammkapital von einer Million Reichsmark, von denen die WLF und Henschel einschoss,⁴³⁴ obwohl wenige Wochen zuvor das Heereswaffenamt entschied, dass in Wiener Neustadt nun doch keine Flakrohre hergestellt werden sollten, da dies nun im „Protektorat Böhmen und Mähren“ konzentriert geschehe.⁴³⁵ „Die Geschäftsführung des Rax-Werkes übernahmen Dir. Grau (kaufmännisch) und Dir. Neumeister (technisch), die schon seit einiger Zeit das Wiener Neustädter Werk leiteten.“⁴³⁶ Im Aufsichtsrat saßen neben den beiden WLF-Betriebsführern Direktor Nölle und Mauck, Direktor Werner Schmidt zur Nedden, welcher von „Henschel & Sohn GmbH“ kam.⁴³⁷

Nach der Absage des Heereswaffenamtes an die Flakrohrherstellung kam Wiener Neustadt das in den vorherigen Kapiteln dieser Diplomarbeit bereits behandelte Lokomotivbeschaffungsprogramm durch das Ministerium für Bewaffnung und Munition sehr gelegen. Nun wurde erneut der Tenderbau forciert, was in erster Linie zur weiteren Entlastung der WLF führte. So wurden beispielsweise im ersten Quartal 1943 254 Tender und durch die Umstellung auf Leichtbautender im dritten Quartal bereits 540 Tender in Wiener Neustadt hergestellt.⁴³⁸ Dafür waren im Januar 1943 2.354 Personen in Wiener Neustadt beschäftigt, von denen rund die Hälfte aus dem Ausland kam – der Großteil davon französische Zwangsarbeiter. Dieser Anteil ausländischer Beschäftigter stieg bis Ende September 1943 auf 66% von nun insgesamt 5.494 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,⁴³⁹ worunter sich seit dem 20. Juni 1943 auch über etwa 1.200 „Häftlinge vom berüchtigten KZ Mauthausen“ befanden, die „sofort nach ihrer Ankunft zur Fertigstellung der Haupt-Montagehalle und für andere Bauarbeiten eingesetzt“ wurden.⁴⁴⁰ Der Einsatz von KZ-Häftlingen im Rax-Werk seit Juni 1943 war

Browning: Wehrmacht Reprisal Policy and the Mass Murder of Jews in Serbia, in: Militärgeschichtliche Mitteilungen, Heft 1, 1983, S.40 zitiert nach: Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.30

⁴³² Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.29

⁴³³ ebenda, S.49

⁴³⁴ ebenda, S.36

⁴³⁵ ebenda, S.34

⁴³⁶ ebenda, S.36

⁴³⁷ ebenda, Fußnote 110

⁴³⁸ ebenda, S.49 f.

⁴³⁹ ebenda, S.45 f.

⁴⁴⁰ Neufeld: Die Rakete, S.228

der sogenannten „oberirdischen Verlagerung“ der Raketenproduktion geschuldet. Denn seitdem die Gefahr für die faschistische Rüstungsindustrie und damit für die weitere Wehrhaftigkeit des Dritten Reiches immer größer wurde von alliierten Bomberverbänden angegriffen zu werden, suchten die in den Wirtschaft, Staat und Militär dafür Verantwortlichen auch für die strategisch eher ungünstig gelegenen Einrichtungen der Raketenentwicklung – Peenemünde primär als Forschungs- und Friedrichshafen als Produktionsstandort – einen dritten Produktionsstandort. So fiel Ende März 1943 die Entscheidung durch den wenige Monate zuvor unter der Leitung Gerhard Degenkolb eingerichteten „Sonderausschuss A4“, welcher die Interessen dieser Rüstungssparte vertrat, dass das dritte Fertigungswerk nach Wiener Neustadt kommen solle.⁴⁴¹ Hier war angedacht sich ebenfalls auf den Zusammenbau der Raketen zu spezialisieren, wobei man *„wie in Peenemünde und Friedrichshafen auch bei den Rax-Werken auf Prüfstände und eine Anlage zur Herstellung von Flüssigsauerstoff für die Triebwerks-Erprobung angewiesen war.“*⁴⁴² Für die seit dem 8. August 1943 auf über 1.200 angewachsene KZ-Häftlinge wurde ein eigenes Konzentrationslager an der „großen Serbenhalle“ eingerichtet, welches ein Außenlager des KZ Mauthausens war.⁴⁴³

Durch die geographische Nähe des Rax-Werkes zu den Wiener Neustädter Flugzeugwerken, welche zu den primären Angriffszielen der Royal und US Air Force zählten, wurde das Rax-Werk aufgrund von nicht beabsichtigten Treffern – die Alliierten wussten nicht, dass in Wiener Neustadt für das A4-Programm produziert wurde – mehrfach empfindlich getroffen. Bereits nach dem ersten Angriff am 13. August 1943, welcher nur die Tenderproduktion kurzzeitig ausschaltete, *„beschlagnahmen besorgte Offiziere die Brauerei Redl-Zipf in Mittelösterreich, die auch über Untertageanlagen verfügte, die für die Einrichtung einer Flüssigsauerstofffabrik geeignet waren [...] Viele der zuvor bei den Rax-Werken eingesetzten Häftlinge wurden nun in diese neue Anlage mit dem Tarnnamen Schlier verlegt, wo sie zwölf Stunden täglich unter fürchterlichen Bedingungen zu Bauarbeiten gezwungen wurden.“*⁴⁴⁴ So fiel bereits Ende 1943 die Entscheidung die A4-Produktion in Wiener Neustadt endgültig einzustellen. Damit wurde gleichzeitig auch das vorübergehende Ende eines Konzentrationslagers in Wiener Neustadt eingeläutet.⁴⁴⁵ Vorübergehend aufgrund dessen, dass die Betriebsleitung des Rax-Werkes nach Alternativen für die nun brachliegenden Produktionskapazitäten suchte – und in der Marinerüstung fand.

⁴⁴¹ Neufeld: Die Rakete, S.209

⁴⁴² ebenda, S.210

⁴⁴³ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.73

⁴⁴⁴ Neufeld: Die Rakete, S.249

⁴⁴⁵ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.86 ff.

Da auch die WLF und andere Firmen im Großraum Wien für die Marine produzierten, „lag es für die Rüstungsdienststellen nahe, auch dort eine derartige Produktion aufzuziehen.“⁴⁴⁶ Ende Januar 1944 war entschieden worden, das Rax-Werk in das sogenannte „Marine-Artillerie-Leichter-Programm“ einzubeziehen, allerdings konnte aufgrund von „Mangel an Rohmaterialien und zahlreicher Luftangriffe[n] [...] die Produktion [für dieses Programm erst Ende Mai 1944] aufgenommen werden.“⁴⁴⁷ Mit der abermaligen Einbeziehung in die direkte Rüstungsproduktion war der neuerliche Einsatz von KZ-Häftlingen aus Mauthausen ebenso verbunden wie die Errichtung eines Konzentrationslagers, da durch den Abzug der Raketenfertigung und dem Absacken des Auftragsstandes im Tenderbau die Beschäftigung im Rax-Werk massiv zurückging, etliche Arbeitskräfte jedoch benötigt wurden und dies den schnellsten Weg darstellte. Der „erste Transport von 300 Häftlingen [traf] am 5. Juli 1944 in Wiener Neustadt“ ein, blieb jedoch nicht der letzte dieser Art, da bis zur Auflösung des KZs im März 1945 stets 500 bis 700 KZ-Häftlinge neben dem Schiffsbau und der Tenderfertigung für die Instandhaltung der „großen Serbenhalle“ eingesetzt waren.⁴⁴⁸

4.2.6 Der Betriebsalltag in einem kriegswichtigen Unternehmen

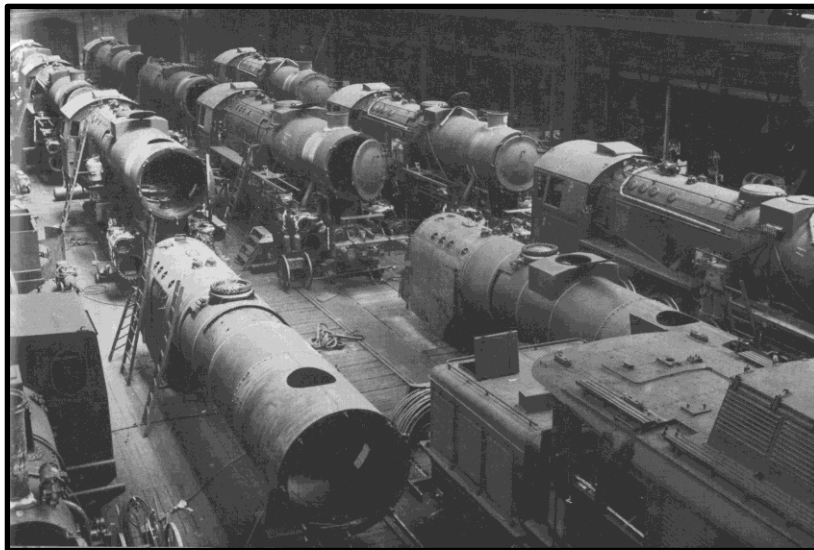


Abbildung 7: Blick in die Montagehalle der WLF während der Serienfertigung der Baureihe 52 im April 1944

Quelle: Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, Bild 160

seit dem sogenannten Anschluss Österreichs neu eingeführt wurden. Denn der Arbeitsalltag im herkömmlichen Sinne unterschied sich für den Großteil der tausende Mann und Frau zählenden WLF-Belegschaft nicht von jenem vor 1938 oder nach 1945, auch wenn die Arbeit unter den Bedingungen des Weltkrieges, der Zwangsarbeit, etc. verrichtet werden musste und

Von einem Betriebsalltag im „gewöhnlichen“ Sinne kann natürlich in der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf wie auch in jedem anderen Großunternehmen in Hitlerdeutschland nicht die Rede sein. An dieser Stelle soll jedoch der Versuch unternommen werden, einen Eindruck davon zu vermitteln, welche Dinge

⁴⁴⁶ Freund/Perz: Das KZ in der Serbenhalle, S.93

⁴⁴⁷ ebenda, S.95

⁴⁴⁸ ebenda, S.95 f.

für uns glücklicherweise nichts Alltägliches darstellt. Vor allem ist der Untersuchungsgegenstand von Interesse, welcher darstellt, zu welchen Mitteln die Betriebsführung, die Deutsche Arbeitsfront und andere staatliche und politische Organisationen griffen, um die Belegschaft auf die faschistischen „Ideale“ zu trimmen und zu disziplinieren.

Die WLF war wie alle anderen damaligen Betriebe nach dem Führerprinzip strukturiert und sollte über die sogenannte Betriebsgemeinschaft die Volksgemeinschaft des Deutschen Reiches als Ganzes fördern. So war nach den Worten Fritz Nölles „*die Zeit der Gegensätze und des Klassenkampfes zwischen Unternehmen endgültig vorbei*,“ obwohl der Betriebsführer weiterhin „*für die Führung des Unternehmens dem Aufsichtsrat verantwortlich*“ war und sich „*nach den Weisungen des Konzernchefs, Hauptaktionärs und Vorsitzers des Aufsichtsrates, des Herrn Oscar R. Henschel, richten*“ musste⁴⁴⁹ und zudem das faktische Mitbestimmungsrecht der Beschäftigten durch die Ausschaltung des Betriebsrates abgeschafft wurde. An die Stelle eines von der Belegschaft in geheimer Wahl zusammengesetzten Gremiums, der Betriebsrat, wurde ein sogenannter Vertrauensrat gesetzt, der jedoch nur noch als beratendes Organ fungierte⁴⁵⁰ und daher von den Arbeiterorganisationen zunächst abgelehnt, von den Kommunisten später jedoch durch Mitarbeit in diesen dazu genutzt werden sollte, die Entrechtung der Arbeiterschaft zumindest zu begrenzen.⁴⁵¹ Um die Betriebsgemeinschaft herzustellen, unternahm die Deutsche Arbeitsfront, in welcher sowohl Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer Mitglied waren, im Einklang mit der WLF-Betriebsführung den Versuch, die Beschäftigten mit verschiedensten Freizeitaktivitäten von Krieg und oppositionellen Gedanken gut abzulenken bzw. abzuhalten und sie stattdessen für dieses unmenschliche System zu begeistern. Und damit waren die deutschen Faschisten bis auf wenige Ausnahmen, zumindest oberflächlich gesehen, auch in der WLF sehr erfolgreich, da sie die Strategie „Zuckerbrot und Peitsche“ auch hier gekonnt anwendeten. Doch dazu mussten sie den deutschen Arbeiterinnen und Arbeitern auch Einiges bieten.

Im Vordergrund des Angebotes stand für die Faschisten natürlicherweise die „körperliche Ertüchtigung“ „*mit dem Ziel der Stählung von Körper und Geist*,“⁴⁵² da der Betriebssport „*der Grundpfeiler jeder wahren Betriebsgemeinschaft ist*.“⁴⁵³ So wurden etliche Sportveranstaltungen eigens für die Beschäftigten der WLF organisiert – neben Fußballspielen der

⁴⁴⁹ Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 2. Jahrgang, Folge 10, Oktober 1941, S.5

⁴⁵⁰ Matthias Frese: Nationalsozialistische Vertrauensräte. Zur Betriebspolitik im „Dritten Reich“, in: Gewerkschaftliche Monatshefte 4-5/92, Verlag für Sozialwissenschaften, Düsseldorf 1992, S.282

<http://library.fes.de/gmh/main/pdf-files/gmh/1992/1992-04-a-281.pdf> [5. Dezember 2011]

⁴⁵¹ ebenda, S.281 f.

⁴⁵² Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 4. Jahrgang, Folge 9/10, September/Okttober 1943, S.10

⁴⁵³ ebenda, 1. Jahrgang, Folge 3, Dezember 1940, S.7

eigenen Werksself⁴⁵⁴, auch Wintersportwettbewerbe⁴⁵⁵, Sommersporttage⁴⁵⁶ und viele weitere sportliche Aktivitäten, welche laut den Werksnachrichten stets gut besucht waren. Daneben wurde auch eine eigene Betriebsbibliothek eingerichtet, musisch Begabte zur Gründung einer Betriebskapelle ermuntert, eine eigene kleine Hütte in den Bergen angekauft und seit Oktober 1940 eine eigene Betriebszeitung herausgegeben, bei der den Mitarbeitern die Möglichkeit gegeben wurde, mitzuarbeiten. So schrieb in der ersten Ausgabe dieser Werksnachrichten – welche bis April 1943 als gemeinsame Betriebszeitung monatlich für das Wiener als auch das Wiener Neustädter Werk herausgegeben wurde, um danach bis Juni 1944 in unterschiedlichen Zeitabständen nur noch an die Wiener Mitarbeiter verteilt zu werden – der Gauobmann der DAF des Gaus Niederdonau, dass „*die Werkszeitschrift [...] das Organ der Betriebsgemeinschaft*“ darstelle.⁴⁵⁷ Um das Zusammengehörigkeitsgefühl auch mit den zu den deutschen Streitkräften Eingezogenen aufrecht zu erhalten, wurden die Werksnachrichten auch an sie verschickt. Man ließ diese in der Rubrik „Kamerad an der Front“ ausführlich von ihren Kriegserlebnissen berichten – ob diese Erzählungen nun tatsächlich von den Mitarbeitern der WLF stammten, die zur Wehrmacht eingezogen wurden, sei einmal dahingestellt. Jedoch finden sich interessanterweise unter diesen Berichten und Geschichten nicht nur reine Jubelarien, sondern auch Aussagen, die ein schnelles Kriegsende herbeiwünschten, wie die eines Soldaten, welcher im Frühjahr 1941 „*ganz in der Nähe der polnischen Grenze in einem kleinen oberschlesischen Dorf*“ stationiert war, der schrieb, dass es „*ja hoffentlich nicht mehr lange dauern [wird], bis der Krieg zu Ende ist und wir wieder in der engeren Heimat unsere Pflicht erfüllen können.*“⁴⁵⁸ Um die Betriebsgemeinschaft auch während der Kriegszeit, in denen die Beschäftigten in ganz Europa verstreut waren, beibehalten zu können, wurden zu Weihnachten und zu Ostern Sachspenden durch den sog. „*Soldaten der Arbeit*“⁴⁵⁹ – die Bezeichnung für die im Werk verbliebenen Arbeiterinnen und Arbeiter – gesammelt, um diese dem „Kamerad an der Front“ als Unterstützung zu schicken.⁴⁶⁰

Insbesondere die jugendlichen Arbeiterinnen und Arbeiter sollten für die Betriebsgemeinschaft gewonnen werden, da diese die Zukunft des ausgerufenen weltbeherrschenden Großdeutschland stellen sollten. Dafür war zunächst Adolf Illichmann, der gleichzeitig als Betriebsobmann tätig war und das Kriegsverdienstkreuz II. Klasse Mitte 1941 erhielt,⁴⁶¹ als

⁴⁵⁴ Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 2. Jahrgang, Folge 5, Mai 1941, S.8

⁴⁵⁵ ebenda, 2. Jahrgang, Folge 3, März 1941, S.7 f.

⁴⁵⁶ ebenda, 4. Jahrgang, Folge 9/10, September/Oktober 1943, S.8 f.

