

Gerd Friedrich Nüske

Doch auch noch nach der Überführung der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen in die Deutsche Bundesbahn blieb die französische Mitwirkung bei der deutschen Eisenbahnverwaltung bestehen. Im einzelnen ist der Umfang dieser Mitwirkung anhand der deutschen Aktenüberlieferung aber schwer auszumachen. Die Protokolle der Sitzungen des Eisenbahnverkehrsrats der SWDE belegen meist nur die bloße Anwesenheit der französischen Eisenbahnexperten – in der Regel mit der Angabe »Division des Transports et PTT«. Die Niederschrift über die 36. Sitzung des Eisenbahnverkehrsrats am 16. Dezember 1950 vermerkte, der französische Repräsentant *übernimmt mit Beginn des neuen Jahres die Generalvertretung der Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) in Deutschland und verabschiedet sich von den Herren des Eisenbahn-Verkehrsrats*<sup>451</sup>.

Die Geschichte der deutschen Eisenbahnen in ihrem Spannungsverhältnis zwischen französischer Militärregierung und deutschen Länderregierungen in Tübingen, Freiburg und Koblenz wäre im einzelnen freilich noch genauer zu untersuchen als es hier möglich war. Genügend Material böten hierzu die Aktenüberlieferungen der südwestdeutschen Länderregierungen, während sich von der ehemaligen Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen offenbar nicht allzuviel erhalten hat<sup>452</sup>. Bei einer solchen Untersuchung würde sich wohl auf der unteren Organisationsebene der Eisenbahnen<sup>453</sup> wie auch und vor allem auf der Ebene der höheren Bahnverwaltung rasch herausstellen, wie oft und wie nachhaltig die französische Militärregierung gerade im Bahnwesen eingegriffen hat.

Für dieses ausgeprägte und von den allerersten Besetzungstagen an datierende französische Interesse am deutschen Eisenbahnwesen findet sich in der deutschen Aktenüberlieferung keine befriedigende Erklärung. Freilich war den deutschen Zeitgenossen das intensive französische Engagement in Angelegenheiten der deutschen Eisenbahnen nicht entgangen, schon gar nicht den mit der Bahnverwaltung betrauten deutschen Beamten. Heinz Autenrieth, Leiter der im Tübinger Innenministerium auch für die Eisenbahnen zuständigen Verkehrsabteilung, schrieb 1951 rückblickend über die französische Überwachung des deutschen Eisenbahnwesens: *Eine solche intensive Kontrolle ist weder in der amerikanischen, noch in der britischen Zone eingeführt worden*<sup>454</sup>. Autenrieth schätzte die zahlenmäßige Stärke der französischen Überwachungsorganisation auf zeitweilig über 3000 Personen, zumeist Offiziere, *wovon auf unser Land [Württemberg-Hohenzollern] etwa ein Fünftel entfallen mochte*<sup>455</sup>.

Das Reichseisenbahnvermögen stand bei der Besetzung Deutschlands 1945 in ausschließlichem Eigentum des Deutschen Reichs<sup>456</sup>. Es fiel deshalb wie alles Reichsvermögen unter das Gesetz Nr. 52 des Alliierten Kontrollrats, wobei die Bahnen in der französischen Besatzungszone nicht anders gestellt waren als die in den Zonen der übrigen Alliierten<sup>457</sup>. Darin konnte also die französische Sonderbehandlung der deutschen Eisenbahnen in ihrer Zone keine Erklärung finden. Vielmehr lag dies- und verschiedene Äußerungen lassen darauf schließen – allein in der vorausgegangenen deutsch-französischen Geschichte begründet. Es war Frank-

451 Vgl. die Niederschrift über die 36. Sitzung des Eisenbahn-Verkehrsrats am 16. 12. 1950 in Speyer, in: StA Sig Wü 2 Bü. 1419 Nr. 81.

452 Vgl.: Das Bundesarchiv und seine Bestände (Schriften des Bundesarchivs 10) = erg. Aufl. 1977 von GERHARD GRANIER, JOSEF HENKE, KLAUS OLDENHAGE. Boppard am Rhein. S. 417: Bestand Z 29 (Generaldirektion der südwestdeutschen Eisenbahnen) des Bundesarchivs.

453 Vgl. dazu im Ansatz THOMAS SCHERER, Eisenbahnen in Württemberg I. Die württembergische Allgäubahn. Ulm 1981 bes. S. 105 f. und DERS., Eisenbahnen in Württemberg II. Der Bahnknotenpunkt Aulendorf. Ulm 1982 bes. S. 254 f.

454 Ministerialrat DR. [HEINZ] AUTENRIETH, Fünf Jahre Eisenbahnen unter Treuhänderschaft des Landes Württemberg-Hohenzollern, in: Staatsanzeiger für Württemberg-Hohenzollern 2 (1951) S. 74–77.

455 Ebd. S. 76.

456 Reichseisenbahngesetz vom 4. 7. 1939.

457 Kontrollratsgesetz Nr 52.