

Württemberg-Hohenzollern als Land der französischen Besatzungszone

nach französischer Vorstellung nur eine Abschottung der französischen Zone gegenüber bedeutet – vor allem wenn dies in Form einer zwischenstaatlichen Vereinbarung der drei Länder der französischen Besatzungszone vollzogen worden wäre, wie es Baden-Baden vorgesehen hatte.

Als Folge des französischen Vorstoßes in der Eisenbahnfrage wurde auf der deutschen Seite das *Organisationskomitee der deutschen Eisenbahnen* eingesetzt. Im gehörten Regierungsvertreter von Baden, Rheinland-Pfalz, Württemberg-Hohenzollern und – bemerkenswerterweise – auch des Saarlandes an, ferner je ein Repräsentant der Gewerkschaften und des Hauptbetriebsrats der Eisenbahnen. Unter Rücksprache mit und auch im Beisein von Beauftragten des französischen Oberkommandos wurde von diesem Organisationskomitee *Allgemeine Richtlinien für die Errichtung einer Verkehrsanstalt der Deutschen Eisenbahnen in der französischen Zone* erarbeitet, die am 13. November 1946 in einer dritten und endgültigen Fassung den südwestdeutschen Länderregierungen vorgelegt wurden⁴⁴⁰. Gegen diese Richtlinien entwickelte das Tübinger Kabinett erhebliche Bedenken. Am 29. November 1946 legte das Direktorialamt, also die damalige Staatskanzlei, einen Aktenvermerk über die Behandlung der zukünftigen Organisation des Eisenbahnwesens in der Direktoriumssitzung vom gleichen Tag an. Darin wurde zum gemachten Vorschlag, für die französische Zone im Eisenbahnwesen eine Rechtspersönlichkeit nach deutschem und nicht nach Besatzungsrecht zu schaffen, bemerkt: *Dies begegnet Bedenken, da damit eine faktische Aufteilung des deutschen Eisenbahnwesens beginnen würde*⁴⁴¹. Mittels des erwähnten Aktenvermerks beauftragte nun das Tübinger Kabinett mehrere Sachverständige mit der Prüfung eines alternativen Vorschlags auf Schaffung *einer reinen Betriebsgesellschaft für die Eisenbahnen der französischen Zone*. Tübingen drängte in der Angelegenheit sehr – offenbar wollte man einer Durchsetzung der französischen Vorstellung unter allen Umständen zuvorzukommen: *Die Angelegenheit ist ziemlich eilig. Das Ergebnis der Untersuchung sollte bereits Ende kommender Woche vorliegen*. Das Protokoll der Sitzung des Staatssekretariats vermerkte im übrigen noch: *Bedenken wurden vor allem von Staatsrat Professor Dr. Schmid dagegen geltend gemacht, daß die Neuregelung die Gefahr einer Zerstückelung der Reichsbahn in einzelne Landesbahnen mit sich bringe. Dies sollte tunlichst verhindert werden*⁴⁴². Gegen Jahresende 1946 war offenbar die Unterzeichnung des Abkommens zur Errichtung einer Betriebsgemeinschaft der südwestdeutschen Eisenbahnen nicht mehr zu vermeiden. Als Termin wurde seitens der französischen Militärregierung der 20. Dezember 1946 in Baden-Baden festgesetzt. Dennoch gelang es dem Tübinger Staatssekretariat diesen Termin zu umgehen, wobei aus den Akten nicht recht klar wird, mit welcher Begründung. Im Sitzungsprotokoll des Staatssekretariats ließ Staatsrat Schmid am 21. Dezember 1946 wegen des ausgefallenen Staatsakts nur vermerken: *Infolge der Wetterverhältnisse ist die Unterzeichnung jedoch auf einen späteren Termin vertagt worden*⁴⁴³. Die Wetterverhältnisse können jedoch kaum ausschlaggebend gewesen sein, da die Unterzeichnung des fraglichen Staatsvertrags auch bis weit in den Sommer 1947 noch nicht zustande gekommen war.

Die Auseinandersetzungen zwischen den beteiligten deutschen Stellen mit der französischen Militärregierung in Baden-Baden über die Rechtsform einer zukünftigen südwestdeutschen Eisenbahn zogen sich also noch Monate hin. Auf der einen Seite übten die Franzosen offenbar massiven Druck aus, um die deutschen Landesregierungen zu einer verbindlichen

440 Allgemeine Richtlinien für die Errichtung einer Verkehrsanstalt der Deutschen Eisenbahnen in der französischen Zone (Dritte Fassung), Baden-Baden, den 13. 11. 1946, in: StA Sig Wü 2 Bü. 1132 Nr. 2. Ausführliche Darstellung der Vorgeschichte der SWDE in dem »Bericht über die Verhandlungen betreffend Übernahme des Reichseisenbahnvermögens auf die Länder« vom 5. 12. 1946, in: StA Sig Wü 2 Bü. 1132 Nr. 3.

441 Aktenvermerk von Ministerialrat G. H. Müller vom 29. 11. 1946, in: StA Sig Wü 2 Bü. 1132 Nr. 5.

442 Niederschrift über die 93. Sitzung des Direktoriums am 29. 11. 1946 Ziffer 3.

443 Niederschrift über die 98. Sitzung des Direktoriums am 21. 12. 1946 Ziffer 2,2.