⁴⁵⁷ ebenda, 1. Jahrgang, Folge 1, Oktober 1940, S.1

⁴⁵⁸ ebenda, 2. Jahrgang, Folge 5, Mai 1941, S.3

⁴⁵⁹ ebenda, 2. Jahrgang, Folge 6, Juni 1941, S.1

⁴⁶⁰ ebenda, 2. Jahrgang, Folge 2, Feber 1941, S.2

⁴⁶¹ ebenda, 2. Jahrgang, Folge 6, Juni 1941, S.2

Betriebsjugendwalter zuständig.⁴⁶² Illichmann wurde jedoch von Schweiger in dieser Position abgelöst. Um die jugendlichen Beschäftigten für die Sache des Faschismus begeistern zu können, wurden für die Lehrlinge eigene Feiern, wie etwa zum 1. Mai 1941,⁴⁶³ Ausflüge oder ein Sommerlager organisiert.⁴⁶⁴ Im Sommer 1943 konnten die Jugendlichen der WLF ein neues Ferienheim in Reinberg bei Heidenreichstein eröffnen.⁴⁶⁵ Hinzu kamen zusätzlich medienwirksam inszenierte und jugendlich wirkende Aktionen, wie etwa die Einladung von Lehrlingen der WLF in die Wiener Staatsoper durch den Wiener Gauleiter und Hitlerjugendführer Baldur von Schirach.⁴⁶⁶ Trotz des Arbeitskräftemangels in der Rüstungsindustrie nahmen die Unternehmen jedoch nicht jeden Jugendlichen auf, da es beispielsweise in der WLF laut Johann Kaller, der 1939 als Maschinenschlosserlehrling aufgenommenen wurde, nötig war, zumindest eine Bestätigung der Hitlerjugend vorzuweisen, um eine Lehre beginnen zu können.⁴⁶⁷

Frauen wurden in der Floridsdorfer Lokomotivfabrik während des Dritten Reiches nur selten für Arbeiten in den Werkstätten eingestellt. Jedoch wurden den Erinnerungen Rudolf Schleifers zufolge *„in der »Mechanischen« [...], in der Dreherei, Hoblerei, Fräseerei, Schweißerei [...] während und nach dem Krieg die Mehrzahl der großen Hallenkräne“* von Frauen bedient.⁴⁶⁸ Doch dass die Kranführerin Frieda Sattowich *„am 14. November [1940] vom Führer in der neuen Reichskanzlei empfangen wurde“*⁴⁶⁹ und die ebenfalls als Kranführerin in der WLF Beschäftigte Antonie Hahnel *„als erste Frau in unserem Betrieb und gleichzeitig als erste Frau im Kreis X [...] die Kriegsdienstmedaille“*⁴⁷⁰ erhielt, war mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit dazu gedacht mehr weibliche Arbeitskräfte für die Industriebetriebe zu gewinnen. Denn in dieser Situation musste das faschistische, männerdominierte System Hitlerdeutschlands neben dem männlichen und jugendlichen Arbeiter auch das weibliche Geschlecht zu Höchstleistungen anspornen, sowie in die Betriebsgemeinschaft integrieren, auch wenn es im eigentlichen Sinne der Ideologie des Faschismus widersprach, da die faschistischen Führer eine Gleichberechtigung beider Geschlechter stets ablehnten. So untersagte Adolf Hitler *„auf dem Reichsparteitag der NSDAP am 8. September 1934 in Nürnberg vor der NS-Frauenschaft“* den Frauen im Dritten Reich eine emanzipatorische Entwicklung

⁴⁶² Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 2. Jahrgang, Folge 1, Jänner 1941, S.5

⁴⁶³ ebenda, 2. Jahrgang, Folge 6, Juni 1941, S.7

⁴⁶⁴ ebenda, 2. Jahrgang, Folge 9, September 1941, S.7

⁴⁶⁵ ebenda, 4. Jahrgang, Folge 9/10, September/Oktober 1943, S.13 f.

⁴⁶⁶ ebenda, 1. Jahrgang, Folge 2, November 1940, S.3

⁴⁶⁷ Trummer/Stollhof [Hg.]: *„...Bei uns in der Lofag...“*, S.84

⁴⁶⁸ ebenda, S.95

⁴⁶⁹ Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 1. Jahrgang, Folge 2, November 1940, S.2

⁴⁷⁰ ebenda, 2. Jahrgang, Folge 11, November 1941, S.2

und begründete dies mit der antisemitischen These, dass *„das Wort von der Frauenemanzipation [...] ein nur vom jüdischen Intellekt erfundenes Wort, und der Inhalt [...] von demselben Geist geprägt [sei]. [...] Wir empfinden es nicht als richtig, wenn das Weib in die Welt des Mannes, in sein Hauptgebiet eindringt, sondern wir empfinden es als natürlich, wenn diese beiden Welten geschieden bleiben.“*⁴⁷¹ Aufgrund des Mangels an männlichen Arbeitskräften – insbesondere in der Rüstungs- oder in der als kriegswichtig eingestuften Industrie – welcher durch den Überfall auf die Sowjetunion ab Juni 1941 nochmals verschärft wurde, musste Ersatz gesucht werden. Dazu wurden ähnlich wie während des Ersten Weltkrieges vermehrt Frauen angesprochen. So kann man in dem Artikel „Kamerad Frau“ in den Werksnachrichten vom Juni 1941 nachlesen, dass *„für Frauen in Werkstätten und Büros unseres Betriebes ständig ganztägige und auch halbtägige Verwendungsmöglichkeit vorhanden ist.“*⁴⁷² Dazu mussten jedoch die ökonomischen und politischen Führer des Dritten Reiches für die Frauen Anreize schaffen, um auch sie in die Betriebsgemeinschaft integrieren zu können. So veranstaltete die WLF beispielsweise zu Ehren *„aller Mütter unseres Betriebes“* jährlich eine Muttertagsfeier,⁴⁷³ welche von der neu geschaffenen Werkfrauengruppe unter Leitung der Betriebsfrauenwalterin Frau Schleser⁴⁷⁴ vorbereitet und gestaltet wurde. Ein weiteres frauenspezifisches Angebot seitens der WLF wurde noch im Sommer 1944 gemacht, als die heftiger werdenden Bombardements der Alliierten auf Wien das baldige Ende des Faschismus ankündigten. So hielt die NS-Frauenschaft in der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf *„Mütterschulkurse über Kochen, Nähen und Heimgestaltung“*⁴⁷⁵ ab, welche mit Sicherheit eine Abwechslung für die beschäftigten Frauen bedeutete, jedoch auch den eigentlich zgedachten Platz der Frau im „faschistischen Alltag“ nochmals verdeutlichen. So sagte die Reichsfrauenführerin Scholtz-Klink in einer Rede während ihres Besuches der WLF Anfang November 1943, dass *„wir nach wie vor unseren Standpunkt beibehalten [wollen], daß wir uns als Idealziel den Tag wünschen, an dem auch die Arbeiterfrau, wenn sie verheiratet ist und Kinder erwartet, nicht mehr auf Erwerb angewiesen ist, sondern genau wie jede andere Frau und Mutter zu Hause sich ihrer Familie widmen kann.“*⁴⁷⁶

⁴⁷¹ Gisela Helweg: Wege zur Gleichberechtigung. Frauen im Nationalsozialismus, in: Bundeszentrale für politische Bildung, Informationen zur politischen Bildung, Heft 254

http://www.bpb.de/publikationen/9GZCD0,7,0,Weg_zur_Gleichberechtigung.html [5. Jänner 2012]

⁴⁷² Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 2. Jahrgang, Folge 6, Juni 1941, S.4

⁴⁷³ ebenda, 4. Jahrgang, Folge 6, Juni 1943, S.3

⁴⁷⁴ ebenda, 2. Jahrgang, Folge 7, Juli 1941, S.7

⁴⁷⁵ ebenda, 5. Jahrgang, Folge 4-6, April/Juni 1944, S.8

⁴⁷⁶ ebenda, 4. Jahrgang, Folge 11/12, November/Dezember 1943, S.3

Um dem Ausfall von Arbeitskräften durch „*das Ansteigen der Unfallzahl von Monat zu Monat*“⁴⁷⁷ entgegenzuwirken, wurden in den Werksnachrichten des Öfteren Artikel über den Arbeitsschutz abgedruckt. So wurden die Beschäftigten vom Arbeitsschutzwalter Rudolf Safranek bzw. dem Sicherheitsingenieur Kaufmann aufgefordert „*Fehler und Mängel an Maschinen und sonstige Unfallgefahren unverzüglich [...] zu melden.*“⁴⁷⁸ Einen Ansporn unfallverhindernde Verbesserungsvorschläge einzubringen sollten Geldprämien leisten.⁴⁷⁹ Nicht nur sollten die Kolleginnen und Kollegen auf Leichtsinnigkeit durch Beschreibung von Unfällen aufmerksam gemacht werden, sondern es wurden selbst die „deutschen Stammarbeiter“ dazu aufgefordert, die ausländischen Arbeiterinnen und Arbeiter über die Unfallgefahren aufzuklären.⁴⁸⁰ Durch die neu eingeführte Stelle eines eigenen Betriebsarztes, der „*in Großbetrieben grundsätzlich hauptberuflich zur Verfügung stehen*“ sollte und in der WLF von Dr. Otto Echer besetzt wurde, war als weitere Vorbeugung von Arbeitskräfteausfall konzipiert. Er hatte dafür Sorge zu tragen, dass neben der Behandlung erkrankter bzw. verletzter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, auch die „*Gesundheit, Leistungsfähigkeit, Arbeits- und Lebensfreude der Gefolgschaft*“ gefördert wurde, sowie dass „*die Arbeitsplätze und Arbeitsräume, Sanitäts- und Waschräume, Aborte und Badeanlagen*“ hygienisch überwacht wurden, „*um jeder Verbreitung von Krankheitskeimen vorzubeugen.*“⁴⁸¹

All diese Zugeständnisse und Verbesserungen der Betriebsleitung gegenüber den Vorjahren waren jedoch mit enormen Gegenleistungen verbunden. Nicht nur eiserne Disziplin, absolute Loyalität und blinder Gehorsam wurde der WLF-Belegschaft abverlangt, sondern auch Mehrarbeit und höheres Arbeitstempo. So wurde beispielsweise im März 1943, nachdem die Schlacht um Stalingrad für die Wehrmacht verloren gegangen war und der Propagandaminister Joseph Goebbels im Februar den sogenannten „totalen Krieg“ ausgerufen hatte, vonseiten der DAF die Leistungssteigerungsaktion „Jeder tut mit“ in der WLF eingeführt und zum Auftakt mit einer „*zusätzlich eingelegten Tag- und Nachtschicht* [am Samstag und Sonntag] *eingeleitet* [...], *wobei der Erlös dieser Mehrarbeit*“ dem sogenannten „Winterhilfswerk des deutschen Volkes“ gespendet wurde.⁴⁸² Daher wundert es auch keineswegs, dass fast täglich Arbeiterinnen und Arbeiter von den zuständigen Stellen innerhalb der WLF aufgrund des sogenannten „Arbeitsvertragsbruchs“ – dieses Vergehen umfasste in den allermeisten Fällen das unentschuldigte Fernbleiben vom Arbeitsplatz – beim „Leiter des Arbeitsamtes Wien als

⁴⁷⁷ Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 1. Jahrgang, Folge 2, November 1940, S.7

⁴⁷⁸ ebenda

⁴⁷⁹ ebenda, 2. Jahrgang, Folge 10, Oktober 1941, S.6

⁴⁸⁰ ebenda, 4. Jahrgang, Folge 5, Mai 1943, S.7

⁴⁸¹ ebenda, 2. Jahrgang, Folge 3, März 1941, S.6

⁴⁸² ebenda, 4. Jahrgang, Folge 4, April 1943, S.2

Beauftragter des Reichstreuhanders der Arbeit für das Wirtschaftsgebiet Wien-Niederdonau“ angezeigt wurden. So lassen sich im Zeitraum Januar 1942 bis Dezember 1944 mehrere hundert Anzeigen dieser Art in den Aktenbeständen des Dokumentationsarchivs Österreichischer Widerstand zusammentragen.⁴⁸³ Ob diese unerlaubte Abwesenheit von dieser großen Anzahl der Arbeiterinnen und Arbeiter als Akt des Widerstands bewusst betrieben wurde, darf sicherlich nicht ausgeschlossen werden, traf aber wenn überhaupt nur für einen kleinen Teil dieser Gruppe zu und geht aus den angeführten Dokumenten auch nicht hervor. Wahrscheinlicher ist jedoch, dass einige der Ferngebliebenen den geforderten hohen Belastungen nicht mehr standhalten konnten. Mit dem Andauern des Zweiten Weltkrieges nahmen in den Werksnachrichten neben den Durchhalteparolen und den Gefallenenlisten auch die Aufrufe zu, mit den vorhandenen Ressourcen wie Strom oder Öl sparsam umzugehen.⁴⁸⁴ In der Februar/März-

Lampen, Geräte, Motore rechtzeitig ausschalten, sonst werden Millionen Kilowatt nutzlos verbraucht!

Abbildung 7: Aufforderungen dieser Art zum sparsamen Umgang mit Energie finden sich seit Anfang 1943 in fast jeder Ausgabe der Werksnachrichten der WLF

Quelle: Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 4. Jahrgang, Folge 9/10, September/Oktober 1943, S.14

Ausgabe 1943 wurden die Beschäftigten in einem halbseitigen Artikel aufgefordert, „nun erst recht jedes kleinste Bißchen der Energiearten zu sparen,“ da „diese ersparten Kohlenmengen an anderer

Stelle für die Erzeugung von Waffen und Munition sowie tausend anderen kriegswichtigen Dingen besser zum Einsatz kommen.“⁴⁸⁵

4.2.7 Der Widerstand und seine Folgen

Obwohl, nachdem die Kommunistische Partei Österreichs am 26. Mai 1933 verboten war, die Februar-Ereignisse im Jahre darauf das Verbot der Sozialdemokratie und die Errichtung der austrofaschistischen Diktatur unter Engelbert Dollfuß nach sich zogen, der politische Widerstand zum Zeitpunkt des sogenannten Anschlusses Österreichs an Hitlerdeutschland im März 1938 schon sehr geschwächt war, brachten etliche Österreicherinnen und Österreicher sowie in späterer Folge auch Kriegsgefangene und ausländische Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter den Mut auf, das faschistische Dritte Reich bewusst zu schwächen – auch innerhalb des kriegswichtigen Werkes der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf. Doch nicht erst gegen Ende des 2. Weltkrieges regte sich der Unmut. So kann man bereits kurz nach Kriegsbeginn einem „Aktenvermerk des geheimen Staatspolizeiamtes Berlin betreffend An-

⁴⁸³ DÖW: Akten an den Leiter des Arbeitsamtes Wien, 1942 – 1944, 11.207 – 11.210

⁴⁸⁴ Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, 3. Jahrgang, Folge 1, Januar 1941, S.6

⁴⁸⁵ ebenda, 4. Jahrgang, Folge 2/3, Februar/März 1943, S.4

wachsen des Kommunismus unter den Wiener Arbeitern“ vom 1. November 1939 folgende Einschätzung entnehmen: „Sogar Streiks sollen vor kurzem in verschiedenen Fabriken vorgekommen sein. In einem Lokomotivwerk sollen, nach der Besetzung der Gebäude durch die Gestapo, ungefähr 100 Arbeiter auf die Frage: »Wer ist unzufrieden?« die Hände erhoben haben.“⁴⁸⁶

Die Formen der Widerstandstätigkeiten innerhalb der WLF waren ähnlich vielfältig wie in der gesamten Gesellschaft auch und selten koordiniert. Sie reichten vom Sammeln monatlicher Beiträge für die Familienangehörigen von politisch Inhaftierten oder dem Aufbau politischer Betriebszellen bis hin zu Sabotage-Akten und dem kameradschaftlichen bzw. solidarischen Umgang mit Kriegsgefangenen. Die Strafen der faschistischen Machthaber waren allerdings bei allen Tätigkeiten drakonisch und auf einen Abschreckungseffekt bedacht. Wichtig anzumerken ist der Umstand, dass sich bis auf eine Ausnahme, alle angeführten Beispiele über widerständige Aktionen im Zusammenhang mit der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf leider lediglich auf Anklageschriften, Urteilsverkündungen, Berichte der Betriebsleitung oder sonstiger faschistischer Institutionen und Organisationen wie der Gestapo stützen. Deshalb können an dieser Stelle nur die in den Wiener Archiven vorhandenen Fälle angeführt werden. Denn die Frage nach der Schuld könnte im juristischen Sinne zu dieser Zeit wahrscheinlich bei den meisten Fällen bejaht werden. Jedoch sollte man die Widerstandstätigkeit gegen ein menschenverachtendes System mit moralischen und humanistischen Kategorien bewerten, so dass alle Widerstandskämpfer und Widerstandskämpferinnen selbstverständlich von jeder Schuld freizusprechen sind.

a. Solidaritätsbekundungen

Solidaritätsbekundungen zwischen Arbeiterinnen und Arbeitern verschiedener Nationalitäten können wahrscheinlich nicht zu jenem Widerstand gezählt werden, der den faschistischen Strukturen geschädigt hat, jedoch gaben solidarische Handlungen welcher Art auch immer den betroffenen Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern sowie den Kriegsgefangenen neuen Mut und Hoffnung, da sie die Erfahrung machten, dass nicht alle Deutsche bzw. Österreicher bei den deutschen Faschisten waren. Zudem war den staatlichen, politischen und wirtschaftlichen Eliten und so auch den Betriebsleitern der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf diese Solidarität ein Dorn im Auge.

⁴⁸⁶ Wolfgang Neugebauer: Widerstand und Verfolgung in Wien 1934-1938. Band 2. 1938-1945, Österreichischer Bundesverlag, Wien 1984, S.385

So erhielt beispielsweise Herr Jambor vom 4. September 1942 eine postalisch zugestellte Abmahnung nach Hause, da er am 2. September „*längere Zeit beobachtet*“ wurde, wie er „*in sehr kameradschaftlicher Weise mit Ostarbeiter Nr41 und dem griechischen Staatsangehörigen Dalaras verkehrte*“ und die drei dadurch die Arbeit vernachlässigten.⁴⁸⁷ Im Gegensatz zu Herrn Jambor jedoch, wurden am 10. November 1942 der Maschinenschlosser Alfred Strotzka (geb. am 25.02.1893 in Wien) sowie der Schlosser Johann Suppinger (geb. am 19.01.1902 in Ternitz) bei einer ähnlich gelegenen Handlung nicht nur abgemahnt, sondern vom Oberlandesgericht Wien zu drei bzw. fünf Jahren Zuchthaus und ebenso langem Ehrverlust verurteilt. Denn sie hatten angeblich „*am 1. Mai 1942 zu Wien durch Sammlung von Lebens- und Genussmitteln für kriegsgefangene Bolschewisten und Verteilung an dieselben ihre Solidarität mit dem Kommunismus bekundet und hierdurch das Verbrechen der Vorbereitung zum Hochverrat und des verbotenen Umganes [sic!] mit Kriegsgefangenen begangen.*“⁴⁸⁸ Die Richter sahen in diesem solidarischen Umgang mit schlechter gestellten Zwangsarbeitern eine kommunistische Verbrüderung „*mit Beziehung auf die kommunistische erste Mai-Feier*“⁴⁸⁹ und waren „*bei der Strafbemessung*“ der Auffassung, dass es erschwerend hinzukäme, „*dass die Tat zur Zeit des durch den Feldzug gegen die Sowjet-Union verschärften Krieges verübt wurde und ihre besondere Gefährlichkeit, weil der Tatort einen ausserordentlich kriegswichtigen Betrieb darstellt.*“⁴⁹⁰ Diese zusätzliche Erschwerung der eigentlichen Tathandlung kam in den allermeisten Urteilen in dieser Zeit ebenfalls hinzu. Die Erstattung der Verfahrenskosten wurde den Verurteilten ebenfalls aufgebürdet.

Der in Mähren geborene Johann Kostka (geb. am 05.08.1919 in Türrnitz), welcher „*sich freiwillig zum Arbeitseinsatz in den Donaulanden*“ meldete und „*im Dezember 1939 zur Wiener Lokomotivfabrik nach Floridsdorf vermittelt*“⁴⁹¹ wurde, musste sich am 28. Mai 1942 vor dem Sondergericht beim Landgericht Wien verantworten und wurde „*wegen Verbrechens gegen § 4 /1 der Verordnung zur Ergänzung der Strafvorschriften zum Schutze der Wehrkraft des Deutschen Volkes vom 25.XI.1939 kostenpflichtig zu sieben -7- Monaten Gefängnis verurteilt.*“⁴⁹² Sein „*Vergehen*“: er soll „*im März 1942 [...] durch Vermittlung eines nicht ermittelten Arbeitskameraden mit einem im gleichen Betriebe als Arbeiter beschäftigten französischen Kriegsgefangenen in Verbindung*“ gestanden, „*ihm auf seinen Wunsch Sacharin, Puddingpulver und französische Zeitungen*“ beschafft und „*für den Gefangenen*

⁴⁸⁷ DÖW: Brief der WLF an Herrn Jambor vom 4. September 1942, 1134

⁴⁸⁸ DÖW: Urteilsverkündung vom 10. November 1942 gegen Strotzka und Suppinger, 9621, S.1

⁴⁸⁹ ebenda, S.5

⁴⁹⁰ ebenda, S.7

⁴⁹¹ DÖW: Anklageschrift vom 20. April 1942 gegen Kostka, 16819, S.2

⁴⁹² DÖW: Urteilsverkündung vom 28. Mai 1942 gegen Kostka, 16819

unter Umgehung der Zensur zwei Postkarten mit Ostergrüßen und einen Brief an nicht ermittelte Adressaten in Frankreich“ verschickt haben.⁴⁹³ Denunziert wurde Kostka von einem deutschen Arbeitskollegen, der einen „in französischer Sprache gehaltenen Brief“,⁴⁹⁴ welcher mit den Worten „*Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit. Es lebe das liebe Frankreich*“⁴⁹⁵ endete, dem französischen Kriegsgefangenen übergeben sollte. Durch diesen Brief können neben persönlichen Daten Kostkas auch der Hintergrund seiner Beschäftigung bei der WLF geklärt werden. So schrieb der damals 22-Jährige: „*Unglücklicherweise haben wir im Jahre 1939 im Protektorat keine Universität und Technik, deshalb habe ich in Wien studieren wollen. Aber ich habe nicht können, weil ich Tscheche bin, so bin ich 1939 in der Wiener Lokomotivfabrik in Floridsdorf angekommen.*“⁴⁹⁶

b. Sabotage

In mehreren illegalen Flugzetteln Mitte des Jahres 1943 wandten sich französische Arbeiterinnen und Arbeiter, die für den Arbeitseinsatz in Hitlerdeutschland angeworben und in der Folge bei der WLF angestellt wurden, mit den Worten „*Aux ouvriers français de la W.L.F.*“ an ihre Landsmänner und Landsfrauen und riefen diese zur aktiven Sabotage auf, „*um diesen Krieg abzukürzen, und um Frankreichs Befreiung näherzubringen!*“⁴⁹⁷ Als Bündnispartner sollten die österreichischen Arbeiterinnen und Arbeiter dienen, „*die auch gegen den Hitlerfaschismus kämpfen. Trotzdem sie nicht unsere Sprache sprechen, sind sie von ganzem Herzen mit uns, bereit, uns zu unterstützen.*“⁴⁹⁸ Über die Fragen, ob die Verfasser dieser Flugzettel aufflogen, ob es vonseiten der französischen Beschäftigten wirklich zu Sabotageakten kam und/oder ob es Kontakte zwischen französischen und deutschen Widerstandskämpferinnen und Widerstandskämpfern gab, kann leider keine Aussage gemacht werden, da keinerlei Dokumente diesbezüglich auffindbar waren.

Im folgenden Fall, in welchem am 20. Juni 1940 vor dem Landgericht Wien die Verhandlung stattfand,⁴⁹⁹ wurde Johann Schlahuschek (geb. am 09.06.1906 in Wien) wegen des Verdachts der Sabotage am 6. Mai 1940 angeklagt.⁵⁰⁰ Zu Schlahuscheks Vergangenheit wusste die Anklageschrift zu berichten, dass er „*eingefleischter Kommunist*“ gewesen war, der an

⁴⁹³ DÖW: Anklageschrift vom 20. April 1942 gegen Kostka, 16819, S.2

⁴⁹⁴ ebenda, S.3

⁴⁹⁵ DÖW: Übersetzung des in Französisch geschriebenen Briefes Kostkas an einen französischen Kriegsgefangenen vom März 1942, 16819

⁴⁹⁶ ebenda

⁴⁹⁷ DÖW: illegale Flugzettel französischer Widerstandskämpfer, 425

⁴⁹⁸ ebenda

⁴⁹⁹ DÖW: Urteilsverkündung vom 20. Juni 1940 gegen Schlahuschek, 7004, S.1

⁵⁰⁰ DÖW: Anklageschrift vom 6. Mai 1940 gegen Schlahuschek, 1408, S.7

„der von den Sozialdemokraten in Jahre 1934 angezettelten Februarrevolte [...] mit der Waffe in der Hand am Aufruhr gegen die Staatsgewalt“ teilgenommen hatte und im Anschluss daran über die Tschechoslowakei in die Sowjetunion geflüchtet war.⁵⁰¹ Er soll seinen Aussagen zufolge, „wegen einer Meuterei aus Russland gezwungen worden“ sein, im September „1938 als Fräser in der Lokomotivfabrik Floridsdorf“ begonnen und sich vollständig „vom Kommunismus abgewandt“ haben.⁵⁰² Der Sabotagevorwurf gegen Schlahushek wurde hervorgerufen, dass er „am 27.8.1939 in Wien mit dem Vorsatz, durch eine aus Bosheit unternommene Handlung eine [...] Gefahr für das Leben, die Gesundheit, körperliche Sicherheit von Menschen oder in grösserer Ausdehnung für fremdes Eigentum herbeizuführen, durch Unkenntlichmachen der Schadhafteit einer von ihm bearbeiteten, zum Einbau in eine mit Dampfkraft betreibende Eisenbahnlokomotive bestimmte Lokomotivrohrwand, zur Weiterverarbeitung und durch Unterlassung der Meldung über die Schadhafteit, zur wirklichen Ausübung führende Handlungen und Unterlassungen unternommen“ habe.⁵⁰³ In der Verhandlung selbst wurde er vom Vorwurf der Sabotage freigesprochen, jedoch wegen der Vertuschung einer „ihm versehentlich unterlaufene[n] Beschädigung eines wichtigen Bestandteiles einer Lokomotive in der Zeit knapp vor Ausbruch des Krieges [...], was allgemein bekannt war, daher jeden einzelnen Volksgenossen zur besonderen Pflicht gegenüber Volk und Staat [und daher] erschwerend wirkt,“⁵⁰⁴ zu 15 Monaten schweren Kerkers „verschärft durch ein hartes Lager monatlich“ verurteilt.⁵⁰⁵ Obwohl ihm „die Verwahrungs und Untersuchungshaft vom 28. August 1939, 13.30 Uhr bis 20. Juni 1940, 16.15 auf die Freiheitsstrafe als unverschuldet angerechnet“⁵⁰⁶ wurde und er damit eigentlich Ende des Jahres 1940 wieder hätte freikommen müssen, erfährt man durch ein Schreiben des „Comité international de la Croix-Rouge“ vom 29. Januar 1955, dass Schlahushek am 8. Februar 1941 vom Polizeigefängnis Wien in das südbayerische Konzentrationslager Dachau in „Schutzhaft“ (mit der Häftlingsnummer 23759) kam und am 1. September 1942 um 7.00 Uhr im Konzentrationslager (mit der Häftlingsnummer 1847) aufgrund eines Herzmuskelschadens verstarb.⁵⁰⁷

⁵⁰¹ DÖW: Anklageschrift vom 6. Mai 1940 gegen Schlahushekk, 1408, S.7

⁵⁰² ebenda

⁵⁰³ ebenda, S.1

⁵⁰⁴ DÖW: Urteilsverkündung vom 20. Juni 1940 gegen Schlahushek, 7004, S.16

⁵⁰⁵ ebenda, S.2

⁵⁰⁶ ebenda

⁵⁰⁷ DÖW: Schreiben des „Comité international de la Croix-Rouge“ vom 29. Januar 1955, 20000/S1107

c. Politischer Widerstand

Ein Beispiel, dass sich auch schon in einer Zeit der militärischen Siege der deutschen Wehrmacht Widerstand im Werk der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf formierte, ist jenes des Schweißers Franz Scharf (geb. am 19.11.1904 in Apfelberg) und des Schlossergehilfen Johann Kerschl (geb. am 17.08.1892), welche „wegen Vorbereitung zum Hochverrat“ zu vier bzw. fünf Jahren Zuchthaus verurteilt wurden.⁵⁰⁸ Angeführte Gründe: Scharf soll im Juni 1940 an einem illegalen Treff der KPÖ während der Arbeitszeit teilgenommen⁵⁰⁹ und ein Flugblatt der KPÖ „an mindestens drei Personen“ weitergegeben haben.⁵¹⁰ Kerschl, der im Gegensatz zu Scharf von den ELIN-Werken an die WLF ausgeliehen war, leugnete jemals illegale Flugblätter weitergegeben zu haben. Und obwohl Kerschl als ehemaliges Mitglied der illegalen „kommunistischen Organisation »Rote Hilfe«“ (1933-1936), der zusätzlich im Jahre 1934 „wegen Betätigung für die illegale KPÖ. polizeilich mit vier Wochen Arrest bestraft“ wurde,⁵¹¹ wissen konnte, dass die faschistische Gestapo über seine politische Vergangenheit Bescheid wusste, gab an, „von den politischen Zielen des Kommunismus keine Kenntnis“ zu haben,⁵¹² was seine Aussagen unglaubwürdig erscheinen ließ und ihm so eine höhere Strafe einbrachte. Als „Standardfloskel“ kam auch in diesem Urteil für beide Angeklagten der Umstand erschwerend hinzu, „dass die Tathandlung während des Krieges und in einem wichtigen Wehrbetrieb gesetzt wurde und schliesslich der staatsgefährliche Inhalt.“⁵¹³

Der aufgrund des vorhandenen Aktenmaterials am ausführlichsten zu dokumentierende Fall über den – ebenfalls kommunistischem – Widerstand in der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf während des deutschen Faschismus umfasst sieben Arbeiter, welche zwischen dem 19. Februar und dem 13. April 1943 in Wien festgenommen und am 24. August 1943 vom Volksgerichtshof Berlin angeklagt wurden. Der Werkmeisterassistent Karl Gries (geb. am 15.12.1901 in Wien), der Schmiedegehilfe Johann Weber (geb. am 11.01.1894 in Gr. Mürbisch), der Kupferschmied Alfred Schön (geb. am 22.04.1899 in Wien), der Elektroschweißer Josef Artner (geb. am 21.11.1912 in Wien), der Kraftwagenlenker Leopold Blatzky (geb. am 19.02.1904 in Wien-Lg. Enzersdorf), der Schmiedegehilfe (Bohrer) Gebhard Entner (geb. am 30.11.1898 in Kl.-Weikersdorf) und der Autogenschweißer Narziß Vavra (geb. am 08.11.1909 in Wien) wurden beschuldigt „in Wien und Umgebung von 1940 bis Anfang 1943 insbesondere im Rahmen der kommunistischen Betriebszelle in der Wiener Lokomotivfabrik

⁵⁰⁸ DÖW: Urteilsverkündung vom 18. Februar 1942 gegen Scharf und Kerschl, 7788, S.1

⁵⁰⁹ ebenda, S.4

⁵¹⁰ ebenda, S.8

⁵¹¹ ebenda, S.3

⁵¹² ebenda, 7788, S.7

⁵¹³ ebenda, S.9

AG. gemeinsam ein hochverräterisches Unternehmen, Gries, Weber und Vavra durch Weitergabe von Flugschriften auch agitatorisch vorbereitet und dadurch den Feind des Reiches begünstigt zu haben.“⁵¹⁴ Von diesen sieben Angeklagten waren bis auf Gebhard Entner, welcher bei den Wiener Paukerwerken beschäftigt war, allesamt bei der WLF angestellt.

Karl Gries war „von 1926 bis 1934 [...] Mitglied der SPÖ. und der Freien Gewerkschaft [sic!] und von 1934 bis 1938 Angehöriger der VF [Vaterländische Front]. Gleichzeitig gehörte er von 1934 bis Ende 1937 der in seinem Betrieb bestehenden illegalen kommunistischen Betriebszelle an, deren Leitung er im Jahre 1934 übernommen hatte. [...] Im Jahre



Abbildung 8: Karl Gries

Quelle: DÖW: Haftfotos der Stapo-Leitstelle von Karl Gries, 19793-51

1938 wurde er Mitglied der DAF. und im Jahre 1941 Mitglied der NSV [Nationalsozialistische Volkswohlfahrt].“⁵¹⁵ Gries war seit 1931 „mit Unterbrechungen bis 1935 und von da an ständig in der“ WLF beschäftigt und verdiente vor seiner Inhaftierung durchschnittlich 320 Reichsmark pro Monat.⁵¹⁶

Gries wurde verdächtigt, ab „der zweiten Hälfte des Jahres 1940 [...] in der Wiener Lokomotivfabrik AG. [...] eine kommunistische Betriebszelle“⁵¹⁷ der „Roten Hilfe“ mit dem Ziel aufgebaut und geleitet zu haben, mit den monatlichen Mitgliedsbeiträgen „Angehörige von Personen, die aus politischen Gründen verhaftet worden waren,“ finanziell zu unterstützen.⁵¹⁸ Im Sommer 1941 soll diese Zelle etwa 40 Mitglieder stark gewesen sein.⁵¹⁹ Die illegale politische Tätigkeit von Karl Gries soll sich laut Anklageschrift jedoch nicht auf die WLF beschränkt haben, da Gries vorgeworfen wurde im April 1942 „durch Weber den Bezirksfunktionär Gottlieb (angeklagt in 7 J 396/43) und bald darauf den Leiter der KPÖ.-Betriebszelle in den Paukerwerken, Tschapek“ kennengelernt zu haben.⁵²⁰ Ferner soll Gries an KPÖ-Treffen teilgenommen und die KPÖ-Flugschrift „Rote Fahne“ entgegengenommen, gelesen und Exemplare an Weber weitergegeben haben.⁵²¹

⁵¹⁴ DÖW: Anklageschrift vom 24. August 1943 gegen Gries, Weber, Schön, Artner, Blatzky, Entner und Vavra, 4861, S.2

⁵¹⁵ ebenda, S.3

⁵¹⁶ ebenda

⁵¹⁷ ebenda, S.6

⁵¹⁸ ebenda, S.7

⁵¹⁹ ebenda, S.6

⁵²⁰ ebenda, S.7

⁵²¹ ebenda, S.7 f.



Abbildung 9: Johann Weber

Quelle: DÖW: Haftfotos der Stapo-Leitstelle Wien von Johann Weber, 19793-51

Johann Weber war laut Anklageschrift von 1924 bis 1932 Mitglied der Sozialdemokraten und „von 1937 bis 1938 Angehöriger der VF“ sowie seit der Einverleibung Österreichs bei der DAF eingeschrieben.⁵²² Im Gegensatz zu Gries wurde Weber jedoch erst ab dem 28. März 1938 in der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf angestellt. In den Jahren zuvor musste er stempeln gehen.⁵²³

Karl Gries soll ihn angeblich Anfang 1941 für die WLF-Betriebszelle der „Roten Hilfe“ angeworben haben.⁵²⁴ Ihm wurde vorgeworfen, monatlich Beiträge an Gries gezahlt und den Kontakt zwischen der WLF- und der Paukerwerke-Betriebszelle hergestellt zu haben. Zusätzlich wurde ihm zur Last gelegt, zwei bis drei Arbeitskollegen überzeugt zu haben, ebenfalls monatlich einen Betrag an ihn abzuführen. Innerhalb eines Jahres sollen durch ihn „vom Frühjahr 1942 bis Februar 1943 fünf Ehefrauen verhafteter kommunistischer Funktionäre Unterstützungsbeträge in der Gesamthöhe von 480 bis 560 RM“ erhalten haben.⁵²⁵ Hinzu kam der Verdacht, dass er „von Gries im Jahre 1942 bei mindestens zwei Gelegenheiten ein Paket mit kommunistischen Flugschriften, die die Anschrift »An die Arbeiter Österreichs« trugen,“ erhalten und weitergegeben zu haben.⁵²⁶

Keine drei Monate nachdem die Anklage erhoben wurde, fanden am 17. und 18. November 1943 vor dem Berliner Volksgerichtshof die Hauptverhandlungen „wegen Vorbereitung zum Hochverrat“ statt, an denen als Richter der Volksgerichtsrat Dr. Merten als Vorsitzender, der Landgerichtsdirektor Dr. Schulze-Weckert, Admiral a. D. von Nordeck, der SA-Brigadeführer Rappell, der Kapitän zur See Magnußen und als Vertreter der Oberreichsanwalts Kammergerichtsrat Bischoff teilnahmen.⁵²⁷ Im Gegensatz zur Anklageschrift war Narziß Vavra bei diesen Hauptverhandlungen nicht involviert. Zusätzlich mussten jedoch die beiden Kupferschmiede Alois Hanisch (geb. am 02.03.1892 in Wien) und Karl Rudolf (geb. 13.09.1899 in Wien) sowie die Kupferschmiedgehilfen Wladimir Svarc (geb. am 17.12.1896 in Policky) und Johann Latzke (geb. am 07.04.1911 in Wien), welche allesamt ebenfalls in der WLF ange-

⁵²² DÖW: Anklageschrift vom 24. August 1943 gegen Gries, Weber, Schön, Artner, Blatzky, Entner und Vavra, 4861, S.3

⁵²³ ebenda

⁵²⁴ ebenda, S.8

⁵²⁵ ebenda, S.9

⁵²⁶ ebenda

⁵²⁷ DÖW: Abschrift der Urteilsverkündung vom 17. und 18. November 1943 gegen Gries, Weber, Schön, Artner, Blatzky, Entner, Hanisch, Rudolf, Svarc und Latzke, 9123, S.1

stellt waren, auf der Anklagebank Platz nehmen. Aus der Abschrift der Urteilsbegründung geht hervor, dass sich diese vier, sowie Alfred Schön, Josef Artner, Leopold Blatzky und der einzige nicht in der WLF arbeitende Gebhard Entner dafür verantworten mussten, „*Beiträge für die Rote Hilfe*“ gezahlt, eingesammelt und weitergegeben zu haben, „*ohne sich darüber klar zu sein, daß sie dadurch den Feind des Großdeutschen Reiches begünstigten.*“⁵²⁸ So wurden „*Blatzky, Hanisch, Rudolf und Svarc zu je 10 – zehn – Jahren Zuchthaus und 10 – zehn – Jahren Ehrverlust, Entner zu 8 – acht – Jahren Zuchthaus und 8 – acht – Jahren Ehrverlust, Schön und Artner zu je 7 – sieben – Jahren Zuchthaus und 7 – sieben – Jahren Ehrverlust*“ wegen Vorbereitung zum Hochverrat verurteilt.⁵²⁹ Der Angeklagte Latzke wurde „*wegen Beihilfe zur Vorbereitung zum Hochverrat*“ zu einer Strafe von „*5 – fünf – Jahren Zuchthaus und 5 – fünf – Jahren Ehrverlust*“ belangt,⁵³⁰ obwohl er sich angeblich „*in den Jahren 1930 bis 1934 in der damals illegalen NSDAP. [...] betätigt hat*“ und sich zusätzlich „*nach dem Anschluß der Ostmark an das Altreich [...] zur Aufnahme in die NSDAP. zwar gemeldet, aber sein Gesuch in Vergessenheit geraten*“ hat lassen.⁵³¹

Aufgrund der gegen Gries und Weber erhobenen Anschuldigungen „*bis Anfang 1943 als Funktionäre am Ausbau einer kommunistischen Organisation in Wien und Umgebung mitgearbeitet, den kommunistischen Hochverrat auch durch Flugschriften vorbereitet und dadurch den Feind begünstigt*“ zu haben,⁵³² welche die Richter als erwiesen ansahen, gelangte das Volksgericht Berlin zu der Ansicht, dass „*Saboteure, wie Gries und Weber [...] aus der deutschen Volksgemeinschaft ausgestoßen werden [müssten]. Das erfordert die Sicherheit des Großdeutschen Reiches.*“⁵³³ Die konsequenteste Art der Ausschließung von Gries und Weber schien für die Richter am Volksgerichtshof das Todesurteil gegen beide WLF-Angestellte zu sein. Die Hinrichtungen wurden am 25. Februar 1944 vollstreckt. Karl Gries hinterließ eine Frau und eine 18 Jahre alte Tochter. Johann Weber hinterließ ebenfalls eine Frau und ein Kind, welches höchstwahrscheinlich während seiner Haft das Licht der Welt erblickte. Grund zu dieser Annahme ist der Umstand, dass in der Abschrift der Urteilsverkündung aufgeführt wurde, dass Webers beide Ehen kinderlos geblieben waren,⁵³⁴ jedoch in seiner Hinrichtungs-

⁵²⁸ DÖW: Abschrift der Urteilsverkündung vom 17. und 18. November 1943 gegen Gries, Weber, Schön, Artner, Blatzky, Entner, Hanisch, Rudolf, Svarc und Latzke, 9123, S.2

⁵²⁹ ebenda

⁵³⁰ ebenda

⁵³¹ ebenda, S.17

⁵³² ebenda, S.2

⁵³³ ebenda, S.13

⁵³⁴ ebenda, S.3

bescheinigung, welches vom Landesgericht Wien ausgestellt wurde, ein Kind angeführt wurde.⁵³⁵

Gerichts- und Jugendbehördenamt Wien
 Wien VIII/99. Landesgericht Wien

Wien, den 26.2.1944 10

Fernruf: _____ Hausanschl.: _____

Gefg. Nr.: 3395/43
 (bei allen Schreiben anzugeben)

Zum dortigen Geschäftszeichen:
 7 J 370/43

Reichsanwalt
 beim Volksgerichtshof
 d. Herrn Oberreichsanwalt
 beim Volksgerichtshof
 20. FEB 1944
 Berlin.

in _____

Mitteilung des Abganges eines Gefangenen oder Verwahrten

(Nrn. 207 Abs. 1, 208 Abs. 3 VollzO)

Familienname: W e b e r
 (bei Frauen auch Geburtsname)

Rufname: Johann

Zuletzt ausgeübter Beruf: Schmied

Geburtsstag: 11.1.18

Geburtsort: Gr. Mörbisch

Staatsangehörigkeit: DRA

Rassen- bzw. Volkszugehörigkeit: _____

Familienstand: verheiratet

Zahl der Kinder: 1

Letzte Wohnung vor der Aufnahme zum Vollzug:
Wien, 21. Stadtrandsiedlung Leopolda
5. Gasse 247

ist am 25.2.1944 19____, _____ Uhr — in der Sache wie oben
 entlassen — und — hingerichtet worden zu — über — geführt — worden —
 verbleibt für _____ Geschäftszeichen: _____
 weiter in Haft —
 beabsichtigt in _____
 Wohnung zu nehmen.

Grund des Abganges: Vollzug.

Die Sterbeurkunde kann beim Standesamt Wien I in Wien VI,
 Ammerlingstrasse 11 behoben werden.

Name: _____
 Amtsbezeichnung: Verw.-Sekret.

VollzO. A 27 Mitteilung des Abganges.
 Druckerei Zuchthaus Stein (Donau) 40849

Abbildung 10: Mitteilung über die Hinrichtung von Karl Gries

Quelle: DÖW: Hinrichtungsbescheinigung von Karl Gries vom 25. Februar 1944, 19793/51

Einige Tage bevor gegen Karl Gries und Johann Weber das Todesurteil in Berlin ausgesprochen wurde, sollte es am 9. November 1943 zu einer ersten Verhandlung gegen den Werkmeister Josef Sehnal (geb. am 26.01.1901 in Wien), den Straßenbahner Maximilian Sinek (geb. am 02.09.1888 in Wien), den Schlossergehilfen Johann Schicktanz (geb. am 01.08.1893 in Wien), die Schneiderin Berta Schleinbach (geborene Jecminek, geb. am 15.02.1903 in Wien), den Drogisten Julius Vambersky (geb. am 25.01.1897 in Wien), den Marktfranten Josef Werner (geb. am 30.06.1895 in Wien) und den Straßenbahner Karl Wodal

⁵³⁵ DÖW: Hinrichtungsbescheinigung von Johann Weber vom 26. Februar 1944, 19793/51

(geb. am 27.05.1896 in Wien) kommen.⁵³⁶ Die Beschuldigten, welche bis auf Schicktanz und Sehnal, der bis in das Jahr 1938 dort auch im Betriebsrat engagiert war, nicht in der WLF angestellt waren, wurden ebenfalls wegen Vorbereitung zum kommunistischen Hochverrat angeklagt, da sie Mitglieder der „Roten Hilfe“-Betriebszelle der WLF gewesen sein sollten.⁵³⁷ Interessanterweise wurden die bekannten Gries, Weber, Schön, Vavra und Lackinger neben sechs weiteren als Zeugen aufgelistet, welche laut dem Ladungsbescheid für Josef Sehnal vom 19. Oktober 1943 gegen ihn auch belastend ausgesagt haben sollen.⁵³⁸ Unglücklicherweise findet sich in den Aktenbeständen des Dokumentationsarchivs Österreichischer Widerstand kein Urteil, weshalb keine Aussage über die Höhe des Strafmaßes gemacht werden kann.

d. Sonstige „staatsfeindliche“ Tätigkeiten

Die Strafsache gegen Viktor Herzog (geb. am 28.05.1911 in Wien) kann zwar keineswegs als ein Beispiel für den aufopferungsvollen Widerstand gegen das NS-Regime im Werk der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf angesehen werden, ist jedoch deshalb erwähnenswert, da die Folgen für ihn vernichtend waren und es nochmals verdeutlicht, wie menschenverachtend auch die Justiz nicht nur gegen die politische Opposition vorging. Viktor Herzog wurde beschuldigt „*Initiator und Hauptakteur*“⁵³⁹ zu sein, der zusammen mit zwanzig weiteren Beschuldigten „*Betrug, Fälschung von Kontingenzzuweisungsscheinen und Schleichhandel mit denselben*“ begangen zu haben.⁵⁴⁰ Im Konkreten ging es darum, dass er sich „*durch widerrechtliche Aneignung von Formularen solcher Eisenkontingentscheine, von Briefpapier mit dem Aufdruck »Wiener Lokomotivfabrik« und einer Stampiglie derselben die Möglichkeit verschafft [haben soll], die Fälschungen kunstgerecht durchzuführen*“,⁵⁴¹ um damit von der WLF und der Steyr-Daimler-Puch AG etwa 1.200 Tonnen abzweigen zu können, um diese an verschiedene Betriebe der Wiener Metallbranche über einen Verbindungsmann verkaufen zu können.⁵⁴² Der Verbindungsmann, Friedrich Eltschka, soll „*allein an die Firmen Wilhelm Schneider & Co. [...] 563 Tonnen, an B. Waluszczyk [...] 127,4 Tonnen, an »Palmowax«, Inhaberin Marie Horwarth [...] 2 Tonnen, an das Kaufhaus »Am Spitz« [...] 7 Tonnen und an*

⁵³⁶ DÖW: Ladungsbescheid für Josef Sehnal vom 19. Oktober 1943, 2007, S.1 ff.

⁵³⁷ DÖW: Anklageschrift gegen Sehnal, Sinnek, Schicktanz, Schleimbach, Vambersky, Wodal, Werner vom 11. August 1943, 20000/S691

⁵³⁸ DÖW: Ladungsbescheid für Josef Sehnal vom 19. Oktober 1943, 2007, S.3

⁵³⁹ DÖW: Abschrift des Berichts über die Ermittlungen der Kriminalpolizeileitstelle Wien an den Oberstaatsanwalt als Leiter der Anklagebehörde beim Landgericht Wien vom 9. September 1941, 17328, S.1

⁵⁴⁰ ebenda

⁵⁴¹ ebenda, S.6

⁵⁴² ebenda, S.5

Richard Franz Morawetz [...] 111 Tonnen“ veräußert haben.⁵⁴³ Viktor Herzog soll so nach den Ermittlungsergebnissen der Staatlichen Kriminalpolizei Wien rund 25.000 Reichsmark verdient haben, welche er jedoch durch sein kostspieliges Leben „teilweise leichtsinnig“ ausgab.⁵⁴⁴ Neben diesem großen Wirtschaftsdelikt beging Viktor Herzog eine Reihe von weiteren kleineren Betrügereien, allesamt um sich selbst zu bereichern⁵⁴⁵ und musste bereits zwischen 1929 und 1937 einige Jahre im Gefängnis verbringen.⁵⁴⁶ Er wurde daher am 10. April 1942 „als gefährlicher Gewohnheitsverbrecher im Sinne des § 20 a RSTGB. wegen teils versuchten, teils vollendeten Verbrechens nach § 1 Kriegswirtschaftsverordnung und § 4 Volksschädlingsverordnung [...] zum Tode verurteilt.“⁵⁴⁷ Ob Herzog auch in ein Konzentrationslager eingeliefert wurde, wie es als Erwägung am Ende des Berichts über die Ermittlungen der Kriminalpolizeistelle Wien hieß,⁵⁴⁸ kann an dieser Stelle leider genauso wenig nachgeprüft werden, wie das genaue Datum seiner Hinrichtung.

Der Casus Karl Zierhofers kann ebenfalls nicht als reine Widerstandshandlung begriffen werden, spricht jedoch, wie das Beispiel Viktor Herzog, Bände, wie hart die faschistische Justiz gegen Andersdenkende und –handelnde vorging. Karl Zierhofer (geb. am 28.10.1914 in Wien), der seit 1937 in der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf als Schlossergehilfe angestellt war, soll sich im September 1943 sowie „nach der Befreiung Mussolinis“ gegenüber der Arbeitskollegin Therese Binder mit den Worten „»Jetzt werdet Ihr bald erlöst sein, jetzt werden wir nur noch so viel Lokomotiven bauen, um unsere Soldaten von der Front zurückholen zu können«“ und „»Das ist auch so ein Krüppel [gemeint war Therese Binders Mann, der auch Mitglied der NSDAP war], ein jeder soll sich schämen, der bei der Partei ist. Der Führer hat uns von Anfang an betrogen und hat sich auch von den Kapitalisten kaufen lassen!«“⁵⁴⁹ Obwohl Zierhofer seine Äußerungen zugab und desweitern „nicht der Ansicht [sei], „dass wir den Krieg verlieren könnten,“⁵⁵⁰ wurde er vom Oberlandesgericht Wien „wegen Wehrkraftzersetzung“ „zu vier (4) Jahren Zuchthaus und 4 (vier) Jahren Ehrverlust“ verurteilt.⁵⁵¹

⁵⁴³ DÖW: Abschrift des Berichts über die Ermittlungen der Kriminalpolizeistelle Wien an den Oberstaatsanwalt als Leiter der Anklagebehörde beim Landgericht Wien vom 9. September 1941, 17328, S.6 f.

⁵⁴⁴ ebenda, S.8

⁵⁴⁵ ebenda, S.8 f.

⁵⁴⁶ ebenda, S.14 f.

⁵⁴⁷ DÖW: Urteilsverkündung vom 10. April 1942 gegen Viktor Herzog, 17328, S.1 f.

⁵⁴⁸ DÖW: Abschrift des Berichts über die Ermittlungen der Kriminalpolizeistelle Wien an den Oberstaatsanwalt als Leiter der Anklagebehörde beim Landgericht Wien vom 9. September 1941, 17328, S.16

⁵⁴⁹ DÖW: Urteilsverkündung vom 30. Juni 1944 gegen Karl Zierhofer, 3150, S.1

⁵⁵⁰ ebenda, S.2

⁵⁵¹ ebenda, S.1

4.2.8 Die Bombardierungen

Die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf bildete durch ihre Lage im Nordosten Wiens, wo die Groß- und vor allem die Kriegsindustrie konzentriert zu finden war, ein von den Alliierten besonders häufig angeflogenes Ziel und war daher von Bombardierungen besonders verstärkt betroffen. Trummer/Stollhoff datieren die ersten alliierten Luftschläge auf den 21. Wie-



Abbildung 11: Direktionsvilla nach einem Bombentreffer am 13. Oktober 1944

Quelle: Sladek: Die Wiener Lokomotivfabrik, http://www.bahn-austria.at/report_lofag_01.htm [5. April 2011]

ner Gemeindebezirk auf den 16. Juni 1944, die „in der Hauptsache, vorläufig »nur« teilweise das Reichsausbesserungswerk (RAW) der Deutschen Reichsbahn (heute Hauptwerkstatt der ÖBB), die Ölraffinerie der Shell und die Lofag“⁵⁵² zerstörten. Das „United States Strategic Bombing Survey“ begann bereits noch während der Zweite Weltkrieg andauerte, den durch die alliierten Luftschläge angerichteten Schaden der Lokomotivhersteller Henschel in Kassel und Krupp genauestens zu untersuchen, „that to the Vienna works was not.“⁵⁵³ Trummer/Stollhoff führen beispielsweise an, dass der „im Bau befindliche Bauteil IV [...] zerstört und nie vollendet“ wurde.⁵⁵⁴ Wie man an dem nebenstehenden Bild erkennen kann, dürften jedoch auch andere Gebäude der WLF Treffer abbekommen haben. Laut Aussagen eines ehemaligen Beschäftigten, verfügte die WLF über keinen Luftschutzraum für einfache Arbeiter und Angestellte. Für sie gab es als Schutz bei Luftangriffen in den Gärten, welche hinter der Montagehalle lagen, Splittergräben. „Der richtige Luftschutzkeller, der lag zwischen Beamtenhaus und dem späteren Tennisplatz. Da haben aber nur ausgewählte Personen hinein dürfen,“ so Anton Österreicher.⁵⁵⁵

Aus dem Grund der angeführten verstärkten Bombardierungen Wiens und vor allem seiner Industriebezirke seit Sommer 1944, stellte die Betriebsführung der WLF Überlegungen an, die Produktion dadurch zu sichern, indem sie beabsichtigte, Teile der Lokomotivprodukti-

⁵⁵² Trummer/Stollhof [Hg.]: „...Bei uns in der Lofag...“, S.42

⁵⁵³ NARA: German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S.20

⁵⁵⁴ Trummer/Stollhof [Hg.]: „...Bei uns in der Lofag...“, S.34

⁵⁵⁵ ebenda, S.175

on in weniger kriegsbedrohte Gebiete des „Großdeutschen Reiches“ zu verlagern. So erfährt man aus den offiziellen Dokumenten der WLF, dass bereits „gegen Ende März 1944“ – also noch bevor die ersten Bombardierungen Schaden angerichtet hatten – „3 Herren der Königl.Ung.Stahl-Eisen-&Maschinenfabriken (Mavag) in Budapest, [beabsichtigten] unser Werk für 2-3 Tage zu besuchen, um unsere Fertigungsmethoden zu studieren,“ da die Mavag zu diesem Zeitpunkt bereits Verlagerungsaufträge übernommen hatte.⁵⁵⁶ Doch nicht nur nach Budapest wurden Teilproduktionen ausgelagert. So teilte das Rüstungslieferungsamt Anfang Februar 1944 „über den Hauptausschuss Schienenfahrzeuge“ der WLF mit, dass „zum Schutz gegen Feindeinwirkung unser ganzes Lager an Rollen und Gleitlager [außer ein Bestand für eine Woche] ausserhalb des Weichbildes von Wien“ verlagert werden sollte.⁵⁵⁷ So geht aus einem Schreiben vom 24. April 1944 hervor, dass sich die WLF schon „seit einigen Monaten mit einer Ausweichplanung für den Fall eines Bombenschadens [befasst hatte]. Nachdem wir in Wien und der näheren Umgebung bereits alle Betriebe besichtigt haben, würden wir die Planung, die für uns äusserst dringend ist, gern ausserhalb Wiens fortsetzen. Derzeit ist aber das Interesse der amtlichen Stellen bei der dominanten Stellung des Jägerprogramms und anderer Programme äusserst gering, so dass wir diese Planung ganz auf uns gestellt weiterführen müssten.“⁵⁵⁸ Ebenso bestanden Pläne der WLF-Betriebsführung, Teile der Produktion „für den Fall von Bombenschäden“ in das sogenannte Protektorat Böhmen und Mähren zu verlagern, da „in den Donauualpengauen [...] eine ähnliche Industrie nur sehr schwach vertreten“ war.⁵⁵⁹

⁵⁵⁶ DÖW: Korrespondenz zwischen der WLF und den verschiedenen Dienststellen des Reiches, der Partei, der Polizei und Produktionsstätten, Werksbesuch durch Ausländer vom 13. März 1944, Band III 1944, 11.252/3

⁵⁵⁷ Institut für Zeitgeschichte: Verlagerung von Wälzlagerbeständen vom 15. Februar 1944, Weiter-Mappe

⁵⁵⁸ DÖW: Korrespondenz zwischen der WLF und den verschiedenen Dienststellen des Reiches, der Partei, der Polizei und Produktionsstätten, Antrag auf Sonderzuweisung von Benzin zum Zwecke der Verlagerung vom 24. April 1944, Band II 1944, 11.252/2

⁵⁵⁹ ebenda

5. Ein Neubeginn: Die WLF ab 1945

5.1 Die WLF unter sowjetischer Verwaltung

Der Zweite Weltkrieg hinterließ bekanntlich ein verwüstetes Europa. Wie im vorhergehenden Kapitel über die alliierten Bombardierungen trug auch die WLF große Schäden davon. Und da sie in Österreich keine Ausnahme darstellte, wurde auf Anordnung der sowjetischen Administration bereits Mitte April 1945 – also noch vor der endgültigen Kapitulation Hitlerdeutschlands – damit begonnen, große Teile des Fabrikinventars zu demontieren und auf Waggons – „die Chronik spricht von 800 Waggonladungen Maschinen und Material“ – Richtung Sowjetunion zu verladen.⁵⁶⁰ Diese Demontageaktion diente als Teil der Reparaturleistung, welche die Sowjetunion den Nachfolgestaaten des faschistischen Deutschlands für die Verwüstungen der Sowjetunion hatte.

Bereits zwei Monate nach Beendigung der Kampfhandlungen in Wien erhielten „einige Beamte, die sich wieder zusammengefunden hatten, von der sowjetischen Militärregierung eine Bewilligung zur Betriebsaufnahme.“⁵⁶¹ Daraufhin fingen in der WLF die Schloten wieder an zu rauchen und 300 Arbeiter und Angestellte konnten sich dort ihr tägliches Brot verdienen.



Abbildung 12: Bekanntmachung über die Enteignung der Vermögenswerte in den von der Sowjetunion besetzten Gebieten Österreichs

Quelle: DÖW: Österreichische Zeitung. Zeitung der Roten Armee für die Bevölkerung Österreichs, 6. Juli 1946, 51624/B

rein rechtlich tatsächlich war, behandelt wurde, kam sie im Juni 1946 unter deren Administration. „Fortan unterstand das Werk der Verwaltung des sowjetischen Eigentums in Österreich und Ungarn (USIWA), später nach Ausklammerung Ungarns als USIA bezeichnet. Major Chodim war zum ersten Generaldirektor bestellt.“⁵⁶³

⁵⁶⁰ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.11

⁵⁶¹ ebenda

⁵⁶² ebenda

⁵⁶³ ebenda

Und so stand Ende Oktober 1945 der erste „Nachkriegs-Neubau 42 2701 vor der Montagehalle.“⁵⁶²

Da die Floridsdorfer Lokomotivfabrik von den sowjetischen Behörden als deutsches Eigentum, was sie als Tochterunternehmen des deutschen Henschel-Konzerns

Somit verlor der Henschel-Konzern seine Besitzungen in der ehemaligen „Ostmark“, obwohl bereits kurz nach Kriegsende Versuche von Wien aus unternommen wurden, dies zu verhindern. So schrieb das Wiener Büro mit dem Briefkopf der Henschel & Sohn GmbH am 7. Juni 1945 über die *„Erwerbung der Wiener Lokomotiv Fabriks-Aktiengesellschaft [...] und die Stellung des Vorsitzers des Aufsichtsrats, Oscar Henschel, zur österreichischen Frage,“* dass sich *„Oscar Henschel [...] während des Einmarsches der Deutschen Truppen nicht im Reich, sondern von Nov. 1937 bis Apr. 1938 auf einer Reise in Südamerika“* befand und dass es, *„die Deutsche Reichsbahn [...] Henschel als der grössten deutschen Lokomotivfabrik“* antrug, die WLF zu übernehmen.⁵⁶⁴ Der restliche Inhalt musste dafür herhalten, Oscar Henschel von jeder Schuld, welche die deutschen Faschisten auf österreichischem Boden und insbesondere in der WLF begangen haben, freizusprechen, ihm einen Persilschein auszustellen und stattdessen den letzten Betriebsführer der WLF, Fritz Nölle aus Bochum, welcher seit April 1943 alleiniger Betriebsführer war, als alleinigen Täter im Konzern zu brandmarken. So schrieb der anonym gebliebene und sich unparteilich geben wollende Autor dieses Briefes, *„der seit April 1936 in Verbindung mit der Firma und dem Hause Henschel steht, ohne jemals dort Angestellter gewesen zu sein,“*⁵⁶⁵ dass *„Herr Oscar [...] in seiner Einstellung weder grossdeutsch, noch nationalsozialistisch“* war, als Halbengländer *„allen österreichischen Dingen immer die grösste Achtung und grösstes Taktgefühl entgegengebracht“* und bestrebt war, Nölle abzusetzen, was jedoch angeblich unmöglich war, da *„Nölle im Febr. 44 stellv. Gauwirtschaftsberater in Wien wurde, und sich damit für seine Person in der Gauleitung Wien verankerte.“*⁵⁶⁶ Doch alle Versuche die Floridsdorfer Lokomotivfabrik weiterhin als Teil des „Henschel-Imperiums“ weiterzuführen, schlugen fehl.

Und so kam die WLF unter sowjetische Verwaltung. Zunächst wurde der Schwerpunkt nicht so sehr auf die Herstellung von Lokomotiven gelegt, sondern andere Erzeugnisse, wie *„Dreitrommel-Seilwinden, Bauwinden, Zentralheizkessel, Fahrgestelle für Eisenbahn-Drehkräne, Dampfrahmen, hydraulische Pressen,“*⁵⁶⁷ hatten Priorität. Grund dafür war, dass für die Sowjetunion und die mit ihr befreundeten Länder, in welche auch in erster Linie die fertigen Produkte geliefert wurden, andere industrielle Produkte zu diesem Zeitpunkt interessanter erschienen. Als im Jahre 1953 mit Indien ein Vertrag über die Lieferung von Ersatzkesseln und Lokomotiven zustande kam – es wurden bis 1958 99 Ersatzkessel und 140 Lokomo-

⁵⁶⁴ DÖW: Brief des Wiener Büros der WLF über die Erwerbung der Wiener Lokomotiv Farbiks-Aktiengesellschaft durch die Henschel & Sohn GmbH Kassel und Stellung des Vorsitzers des Aufsichtsrats, Oscar Henschel, zur österreichischen Frage vom 7. Juni 1945, 51624/B, S.1

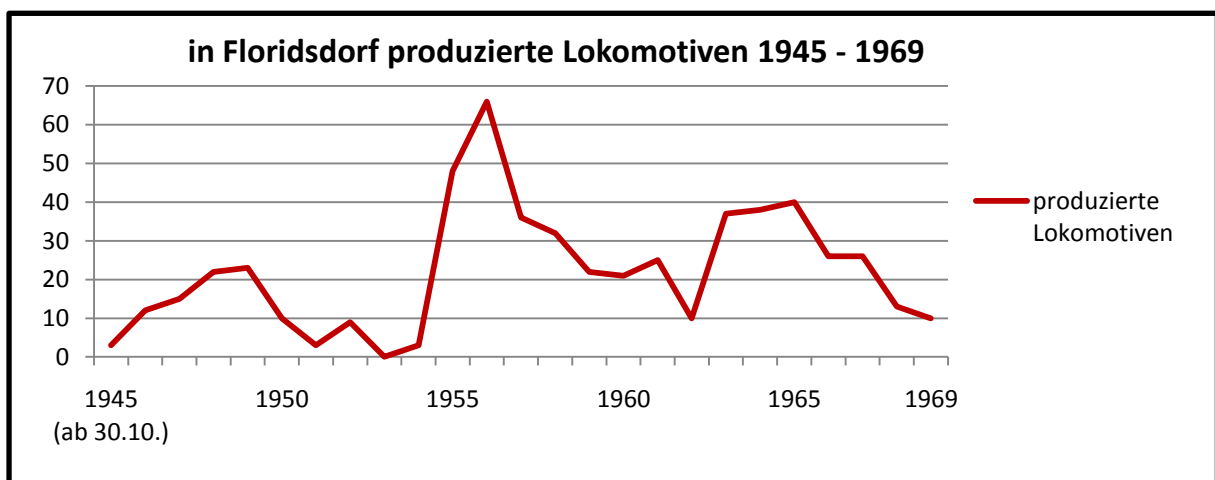
⁵⁶⁵ ebenda

⁵⁶⁶ ebenda, S.2

⁵⁶⁷ Sladek: Die Wiener Lokomotivfabrik, http://www.bahn-austria.at/report_lofag_01.htm [5. April 2011]

tiven für Indien hergestellt – wandte sich die WLF auch wieder verstärkt dem Lokomotivbau zu.⁵⁶⁸ Man kann dies auch in der Statistik 3 ablesen, da in diesen Jahren die meisten Lokomotiven in den ersten Jahren nach dem Krieg hergestellt wurden.

Ein rein rechtlich interessanter Aspekt ist jener, dass vom Juni 1945 bis Juni 1946 die Floridsdorfer Lokomotivfabrik, „durch das Bundesministerium für Vermögenssicherung und Wirtschaftsplanung beaufsichtigt“⁵⁶⁹ war, da Henschel durch die Nachkriegswirren als eigentlicher Eigentümer nicht handlungsfähig war. Die Belegschaft war in dieser Zeit bereits auf 600 angewachsen und auch die Produktion war erfolgreich angelaufen.⁵⁷⁰ Als großer Industriebetrieb fiel der WLF während des österreichweiten Oktoberstreiks im Jahre 1950 auch eine wichtige Rolle als Versammlungsort zu.⁵⁷¹



Grafik 8: produzierte Lokomotiven der WLF in der Zeit zwischen dem 30.10.1945 und 1969

Quelle: Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.30

Normalerweise hätte die WLF als Unternehmen der Grundstoff- und Schwerindustrie aufgrund des Verstaatlichungsgesetzes vom 26. Juli 1946 als Eigentum der Republik Österreich weitergeführt werden müssen, doch konnte dies erst am 13. August 1955, mit dem Abschluss des Staatsvertrages realisiert werden, da das Verstaatlichungsgesetz nicht auf die sowjetisch besetzten Zonen von Wien angewandt werden konnte.⁵⁷²

⁵⁶⁸ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.12

⁵⁶⁹ ebenda, S.11

⁵⁷⁰ ebenda

⁵⁷¹ Das rote Wien. Weblexikon der Wiener Sozialdemokratie: „Lokomotivgasse“, <http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=11582> [5. April 2011]

⁵⁷² Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.11f.

5.2 Von der Eigenständigkeit zur Übernahme durch Simmering-Graz-Pauker (SGP)

An jenem 13. August 1955 wurde die WLF „aus sowjetischer Verwaltung durch den USIA-Generaldirektor Chabarow an die neu bestellten öffentlichen Verwalter“⁵⁷³ übergeben, nachdem am 15. Mai desselben Jahres die Republik Österreich durch den mit der sowjetischen Besatzungsmacht abgeschlossenen Staatsvertrag ihre vollständige Souveränität zurück-erhalten hatte.⁵⁷⁴ Dadurch konnte das 1946 beschlossene Verstaatlichungsgesetz nun zum Einsatz kommen.

Der Staatsvertrag fiel für die WLF in eine Zeit, in der es die Auftragslage zuließ, dass 1.500 Beschäftigte bei der Floridsdorfer Lokomotivfabrik angestellt waren und somit den Nachkriegs-Höhepunkt erreichte.⁵⁷⁵ Was unter sowjetischer Leitung nicht möglich war, wurde unter österreichischer Verwaltung sogleich forciert. So wurde rasch „ein Typenprogramm für Diesellokomotiven entwickelt,“ welche „ab 1957 [...] [nicht nur in Österreich, sondern auch im Ausland] in Betrieb kamen.“⁵⁷⁶

Die Hauptversammlung der Wiener Lokomotivproduktion Floridsdorf beschloss ein Jahr später, am 14. Februar 1958, dass die WLF in dem Unternehmen der Simmering-Graz-Pauker (SGP) aufgehen sollte. Damit wurde die Eigenständigkeit der WLF aufgehoben, da das Werk von nun an als Tochterunternehmen lediglich als Lokomotivfabrik der SGP geführt wurde.⁵⁷⁷

5.3 Die Einstellung der Lokomotivproduktion in Wien-Floridsdorf

Man könnte die Stilllegung der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf durch Simmering-Graz-Pauker mit dem Kauf der WLF von G.Sigl zu Beginn der 1930er Jahre vergleichen, ähnelte die Vorgehensweise der SGP nach dem Erwerb der WLF doch sehr. War damals von Schließung des Wiener Neustädter Werks keine Rede, wurden die Belegschaft und das Inventar nach und nach abgebaut, da die Neuaufträge ohne große Anstrengungen in Floridsdorf gefertigt werden konnten. Allerdings konnten sich die Floridsdorfer nach der Übernahme durch Simmering-Graz-Pauker noch über elf Jahre halten, was unter anderem an dem Auftrag „für die Raffinerie Schwechat der ÖMV,“ von „vier starken Hochdruck-Speicherlokomotiven“⁵⁷⁸ und der Bestellung „von 50 Stück BB-Diesellokomotiven 2200 PS für die Bulgari-

⁵⁷³ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.12

⁵⁷⁴ Helmut Kramer: Strukturentwicklung der Außenpolitik (1945 – 2005) in: Dachs/Gerlich/Gottweis/Kramer/Lauber/Müller/Tálos [Hg.]: Politik in Österreich. Das Handbuch, Manz Verlags- und Universitätsbuchhandlung, Wien 2006, S.809

⁵⁷⁵ Sladek: Die Wiener Lokomotivfabrik, http://www.bahn-austria.at/report_lofag_01.htm [5. April 2011]

⁵⁷⁶ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.12

⁵⁷⁷ ebenda

⁵⁷⁸ Trummer/Stollhof [Hg.]: „...Bei uns in der Lofag...“, S.35

schen Staatsbahnen“ in den Jahren 1963 bis 1965 lag.⁵⁷⁹ In den folgenden Jahren trat ein Auftragseinbruch ein und da zudem *„zum Bau der Diesel- und Elektrolokomotiven [...] keine so hochwertige Einrichtung notwendig [war] wie seinerzeit für die Herstellung der Dampflokomotiven,“*⁵⁸⁰ *„sank die Beschäftigungszahl rapide ab und die Produktion und Personal wurden schrittweise nach Simmering [und Graz] verlagert.“*⁵⁸¹

So verwundert es auch nicht, dass nach genau 100 Jahren und 13 Tagen nach Gründung der *„Wiener Locomotiv-Fabriks-Actiengesellschaft“*⁵⁸² am 19. September 1969, mit der *„Einheits-Elektrolokomotive der Österreichischen Bundesbahnen 1042.540“*⁵⁸³, die letzte Lokomotive mit der Werksnummer 6.015 die Floridsdorfer Fabrik verließ. *„Bis Ende der Siebziger Jahre waren noch Mitarbeiter in der stillgelegten Fabrik tätig um Maschinen und Aparaturen [sic!] abzubauen.“*⁵⁸⁴

5.4 Erinnerung und Entschädigung

1984/85 wurde damit begonnen die Produktionshallen auf dem riesigen Gelände abzutragen. Heutzutage erinnert *„an die Floridsdorfer Lokomotivfabrik [...] nur noch ein steiner-*

*ner Obelisk, der den unter der Naziherrschaft hingerichteten Arbeitern der Lofag gewidmet ist,“*⁵⁸⁵

welches am 25. Juli 1988 nach Sanierung neu enthüllt wurde.⁵⁸⁶ Heute befinden

sich auf dem Gelände ein Einkaufszentrum mit *„über 85 Shops und Restaurants*

auf einer Fläche von 32.000m² und ein hochmo-

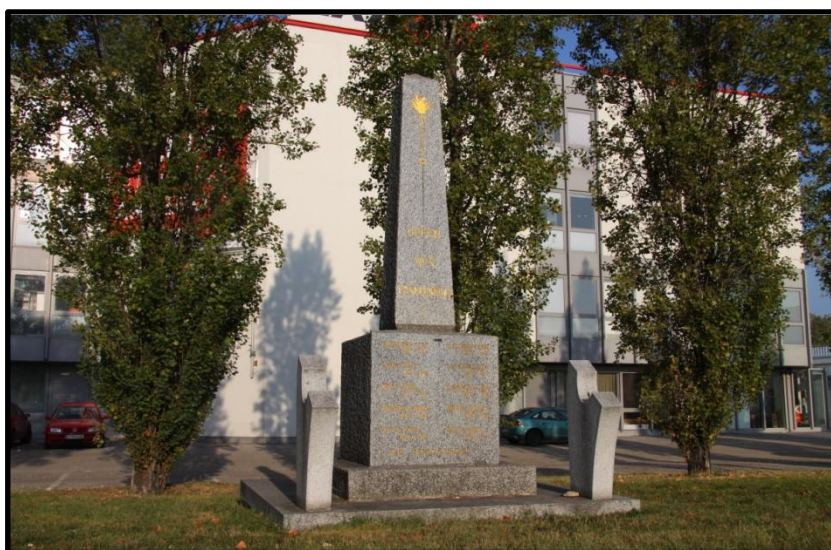


Abbildung 13: Gedenkobelisk für die Ermordeten Widerstandskämpfer der WLF in der Brünner Straße

Quelle: eigene Aufnahme

⁵⁷⁹ Stockklausner: Die Wiener Lokomotivfabrik, S.12

⁵⁸⁰ ebenda, S.12 f.

⁵⁸¹ Trummer/ Stollhof [Hg.]: „...Bei uns in der Lofag...“, S.35

⁵⁸² Das rote Wien. Weblexikon der Wiener Sozialdemokratie: „Lokomotivgasse“, <http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=11582> [5. April 2011]

⁵⁸³ Hinkel: Wien XXI, S.157

⁵⁸⁴ Trummer/Stollhof [Hg.]: „...Bei uns in der Lofag...“, S.36

⁵⁸⁵ ebenda

⁵⁸⁶ Das rote Wien. Weblexikon der Wiener Sozialdemokratie: „Lokomotivgasse“, <http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=11582> [5. April 2011]

dernes Kinocenter mit 8 Sälen“⁵⁸⁷ und mehrere Möbelhäuser. Weder auf den Unternehmenshomepages noch vor Ort kann man Informationen über die Geschichte des Areals einholen.

Am 29. Dezember 1949 wurde in der Brünner Straße 57, vor den damaligen Werkstoren der WLF der bereits erwähnte „granitene Obelisk“ enthüllt, „dessen Sockel, die Namen und Bildnisse der Opfer trägt,“ von Widerstandskämpfern, welche bei der WLF beschäftigt waren, zum Teil dort auch Widerstand leisteten und von den faschistischen Schergen ermordet wurden.⁵⁸⁸ Insgesamt trägt der Sockel zehn Namen, von denen fünf bereits in dieser Arbeit ausführlich Erwähnung fanden. Neben Karl Gries (1901-1944), Johann Suppinger (1902-1945), Narziss Vavra (1909-1944) und Johann Schicktanz (1893-1945) – welcher in seiner



Abbildung 14: Gedenkobelisk für die Ermordeten Widerstandskämpfer der WLF in der Brünner Straße

Quelle: eigene Aufnahme

Anklageschrift mit „Schicktanz“ aufgeführt ist – taucht auch ein Hans Weber (1894-1944) auf, welcher mit großer Sicherheit jener Johann Weber ist, der zusammen mit Karl Gries im November 1943 zum Tode verurteilt und am 25. Februar 1944 hingerichtet wurde. Neben diesen fünf sind folgende Namen mit angeführt: Fer-

dinand Buchmann (1890-1944), Franz Pleschkov (1901-1944), Wilhelm Fuhry (1923-1944), Franz Maresch (1901-1947) und Ferdinand Oppitz (1923-1943). Leider kann in dieser Diplomarbeit nicht geklärt werden, unter welchen Umständen die zehn aufgeführten Widerstandskämpfer wann genau umgekommen sind bzw. umgebracht wurden und aufgrund welcher „staatsfeindlicher“ Aktivitäten. Interessanterweise sind die beiden ebenfalls in der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf beschäftigten Viktor Herzog und Johann Schlahuschek nicht erwähnt, obwohl beide ebenfalls den faschistischen Henkern zum Opfer fielen. Dies lag wahrscheinlich daran, dass sie nicht wegen Widerstandstätigkeiten verurteilt wurden. Stand das Mahnmal in den Jahren, in denen auf diesem Gelände mehrere hundert Menschen beschäftigt waren, höchstwahrscheinlich vor den Werkstoren, an welchen die damalige Belegschaft vor-

⁵⁸⁷ <http://www.scn.at/Das-SCN.2.0.html> [28. April 2011]

⁵⁸⁸ Der neue Mahnruf. Zeitschrift für Freiheit, Recht und Demokratie, 3. Jahrgang Nr. 1, Ende Jänner 1950, S.8

bei musste, so steht es heute relativ unbeachtet und abseits und ohne jegliche Erklärung auf einem Rasenstück vor einem großen Möbelhaus.

Das Thema Entschädigung für die in der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf eingesetzten Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter dürfte noch kein allzu populäres Thema sein, zumindest vermitteln die wenigen Publikationen über die WLF diesen Eindruck. Denn in keinem einzigen wird dieser Frage nachgegangen.

6. Anhang

6.1 Abkürzungsverzeichnis

AA: Arbeitsausschüsse

BR: Baureihe

DAF: Deutsche Arbeitsfront

DLV: Deutsche Lokomotivbau-Vereinigung

DÖW: Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes

DR(B): Deutsche Reichsbahn

DRG: Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

GGL: Gemeinschaft Großdeutscher Lokomotivfabriken

HAS: Hauptausschuss Schienenfahrzeuge

Lofag: Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf

NSDAP: Nationalsozialistische Arbeiterpartei Deutschlands

NSV: Nationalsozialistische Volkswohlfahrt

OKW: Oberkommando der Wehrmacht

RAF: Royal Air Force

RVM: Reichsverkehrsministerium

RZA: Reichsbahn-Zentralamt

SGP: Simmering-Graz-Pauker

SNCF: Société Nationale des Chemins de fer Français

USAAF: United States Air Force

USIWA: Verwaltung für sowjetisches Eigentum im östlichen Österreich

USSBS: United States Strategic Bombing Survey

VF: Vaterländische Front

WLF: Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf

6.2 Kurzbiographien

Die Kurzbiographien über Persönlichkeiten, welche sehr starken Einfluss auf die Entwicklung der Lokomotivindustrie im Dritten Reich hatten, sollen als Abrundung dieser Arbeit dienen, um dem Leser bzw. der Leserin die Möglichkeit zu geben, biographische Eckdaten und einzelne Lebenswege – vor allem auch jene nach 1945 – gebündelt nachzulesen. Leider findet sich kaum bis gar kein Material über die Lebenswege der drei während ihrer Zeit im sogenannten „1000-jährigem Reich“ in der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf angestellten Betriebsführer, Arno Demmer, Paul Mauck und Fritz Nölle, weshalb diese auch nicht mit angeführt werden.

6.2.1 Julius Dormmüller

„Julius Dormmüller [Bild⁵⁸⁹ rechts auf der rechten Seite bei der Überreichung des Fritz-Todt-Ringes für Verdienste um die Kriegswirtschaft im



⁵⁸⁹ Foto: Ullstein Bilderdienst, in: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.36

Juli 1944] wurde am 24. Juli 1869 als Sohn eines Eisenbahningenieurs in Elberfeld geboren. Auch er trat nach dem Studium auf der Technischen Hochschule in Aachen in den Dienst der preussischen Eisenbahnverwaltung und entwickelte sich dort zu einem auch im Ausland bekannten Fachmann, nachdem er lange Jahre in China als Chefindenieur der Tientsin-Pukow-Eisenbahn tätig gewesen war. Erst 1918 kehrte er nach einer abenteuerlichen Reise aus dem Osten zurück. Im Juli 1925 wurde er dann zuerst stellvertretender Direktor der damaligen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und am 4. Juni 1926 nach dem Tode des Generaldirektors Oeser dessen Nachfolger. In dieser Stellung verblieb D. auch nach dem Umsturz des Jahres 1933. Selbst politisch nicht gebunden, stellte er sich dem neuen Regime als Fachmann zur Verfügung. Mit dem Beginn des Ausbaus des Autobahnnetzes übernahm D. auch den Vorsitz im Verwaltungsrat des Unternehmens »Reichsautobahnen«. Nach dem Rücktritt des Reichsverkehrsministers Frhr. Eltz von Rübenach wurde er am 2. Febr. 1937 unter Beibehaltung seiner bisherigen Ämter dessen Nachfolger. Während des Krieges hatte D. durch die zeitweise gewaltige Ausdehnung des deutschen Machtbereiches im Transportwesen Aufgaben zu erfüllen, die nur durch Improvisation und durchgreifende Neuerungen gelöst werden konnten.⁵⁹⁰ Am 28. Januar 1941 beantragte der Reichsverkehrsminister seine Aufnahme in die NSDAP und spendete 3.000 Reichsmark. Bereits vier Tage später, am 1. Februar, erhielt er die Mitgliedsnummer 7 883 826 und gehörte nun zur Sektion Reichsleitung der NSDAP.⁵⁹¹ „Als Reichsverkehrsminister befand er sich zuletzt, nachdem er eben eine schwere Operation überstanden hatte, mit den Männern um Admiral Dönitz in Flensburg. Der dort am 10. Mai erscheinenden »Alliierten Kontrollkommission« bot er an, wenn man ihn nur frei arbeiten lasse, innerhalb 6 Wochen den Verkehr in Deutschland wieder in Gang zu bringen. Von Briten und Franzosen wurde dieses Angebot angenommen, nicht aber von den Amerikanern, nachdem er, von zwei Ärzten begleitet, nach Paris geflogen war und dort verhandelt hatte. Ganz kurz nach seiner Rückkehr nach Flensburg jedoch erkrankte er aufs Neue u. starb am 5. Juli 1945 in Malente-Gremsmühlen (Schleswig-Holstein). Dort wurde er auch beigesetzt.“⁵⁹²

⁵⁹⁰ Munzinger Online/Personen – Internationales Biographisches Archiv: Eintrag "Dorpmüller, Julius", <http://www.munzinger.de/document/00000000228> [13. Mai 2011]

⁵⁹¹ Gottwaldt: „Fahren für Deutschlands Sieg!“, S.170

⁵⁹² Munzinger Online/Personen – Internationales Biographisches Archiv: Eintrag "Dorpmüller, Julius", <http://www.munzinger.de/document/00000000228> [13. Mai 2011]

6.2.2 Gerhard Degenkolb

Gerhard Degenkolb [Bild⁵⁹³ rechts] wurde am 26. Juni 1892 in Zeitz in Sachsenanhalt geboren, war seit „1919/1920 Konstrukteur bei Polysius, Dessau, und trat 1920 als Betriebsassistent bei der Demag ein. Nach kurzer Zeit war ihm die Leitung der Werke in Wetter (1921-1927), Mühlheim (1927-1932) und in Duisburg (1932-1935) übertragen, wo er sich umfassende Kenntnisse beim Bau von Walzwerken und Werkzeugmaschinen erwarb. Im Dezember 1935 wurde er zum Betriebsdirektor des Duisburger Gesamtwerks ernannt, ab 1937 Prokurist. 1939/40 beschäftigte er sich mit dem Ausbau der Sintermetallfertigung für eiserne Granatringe, ab 1940 war er von Minister Todt mit der Wiedereinbetriebnahme der belgischen und nordfranzösischen Industrie beauftragt. Da er sich in dieser Stellung sehr einsetzte, wurde ihm 1942 die Leitung des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge übertragen.“⁵⁹⁴ Aufgrund seines Erfolges in all diesen Positionen erhielt Degenkolb, der bereits seit 1930 Mitglied der NSDAP war, den Posten des Leiters des am 15. Januar 1943 von Speer neu gegründeten „Sonderausschuss A4, der die Serienfertigung der V2 vorantreiben soll. [...] Der Sonderausschuss setzt sich für die Zwangsarbeit von KZ-Häftlingen ein. Nach der Verlagerung der Produktion in die Stollenanlage des Kohnsteins wird Degenkolb im Herbst 1943 Vorsitzender des Beirates der Mittelwerke GmbH.“⁵⁹⁵ Am 20. September 1943 bekam er „das Ritterkreuz zum Kriegsdienstkreuz“⁵⁹⁶ verliehen, sank jedoch im darauffolgenden Jahr „in der Gunst Hitlers stark ab. Im Herbst 1944 soll seine Verhaftung betrieben worden sein; auch wird von einer schweren Nervenkrise berichtet. Im Februar/März 1945 wurde er zum Sonderbeauftragten für den Messerschmitt-Kreis und zum Generalkommissar für das Programm 262 ernannt und geriet bald darauf in Gefangenschaft. 1947 entlassen, arbeitete er als Berater in der westdeutschen Metallindustrie und übernahm 1950 im Auftrag der Demag den Aufbau eines Werks in Brasilien. Von dort kehrte er erkrankt zurück und starb [am 25. Januar] 1954 in Duisburg.“⁵⁹⁷



⁵⁹³ Foto: Deutsche Reichsbahn, in: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.34

⁵⁹⁴ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.30

⁵⁹⁵ Wagner [Hg.]: Konzentrationslager Mittelbau-Dora 1943-1945, S.112

⁵⁹⁶ Gottwaldt: Die Eisenbahn S.69

⁵⁹⁷ ebenda, S.30

6.2.3 Albert Ganzenmüller



Albert Ganzenmüller [Bild⁵⁹⁸ links] wurde am 25. Februar 1905 in Passau geboren.⁵⁹⁹ „Teilnehmer am Münchner Novemberputsch 1923 und Blutordensträger der NSDAP, Maschinenbau-Absolvent der TH München. 1931 bei der RBD Nürnberg eingetreten, 1934 Reichsbahnamt im Zentralamt München, 1935 Abteilungsleiter für Elektrische Lokomotiven im Ausbesserungswerk Freimann. Ab 1937 in den Eisenbahnabteilungen des Verkehrsministeriums besonders mit Fragen des elektrischen Zugbetriebs beschäftigt, 1938 zum Oberregierungsrat ernannt. Im Sommer 1939 Vorstand des Maschinenamts München I, dann Dezernent in der elektrotechnischen Bau- und Einkaufsabteilung des RZA München. 1940 mit der Wiederaufnahme des elektrischen Zugbetriebs im besetzten Frankreich, dann als Abteilungspräsident mit der Obersten Bauleitung für Elektrisierungen in Salzburg beauftragt. Ab Mai 1941 Leiter der Elektrischen Oberbetriebsleitung der DR in Innsbruck, Im [sic!] Oktober 1941 auf eigenen Wunsch zur Leitung der Haupteisenbahndirektion Ost nach Poltawa abgeordnet, dort bei der Beseitigung von Transportschwierigkeiten im Winter 1941/42 sehr erfolgreich. Seit Februar 1942 Reichsbahn-Generalkommissar in Poltawa, im Mai 1942 zum Staatssekretär [im Reichsverkehrsministerium] ernannt. In diesem Amt auf direkte Bitten Himmlers an den Deportationen in die Vernichtungslager beteiligt, da er die angeforderten Züge auch dann zur Verfügung stellte, als die Reichsbahn unter schwersten Transportkrisen litt. 1945 war er nach Argentinien geflohen“,⁶⁰⁰ wo er ab 1947 die argentinischen Staatseisenbahnen beriet.⁶⁰¹ Seit seiner Rückkehr nach Westdeutschland 1955 arbeitete er als „Planungs-Ingenieur für Transportfragen beim Hoesch-Konzern in Dortmund“ wo er 1968 in den Ruhestand ging.⁶⁰² Zehn Jahre zuvor holte ihn seine NS-Vergangenheit ein, als „eine gerichtliche Voruntersuchung gegen ihn eröffnet [wurde], in deren Verlauf er sich 1969/70 zehn Wochen in Untersuchungshaft befand. Im März 1973 begann sein Prozeß in Düsseldorf,“⁶⁰³ der im selben Jahr aufgrund

⁵⁹⁸ Foto: Deutsche Reichsbahn, in: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.34

⁵⁹⁹ Ernst Klee: Das Personenlexikon zum Dritten Reich. Wer war was vor und nach 1945, Fischer-Taschenbuchverlag, Frankfurt am Main 2005, S.173

⁶⁰⁰ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.38

⁶⁰¹ Klee: Das Personenlexikon zum Dritten Reich, S.174

⁶⁰² ebenda

⁶⁰³ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.38

eines Herzinfarktes ausgesetzt und 1977 komplett eingestellt wurde. Albert Ganzenmüller starb am 20. März 1996 im Alter von 91 Jahren in München.⁶⁰⁴

6.2.4 Oscar R. Henschel



„Oscar R. Henschel (geb. 1. September 1899) [Bild⁶⁰⁵ links] trat Ende 1924 als Nachfolger seines Vaters Anton Th. F. Henschel an die Spitze der Kasseler Fabrik. Wegen der fehlenden Inlandsaufträge wandte er sich zunächst dem Exportgeschäft zu, richtete sich jedoch während der Weltwirtschaftskrise durch den Verkauf seiner Bergwerks- und Hüttenanlagen sowie durch den Erwerb von Lokomotivabteilungen und Quoten der Firmen R. Wolf (Hagans), Linke-Hofmann-Busch (gemeinsam mit Krupp) und Hanomag als wichtigster Maschinenlieferant der Reichsbahn mit 30 bis 40 Prozent Marktanteil ein. Daneben begann er mit dem Bau von Lastkraftwagen, Omnibussen, Baumaschinen und Flugzeugen. Ende der dreißiger Jahre sicherte er sich die Kontrolle über die Wiener Lokomotivfabrik AG und die Oberschlesischen Lokomotivwerke Kattowitz AG in den vom Deutschen Reich annektierten Gebieten.“⁶⁰⁶ Munzingers biographisches Archiv führt weiter an, dass Henschel im Jahre 1942 von den faschistischen Machthabern aus der Geschäftsführung der Henschel & Sohn GmbH entfernt wurde, obwohl Henschel doch Ende des vorangegangenen Jahres als Vorsitzender der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung mit seinem Vorschlag für ein Lokomotivlieferungsprogramm bei den verantwortlichen Stellen im Dritten Reich auf Zustimmung stieß. Dass diese Entscheidung der faschistischen Entscheidungsträger Deutschlands etwas mit Henschels angeblichen „Verbindungen zur Widerstandsgruppe und deren finanzielle Unterstützung, die H. mit gebührender Vorsicht leistete, [zu tun hatte, wird von Munzingers biographischen Archiv verneint, da diese den deutschen Faschisten] kaum bekannt gewesen sein dürften.“⁶⁰⁷ Welcher Grund nun wirklich dahinter stand, kann hier ebenso wenig geklärt werden, wie die Frage, ob Oscar R. Henschel nun tatsächlich Widerstand gegen das Dritte Reich leistete. Allerdings dürften auch auf Seiten der westlichen Alliierten mehr als Zweifel bestanden haben, da Henschel selbst den „Amerikanern [...] ebenso

⁶⁰⁴ Klee: Das Personenlexikon zum Dritten Reich, S.174

⁶⁰⁵ Foto: Henschel, in: Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.33

⁶⁰⁶ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.23

⁶⁰⁷ Munzinger Online/Personen – Internationales Biographisches Archiv: Eintrag "Oscar R. Henschel", <http://www.munzinger.de/document/00000003174> [31. Mai 2011]

wie Krupp automatisch suspekt [war]; sie sperrten ihn bis 1949 ein.“⁶⁰⁸ Nach dem Krieg eröffnete Henschel „die Produktion von Turbinen und Plantagemaschinen, mußte das Unternehmen jedoch 1957 wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten verlassen.“⁶⁰⁹ Er war seit 1953 bis zu seinem Tod 1982 „Ehrensensator und seit 1955 Ehrendoktor der TH Braunschweig. 1955 erhielt er das Große Bundesverdienstkreuz.“⁶¹⁰

⁶⁰⁸ Munzinger Online/Personen – Internationales Biographisches Archiv: Eintrag "Oscar R. Henschel", <http://www.munzinger.de/document/00000003174> [31. Mai 2011]

⁶⁰⁹ Gottwaldt: Die Eisenbahn, S.23

⁶¹⁰ Munzinger Online/Personen – Internationales Biographisches Archiv: Eintrag "Oscar R. Henschel", <http://www.munzinger.de/document/00000003174> [31. Mai 2011]

7. Fazit und Schlussbemerkungen

Selbst heutzutage, im Zeitalter von modernen Kriegen, ist die Frage des Transportwesens und der Transportlogistik eines der entscheidenden Elemente in der militärischen Organisation – und nicht nur bei weit zurückreichenden kriegerischen Auseinandersetzungen. Erinnerung sei an dieser Stelle beispielsweise an die US-Streitkräfte im Irak-Krieg von 2003, als diese wenige Tage nach Kriegsbeginn wegen des schnellen Vorwärtstommens beachtliche Nachschub- und Versorgungsprobleme bekamen, welche die Moral der Soldatinnen und Soldaten erheblich drückte, jedoch freilich nichts am Kriegsausgang änderte. Anders im Fall des Zweiten Weltkrieges. Mit Sicherheit ist es übertrieben und vollkommen monokausal zu behaupten, die viel zu lange vernachlässigte Transportfrage des Deutschen Reiches und somit auch die damit verbundene Frage der Lokomotivherstellung an sich, hätten allein die Niederlage Hitlerdeutschlands zu verantworten. Es gab in diesem immens großen Krieg tausende kleine aber auch große Faktoren, welche den Ausgang bestimmten. Und doch ist es nicht von der Hand zu weisen, dass die erst nach und nach, und vor allem erst nach der Transportkrise im Winter 1941/42, also nach dem Beginn des deutschen Überfalls auf die Sowjetunion, von deutscher Seite in Angriff genommene Transportfrage, die *„für die moderne Kriegführung [...], bei Mobilmachungen und Aufmärschen, bei Truppenverschiebungen für neue Operationen, bei der Heranbringung von Reservern und der Zufuhr der Versorgung sowie beim Abschub von Verwundeten, Schadmateriale und Beute“*⁶¹¹ von unglaublicher Wichtigkeit ist, mit dem gigantischen Lokomotivbeschaffungsprogramm im Frühjahr 1942, ein wichtiges Mosaiksteinchen war, welches den Alliierten zum Sieg über das sogenannte „1000-jährige Reich“ verhalf. Denn trotz aller Bemühungen konnte die Führungsriege des faschistischen Deutschlands zu keinem Zeitpunkt vermelden, dass der in Schieflage geratene Verkehr wieder in Ordnung gebracht wurde. Da man sich nur auf eine Strategie der kurzen Kriege versteifte, konnte nur auf unvorhergesehene Ereignisse reagiert werden. So kam es, dass das Dritte Reich, nachdem die deutsche Wehrmacht bereits wieder auf dem Rückzug war und somit das von ihr kontrollierte Herrschaftsgebiet durch militärische Niederlagen im Osten verkleinert wurde, durch den nun erheblich gesteigerten Ausstoß an Lokomotiven annähernd genügend fahrendes Material besaß, um die für die Eliten des faschistischen Deutschland dringendsten Transporte zu bewerkstelligen. Doch hatte man nun das Problem, dass die westlichen Alliierten

⁶¹¹ Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S. 134

ten durch die vermehrten Bombardierungen von Gleisanlagen und Bahnhöfen, die Reichsbahnlogistik bis Kriegsende erheblich beeinträchtigt wurde.

Vom industriellen bzw. rein wirtschaftlichen Standpunkt, kann der Einschätzung von Horst Rohde wenig hinzugefügt werden. Er kommt in seinem Aufsatz über „Kriegswirtschaft und Rüstung“ hinsichtlich der Lokomotivindustrie zu dem Ergebnis, dass *„das Projekt der Kriegseinheitslokomotiven als eines der gelungensten Unternehmen in der Zusammenarbeit zwischen der Industrie und der Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg [...] [bezeichnet werden kann]. Trotz der erheblichen Verspätung und des chronischen Rohstoffmangels – von sonstigen Einflüssen des Krieges ganz zu schweigen – ist in wenigen Jahren der Lokomotivbestand erheblich vermehrt und verstärkt worden und hat entscheidend dazu beigetragen, daß das Verkehrswesen seinen Aufgaben überhaupt nachzukommen vermochte.“*⁶¹² Doch nicht nur hinsichtlich der Verzahnung von Lokomotivindustrie und Reichsbahn kann bei diesem riesigen Lokomotivprogramm die Rede sein. Nur durch die von Oscar R. Henschel vehement vortragene Strategie der Forcierung des LOK-Programms, welche schlussendlich die NS-Führung auch überzeugte, illustriert den Umstand offensichtlich, dass der gesamte faschistische Staat maßgeblich von der deutschen Großindustrie beeinflusst und gelenkt wurde. Denn trotz der geringen Anzahl der mir zugänglichen Akten bezüglich der WLF kann von einer kaum zu übertreffenden Enge der Kooperation zwischen Privatwirtschaft und NS-Staat gesprochen werden. So geht aus diesen Akten eindeutig die Zusammenarbeit zwischen der WLF mit den Ministerien, dem Geheimdienst, der Deutschen Arbeitsfront, den Gauleitern, den Arbeitsämtern, der Polizei, etc. hervor.

Im Vergleich der Lokomotivindustrie mit anderen Produktionszweigen des Dritten Reiches ist kaum ein großer Unterschied erkennbar. Sowohl in der Lokomotivindustrie als auch bei allen anderen industriellen Sparten wurden beispielsweise massenhaft Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter unter miserablen Bedingungen eingesetzt, bestand ein engmaschiges Überwachungssystem, wurde Widerstand geleistet und politische Gegner, welche Widerstand leisteten, wurden ausgeschaltet. Ebenfalls versuchte jeder Betrieb während der 12-jährigen Terrorherrschaft des deutschen Faschismus von der vorherrschenden Politik den größten Profit zu ziehen. Am meisten gelang dies zwangsläufig freilich denjenigen Betrieben der Rüstungsindustrie, so dass auch rüstungsfernere Unternehmen versuchten, Aufträge in dieser Sparte für sich an Land zu ziehen, so auch die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf. Dies geschah jedoch erst nachdem das Kasseler Unternehmen „Henschel & Sohn GmbH“ die

⁶¹² Rohde: Das Eisenbahnverkehrswesen, S.162

WLF übernahm, sie umstrukturierte und zu einem der größten Lokomotivherstellern Europas ausbaute. Um dies bewerkstelligen zu können, wurde das Betriebsgelände der WLF recht bald enorm erweitert, das Wiener Neustädter Werk für den Tenderbau reaktiviert und gehörte der tausendfache Einsatz von Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern zum Alltag eines faschistischen Musterbetriebes.

Für eine Weiterbeschäftigung mit dieser Thematik, sowohl auf der Ebene des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge, der Lokomotivindustrie als kriegswirtschaftliche Sparte im Dritten Reich im Allgemeinen, als auch auf der spezifischeren, auf dem Gebiet der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, bieten sich etliche in dieser Diplomarbeit zu marginal untersuchte Punkte und Fragestellungen an, welche aufgrund von Platz- und Zeitmangel leider nicht beantwortet werden konnten bzw. durch diese Arbeit erst aufgeworfen wurden. So konnte der Frage nach dem nicht-Einsatz von KZ-Häftlingen in der WLF nicht zufriedenstellend genug nachgegangen werden, ebenso wenig wie der Frage nach der Entschädigung der dort eingesetzten Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter. Ein noch eher unterbelichtetes Thema ist sowohl jenes der Zulieferer- als auch der Auslagerungsbetriebe der Floridsdorfer Lokomotivfabrik. Interessant dürfte auch die Weiterbeschäftigung mit den ehemaligen Betriebsleitern der WLF sein, also eine ausführliche Aufarbeitung der Biographien von Arno Demmer, Paul Mauck und Fritz Nölle, welche allesamt in der Ausrichtung der WLF wichtige Entscheidungen zu verantworten hatten und für die Unternehmensgeschichte der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf den Großteil der Verantwortung des während der Zeit des deutschen Faschismus Geschehenen zu tragen hatten. Ebenso ist der weitere Lebensweg eines Oscar R. Henschels, sowie die Untersuchung des Unternehmens „Henschel & Sohn GmbH“, welche in der öffentlichen Wahrnehmung mit dem Spruch „Was Krupp in Hessen, ist Henschel in Nordhessen!“ eine herausragende Bedeutung zugestanden wurde, von großer Relevanz. In dieser Frage könnte das Henschel-Museum in Kassel behilflich sein, auch wenn sie mir mitteilten, dass sie über die WLF keinerlei Dokumente besitzen. Um das gesellschaftliche Erinnern zu fördern, wäre es mir ein wirkliches Anliegen, in Zusammenarbeit mit dem Institut für Zeitgeschichte der Universität Wien, dem Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstands, den Verantwortlichen der Geschichtswerkstatt der Volkshochschule Floridsdorf und der Österreichischen Bundesbahn beispielsweise in der Bahnhofshalle Floridsdorf oder im Shoppingcenter Nord die in Floridsdorf Lebenden in Form einer kleinen Ausstellung über die Geschichte der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf zu informieren.

Abschließend möchte ich noch kurz auf eine Thematik hinweisen, welche in dieser Diplomarbeit nicht explizit angesprochen wurde, da dies sonst den Rahmen gesprengt hätte und eher bei der Erforschung der Deutschen Reichsbahn einen prominenten Platz einnehmen sollte, jedoch einen weiteren nicht zu vernachlässigenden Beleg der menschenverachtenden Doktrin der Politik des faschistischen Deutschlands aufzeigt. Wie an vielen Beispielen in dieser Diplomarbeit dargestellt, litt das Dritte Reich unter Ressourcenknappheit hinsichtlich seines rollenden Materials. Und trotz dieser Beeinträchtigungen wurden Millionen von Kriegsgefangenen, Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter, aber vor allem Jüdinnen und Juden mit den Lokomotiven und Waggons aus den Beständen der Deutschen Reichsbahn bis kurz vor Kriegsende in die verschiedensten Konzentrations- und Vernichtungslager deportiert. Alfred Gottwald dokumentiert in seiner Publikation *„Fahren für Deutschlands Sieg“* eine Reihe von Deportationen vor Jüdinnen und Juden mit Hilfe der Reichsbahn. So schildert er, dass noch vor der sogenannten „Reichskristallnacht“ am 9. November 1938, *„im Oktober 1938 [...] viele polnische und staatenlose Juden mit Hilfe der Reichsbahn über die Landesgrenzen gebracht [wurden]. In den Zügen von Berlin nach Osten wurden regelmäßig Abteile für die Menschen freigehalten, denen die deutsche Polizei einen Aufenthalt im Reich nicht mehr erlaubte.“*⁶¹³ Weitere Transporte wurden trotz der oftmals aufgestellten Transportsperrern der DRB, die aufgrund des Mangels an rollendem Material installiert wurden, durch führende NSDAP-Parteifunktionäre wie Heydrich oder Himmler durchgesetzt, mit dem Ziel Deportationen der jüdischen Bevölkerung durch die Reichsbahn dennoch durchzuführen. Beispielsweise erhielt Himmler, der im „Generalgouvernement“ *„soeben die Ermordung der dort lebenden Juden befohlen“* hatte, trotz einer Transportsperrre, *„um die Wehrmacht zur deutschen Sommeroffensive bei Charkow versorgen zu können“*, am 18. Juni 1942 von der *„Sicherheitspolizei von Ostbahn-Päsident Adolf Gerteis die Zusage [...], »hier und da ein paar Züge für die Juden durchzulassen«*⁶¹⁴ Eine andere Transportsperrre wurde zu Beginn des Jahres 1943 durch ein Schreiben von Himmler an Ganzenmüller mit den Worten *„Ich muß, weil ich die Dinge rasch erledigen will, mehr Transportzüge bekommen.“* umgangen, in deren Folge *„Fahrpläne für weit mehr als fünfhundert Züge“* bereitgestellt, welche *„die Generaldirektion der »Ostbahn« mit ihren deutschen Beamten in Krakau aufgestellt“* hatte, um bis Mitte 1943 *„nach Belzec über 400.000 Menschen, nach Sobibor etwa 200.000 Menschen und nach Treb-*

⁶¹³ Gottwaldt: *„Fahren für Deutschlands Sieg!“*, S.167

⁶¹⁴ ebenda, S.174

linka fast 900.000 Menschen“ zu bringen und zu töten.⁶¹⁵ Zusätzlich wurden durch die Deutsche Reichsbahn zahllose „Zugfahrten mit Kriegsgefangenen, Zwangsarbeitern und mit Juden in das Todeslager Auschwitz [...] auch 1944 durchgeführt. Allein aus Ungarn wurden im Sommer 1944 mehr als 400.000 Juden nach Auschwitz gebracht und dort überwiegend ermordet. Augenfällig ist die Ausrichtung des Lagers Birkenau in Auschwitz auf die Transporte der Eisenbahn, denn dort befindet sich das Tor für die Züge im Zentrum des Verwaltungsbaus unter dem Turm. In Auschwitz sind etwa eine Million Menschen getötet worden.“⁶¹⁶ Nicht nur aufgrund dieser Verbrechen, hätten die Verantwortlichen im Verkehrsministerium vor das Nürnberger Kriegsverbrechergericht gebracht werden müssen. Es hieß zwar, „daß der amerikanische Ankläger Robert Kempner auch [den Reichsverkehrsminister] Julius Dorpmüller vor Gericht stellen wollte, ehe er von dessen Tod erfuhr,“ doch ob dies den Tatsachen entsprach, mag eher bezweifelt werden, da Nummer 2 im RVM, der Verkehrsstaatssekretär Ganzenmüller, nicht angeklagt wurde.⁶¹⁷

⁶¹⁵ Gottwaldt: „Fahren für Deutschlands Sieg!“, S.175

⁶¹⁶ ebenda, S.177

⁶¹⁷ ebenda, S.180

8. Bibliographie

8.1 Literatur

- Stefan **Arold**: Die technische Entwicklung und rüstungswirtschaftliche Bedeutung des Lokomotivbaus der Deutschen Reichsbahn im Dritten Reich (1933 – 1945), in: Gömmel/Kluge/Schneider [Hg.]: Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Band 74, Franz Steiner Verlag, Stuttgart 1997
- Willi A. **Boelcke**: Deutschlands Rüstung im Zweiten Weltkrieg. Hitlers Konferenzen mit Albert Speer 1942 – 1945, Akademische Verlagsgesellschaft Athenaion, Frankfurt am Main 1969
- Dietrich **Eichholtz**: Geschichte der Deutschen Kriegswirtschaft. Band I 1939-1941, K. G. Saur Verlag, München 2003
- Matthias **Frese**: Nationalsozialistische Vertrauensräte. Zur Betriebspolitik im „Dritten Reich“, in: Gewerkschaftliche Monatshefte 4-5/92, Verlag für Sozialwissenschaften, Düsseldorf 1992, S.281 – 297 <http://library.fes.de/gmh/main/pdf-files/gmh/1992/1992-04-a-281.pdf> [5. Dezember 2011]
- Florian **Freund**/Bertrand **Perz**: Das KZ in der Serbenhalle. Zur Kriegsindustrie in Wiener Neustadt, Verlag für Gesellschaftskritik, Wien 1987
- Geheimprojekte.at http://www.turbo.at/geheimprojekte/t_flor.html [5. April 2011]
- Kurt **Gossweiler**: Der Putsch, der keiner war. Die Röhme-Affäre 1934 und der Richtungskampf im deutschen Faschismus, PappyRossa Verlag, Berlin 2009
- Alfred B. **Gottwaldt**: Die Eisenbahn im Zweiten Weltkrieg 2. Deutsche Kriegslokomotiven 1939-1945. Lokomotiven, Wagen, Panzerzüge und Geschütze – Entwurf, Bau und Verwendung, Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart 1973
- Alfred **Gottwaldt**: „Fahren für Deutschlands Sieg!“ Julius Dorpmüller und die Deutsche Reichsbahn. Eine biographische Skizze, in: Berliner Beiträge zur Technikgeschichte und Industriekultur, Schriftenreihe des Museums für Verkehr und Technik Berlin, Band 13, Nicolaische Verlagsbuchhandlung, Berlin 1995, S. 153 – 184
- Helmut **Griehl**/Hansjürgen **Wenzel**: Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven. Reihe 52 und Reihe 42, in: Schriftenreihe Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte, Band 4, Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1971

- Gisela **Helweg**: Wege zur Gleichberechtigung. Frauen im Nationalsozialismus, in: Bundeszentrale für politische Bildung, Informationen zur politischen Bildung, Heft 254 http://www.bpb.de/publikationen/9GZCD0,7,0,Weg_zur_Gleichberechtigung.html [5. Jänner 2012]
- Raimund **Hinkel**: Wien XXI. Floridsdorf. Das Heimat-Buch, Verlag Christian Brandstätter, Wien 1994
- Raimund **Hinkel**/Bruno **Sykora**: Heimat Floridsdorf, Verlag Alfred Eipeldauer, Wien 1977
- Theodor **Kittel**/Wolfgang **Wehrmann**: Das Reichsverkehrsministerium, Junker und Dünnhaupt Verlag, Berlin 1940
- Ernst **Klee**: Das Personenlexikon zum Dritten Reich. Wer war was vor und nach 1945, Fischer-Taschenbuchverlag, Frankfurt am Main 2005
- Helmut **Kramer**: Strukturentwicklung der Außenpolitik (1945 – 2005) in: Dachs/Gerlich/Gottweis/Kramer/Lauber/Müller/Tálos [Hg.]: Politik in Österreich. Das Handbuch, Manz Verlags- und Universitätsbuchhandlung, Wien 2006, S. 807 – 837
- Herbert **Matis**: Österreichs Wirtschaft 1848-1913. Konjunkturelle Dynamik und gesellschaftlicher Wandel im Zeitalter Franz Josephs I., Duncker & Humblot, Berlin 1972
- Alan S. **Milward**: Die deutsche Kriegswirtschaft 1939 – 1945, in: Hans Rothfels/Theodor Eschenburg [Hg.]: Schriftenreihe der Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte, Nummer 12, Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart 1966
- Martin **Moll**: „Führer-Erlasse“ 1939 – 1945. Edition sämtlicher überlieferter, nicht im Reichsgesetzblatt abgedruckter, von Hitler während des Zweiten Weltkrieges schriftlich erteilter Direktiven aus den Bereichen Staat, Partei, Wirtschaft, Besatzungspolitik und Militärverwaltung, Franz Steiner Verlag, Stuttgart 1997
- Helmut M. **Müller**: Schlaglichter der deutschen Geschichte in: Bundeszentrale für politische Bildung, Schriftenreihe Band 402, Verlag Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus AG, Leipzig/Mannheim 2004
- Michael J. **Neufeld**: Die Rakete und das Reich. Wernher von Braun, Peenemünde und der Beginn des Raketenzeitalters, Brandenburgisches Verlagshaus, Berlin 1997
- Wolfgang **Neugebauer**: Widerstand und Verfolgung in Wien 1934-1938. Band 2. 1938-1945, Österreichischer Bundesverlag, Wien 1984

- Horst **Rohde**: Das Eisenbahnverkehrswesen in der deutschen Kriegswirtschaft 1939-1945, S.134-163, in: Friedrich Forstmeier/Hans-Erich Volkmann [Hg.]: Kriegswirtschaft und Rüstung 1939-1945, Droste Verlag, Düsseldorf 1977
- Norbert **Schausberger**: Rüstung in Österreich 1938 – 1945. Eine Studie über die Wechselwirkung von Wirtschaft, Politik und Kriegsführung in: Lhotsky/Walter/Plaschka/Loidl/Jedlicka [Hg.]: Publikationen des österreichischen Instituts für Zeitgeschichte und des Instituts für Zeitgeschichte der Universität Wien, Band 8, Verlag Brüder Hollinek, Wien 1970
- Ernst **Sladek**: Die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf "LOFAG". Eine kurze Zusammenfassung, http://www.bahn-austria.at/report_lofag_01.htm [5. April 2011]
- Johann **Stockklausner**: Die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg 1982
- Ingrid **Trummer**/Alexander **Stollhof** [Hg.]: „...Bei uns in der Lofag...“ Erinnerungen an die Floridsdorfer Lokomotivfabrik – Wiens größten Industriebetrieb, Verband Wiener Volksbildung
- Jens-Christian **Wagner** [Hg.]: Konzentrationslager Mittelbau-Dora 1943-1945. Begleitband zur ständigen Ausstellung in der KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora, Wallstein Verlag, Göttingen 2007
- Rolf **Wagenführ**: Die deutsche Industrie im Kriege 1939 – 1945, Verlag Duncker & Humboldt, Berlin 1963
- Hansjürgen **Wenzel**/Johann **Stockklausner**: Lokomotiven ziehen in den Krieg, Bd. 2, Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1980

8.2 Quellen

- Amtsblatt zur Wiener Zeitung. Central-Anzeiger für Handel und Gewerbe, 12. Oktober 1871, S. 2 <http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?apm=0&aid=wrz&datum=18711012&seite=19&zoom=2> [19. September 2011]
- Deutsche Bundesbank [Hg.]: Deutsches Geld- und Bankwesen in Zahlen 1876-1975, Knapp-Verlag, Frankfurt am Main 1976, S.313, zitiert nach: Internet Publikation für Allgemeine und Integrative Psychotherapie <http://www.sgipt.org/politpsy/finanz/schuldp/hitler.htm> [19. Mai 2011]

- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Vertraulicher Bericht des Vorstandes an den Aufsichtsrat über das Geschäftsjahr 1943 vom August 1944, 51624/A
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Österreichische Zeitung. Zeitung der Roten Armee für die Bevölkerung Österreichs, 6. Juli 1946, 51624/B
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Brief des Wiener Büros der WLF über die Erwerbung der Wiener Lokomotiv Farbiks-Aktiengesellschaft durch die Henschel & Sohn GmbH Kassel und Stellung des Vorsitzers des Aufsichtsrats, Oscar Henschel, zur österreichischen Frage vom 7. Juni 1945, 51624/B
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Brief von Fritz Nölle an Henschel, Salzburg am 14. August 1945, 51624/B
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Brief des Wiener Büros der WLF über die Erwerbung der Wiener Lokomotiv Farbiks-Aktiengesellschaft durch die Henschel & Sohn GmbH Kassel und Stellung des Vorsitzers des Aufsichtsrats, Oscar Henschel, zur österreichischen Frage vom 7. Juni 1945, 51624/B
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Stellungnahme Georg Eisenhart-Rothes vom 24. November 1945, 51624/B
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Brief der WLF an den Leiter des Arbeitsamtes Wien mit der Beschwerde über die Arbeitseinstellung Rudolf Hitters vom 6. Januar 1942, 11.208
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Korrespondenz zwischen der WLF und den verschiedenen Dienststellen des Reiches, der Partei, der Polizei und Produktionsstätten, Band I 1942, 11.252/1
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Korrespondenz zwischen der WLF und den verschiedenen Dienststellen des Reiches, der Partei, der Polizei und Produktionsstätten, Band II 1944, 11.252/2
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Korrespondenz zwischen der WLF und den verschiedenen Dienststellen des Reiches, der Partei, der Polizei und Produktionsstätten, Band III 1944, 11.252/3
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Akten des Werkschutzes der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf 1942 – 1944, 11253

- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Schreiben an das Kommando des Rüstungsbereiches Wien vom 20. Mai 1942, 11253
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Schreiben an die Geheime Staatspolizei Abteilung IV C 1 vom 09. November 1942, 11253
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Akten an den Leiter des Arbeitsamtes Wien, 1942 – 1944, 11.207 – 11.210
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Brief der WLF an Herrn Jambor vom 4. September 1942, 1134
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Urteilsverkündung vom 18. Februar 1942 gegen Scharf und Kersch, 7788
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Urteilsverkündung vom 10. November 1942 gegen Strotzka und Suppinger, 9621
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Anklageschrift vom 24. August 1943 gegen Gries, Weber, Schön, Artner, Blatzky, Entner und Vavra, 4861
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Abschrift der Urteilsverkündung vom 17. und 18. November 1943 gegen Gries, Weber, Schön, Artner, Blatzky, Entner, Hanisch, Rudolf, Svarc und Latzke, 9123
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Haftfotos der Stapo-Leitstelle von Karl Gries und Johann Weber, 19793/51
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Hinrichtungsbescheinigung von Karl Gries vom 25. Februar 1944, 19793/51
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Hinrichtungsbescheinigung von Johann Weber vom 26. Februar 1944, 19793/51
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Ladungsbescheid für Josef Sehnal vom 19. Oktober 1943, 2007
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Anklageschrift gegen Sehnal, Sinne, Schicktan, Schleinbach, Vambersky, Wodal, Werner vom 11. August 1943, 20000/S691

- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Urteilsverkündung vom 10. April 1942 gegen Viktor Herzog, 17328
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Urteilsverkündung vom 30. Juni 1944 gegen Karl Zierhofer, 3150
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Urteilsverkündung vom 10. November 1942 gegen Strotzka und Suppinger, 9621
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Anklageschrift vom 20. April 1942 gegen Kostka, 16819
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Urteilsverkündung vom 28. Mai 1942 gegen Kostka, 16819
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Anklageschrift vom 6. Mai 1940 gegen Schlahuschek, 1408
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Urteilsverkündung vom 20. Juni 1940 gegen Schlahuschek, 7004
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Übersetzung des in Französisch geschriebenen Briefes Kostkas an einen französischen Kriegsgefangenen vom März 1942, 16819
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): illegale Flugzettel französischer Widerstandskämpfer, 1943, 425
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Schreiben des „Comité international de la Croix-Rouge“ vom 29. Januar 1955, 20000/S1107
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Interview von Nancy Ann Coyne mit Antonie Lehr am 22. Januar 1988, 23.150/35
- Dokumentationsarchiv des Österreichischen Widerstandes (DÖW): Abschrift des Berichts über die Ermittlungen der Kriminalpolizeileitstelle Wien an den Oberstaatsanwalt als Leiter der Anklagebehörde beim Landgericht Wien vom 9. September 1941, 17328
- Gesetz zum Schutz der österreichischen Wirtschaft, in: Gesetzblatt für das Land Österreich, 14. April 1938 <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?apm=0&aid=glo&datum=19380004&seite=00000146&zoom=2> [3. Juli 2011]

- Institut für Zeitgeschichte: Bezugschein für ein Fahrgestell mit Führerhaus an die Bezirksmannschaft für den 21. Bezirk vom 13. Mai 1942, Weiter-Mappe
- Der neue Mahnruf. Zeitschrift für Freiheit, Recht und Demokratie, 3. Jahrgang Nr. 1, Ende Jänner 1950
- Lebendiges Virtuelles Museum (LeMO) des Deutschen Historischen Museums Berlin: Die Landung in der Normandie, <http://www.dhm.de/lemo/html/biografien/TodtFritz/> [4. August 2011]
- Munzinger Online/Personen – Internationales Biographisches Archiv: Eintrag "Dorpmüller, Julius", <http://www.munzinger.de/document/00000000228> [13. Mai 2011]
- National Archives and Records Administration (NARA): Attack on Transportation, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 1 File 1, S. 59 – 64
- National Archives and Records Administration (NARA): German Locomotive Industry During The War, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 17 File 203, S. 1 – 18
- National Archives and Records Administration (NARA): Henschel and Sohn. Kassel. Germany, Exhibit N: Overall Report on Henschel & Sohn by Dr. Fleischer, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 7 File 85
- National Archives and Records Administration (NARA): Henschel and Sohn. Kassel. Germany. The Plant and its Function in Enemy Economy, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 7 File 85, S. 1 – 9
- National Archives and Records Administration (NARA): Statistical Appendix To Over-All Report, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 1 File 1
- National Archives and Records Administration (NARA): The United States Strategic Bombing Survey. Summary Report. The German War Economy, in: Final Reports of the U.S. Strategic Bombing Survey 1945-1947, Washington D.C. 1975, M1013 Roll 1 File 1, S. 1 – 32
- Werksnachrichten der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft, Jahrgänge 1940-1944

- Das rote Wien. Weblexikon der Wiener Sozialdemokratie: „Lokomotivgasse“, <http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=11582> [5. April 2011]
- http://www.hs-merseburg.de/~nosske/EpocheII/he/e2h_drvm.html [24. Mai 2011]
- <http://www.scn.at/Das-SCN.2.0.html> [28. April 2011]

9. Zusammenfassung

Die deutsche Lokomotivindustrie ging durch die Niederlage des Kaiserreichs im 1. Weltkrieg, ähnlich der gesamten Industrie der Weimarer Republik, durch schwere Zeiten, die durch den Beginn der Weltwirtschaftskrise 1929 noch verschärft wurden. Auch durch die Errichtung des Faschismus änderte sich an dieser Situation wenig, obwohl nun massenhaft Aufträge vom Staat an die deutsche Industrie vergeben wurden und bereits Mitte der 1930er Jahre Experten vor einem zu geringen Lokomotivenbestand für einen durch die immense Aufrüstung immer offensichtlicher erscheinenden Krieg sprachen. Der sogenannte „Anschluss Österreichs“ an Hitlerdeutschland im März 1938 sowie die Errichtung des „Reichsprotektorats Böhmen und Mähren“ ein Jahr später wurde der Bestand an einsetzbaren Eisenbahnen zwar erweitert, doch das nun länger gewordene Bahnnetz beeinträchtigte die Lage des Verkehrswesens weiter. Für die Lokomotivindustrie Österreichs, welche seit Anfang der 30er Jahre nur mehr von der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf (WLF) vertreten war, hatte der „Anschluss“ ebenfalls folgenschwere Auswirkungen. So wurde die WLF vom Kasseler Lokomotivhersteller „Henschel & Sohn GmbH“ übernommen und in einen faschistischen Musterbetrieb umstrukturiert.

Die schwierige Verkehrslage durch den Beginn des Zweiten Weltkrieges, welche sich aufgrund der schnell errungenen Siege weiter verschlechterte, obwohl das faschistische Deutschland in den niedergerungenen Ländern deren Lokomotiven und Waggons der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung stellte, steigerte sich zu einer Transportkrise im Winter 1941/42, als ein Großteil der Lokomotiven im Ostfeldzug aufgrund der Witterungsbedingungen ausfielen. Aufgrund dessen wurde im Frühjahr ein immenses Lokomotivbeschaffungsprogramm aufgesetzt – in wenigen Jahren sollten 15.000 Kriegslokomotiven hergestellt werden. Der durch den neuen Reichsminister für Bewaffnung und Munition Albert Speer eingerichtete Hauptausschuss Schienenfahrzeuge, in welchem Vertreter die Industrie, Ingenieure sowie staatliche Fachkräfte saßen, vergaben nun die Aufträge an die einzelnen Unternehmen.

Durch dieses Programm konnte sich die WLF zu einem der größten Lokomotivhersteller Europas steigern. Auch die WLF stellte während des Zweiten Weltkrieges nicht nur Eisenbahnen her, sondern betätigte sich auch in der direkten Rüstungsindustrie. Dies konnte nur durch den massenhaften Einsatz von Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern realisiert werden, welche in verschiedenen Lagern in Floridsdorf untergebracht wurden und unter widrigsten Bedingungen arbeiteten und kümmerlich verdienten. Wie in allen anderen Industriebetrieben leisteten auch in der WLF etliche Beschäftigte Widerstand gegen das NS-Regime,

wobei hier von mindestens zehn Hinrichtungen größtenteils kommunistischer Gegner auszugehen ist. Für die WLF, im Gegensatz zum Zweigwerk Wiener Neustadt, in welchem die Floridsdorfer die Tenderfertigung ausgelagert hatten und für das A4-Programm produziert wurde, arbeiteten dagegen keine KZ-Häftlinge.

10. Lebenslauf

PERSÖNLICHE ANGABEN

Name: Mathias Scheibinger
Geburtsdatum: 31.10.1985
Geburtsort: Nürnberg
Nationalität: deutsch



AUSBILDUNG

09/1992 – 08/1996: Besuch der Hegel-Grundschule in Nürnberg
09/1996 – 08/2005: Besuch des Peter-Vischer-Gymnasiums Nürnberg
06/2005: Erwerb der allgemeinen Hochschulreife (*Durchschnittsnote: 2,7*)
03/2006: Beginn des Diplomstudiums Geschichte an der Universität Wien
01/2009: Abschluss des 1. Abschnittes des Diplomstudiums Geschichte

BERUFLICHE ERFAHRUNG

06/2001 – 10/2005: Aushilfstätigkeit im Einzelhandel
10/2005 – 12/2005: Mitarbeiter bei „Möbel Werner“ in Nürnberg
06/2006, 06/2007, 06/2008, 06/2009: Inventur bei Siemens PGI Nürnberg
seit 12/2007: diverse Tätigkeiten in der Gastronomie
09/2008: Praktikum im „Dokumentationsarchiv des Deutschen Widerstandes 1933 bis 1945“ in Frankfurt am Main
08/2009 – 09/2009: Praktikum im „Dokumentationszentrum Reichsparteitagsgelände“ in Nürnberg

PUBLIKATIONEN

Scheibinger, Mathias (2008): Rezension. „Detlef J. Blesgen (Hg.): *Financiers, Finanzen und Finanzierungsformen des Widerstandes*. Münster, LIT, 2006“
veröffentlicht in „Informationen. Wissenschaftliche Zeitschrift des Studienkreises Deutscher Widerstand 1933 – 1945, Heft 68, Jahrgang 33, November 2008, S. 40 f.“

SPRACHEN

Deutsch, Englisch, Spanisch (Grundkenntnisse), Französisch (Grundkenntnisse)