



Die Ereignisse vom Oktober 1938 auf Seiten der tschechoslowakischen Bahnhofschroniken

Martin Liška¹

ABSTRACT

Incidents of October 1938 on Pages of Czechoslovak Railway Station Chronicles

The following study attempts to analyse an aspect of Czechoslovakian-German relations during the so called “Second Republic” (October 1938 — March 1939) that has until now stayed out of researchers’ interests, namely the entries in the so-called station chronicles. This almost unknown source provides us a specific point of view on the atmosphere of the given period because of its combination of institutional and personal characteristics. The most focused part are the weeks in autumn 1938, when Czechoslovakia was forced to withdraw large parts of its area to Germany which led to massive and simultaneously chaotic changes that the railway transport had to react on. Extraordinary efforts were requested in both personal and freight traffic. The aim of the study is to consider these entries as *lieu de mémoire* and to find answers on following questions: Is it possible to read about the feelings of the people in these entries, or are they written strictly objectively? How are the Germans described, as enemies with no hope for future, or as colleagues suffering under the same circumstances? For the purpose of the study, chronicles both from border and inland regions have been used to detect eventual differences that might be compared as well.

KEYWORDS

Railway traffic; Munich Agreement; Second Czechoslovak Republic; Czech-German relations

Das Abkommen von München hat ohne Zweifel viele Bereiche der tschechoslowakischen Wirtschaft, Verwaltung und Gesellschaft beeinflusst. Auch für die Bevölkerung auf den Gebieten, die laut Vertrag an Deutschland übergeben werden sollten, hatte es große Folgen, sowohl für Deutsche als auch für Tschechen.² Natürlich wurden auch der Eisenbahn diese Veränderungen nicht erspart, und auf den Schienen herrschte wie in allen Bereichen gewaltiges Chaos: Die bisherigen Grenzbahnhöfe, die mit den notwendigen Einrichtungen für die Zoll- und Passkontrolle ausgestattet waren, be-

1 Martin Liška, Institute of Global History, Faculty of Arts, Charles University, Nám. Jana Palacha 2, 116 38, Praha 1, Czech Republic, martin-liska@seznam.cz

2 J. GEBHART — J. KUKLÍK, *Druhá republika*, Praha — Litomyšl 2004, S. 15–27, 163–180; J. GEBHART — J. KUKLÍK, *Velké dějiny země Koruny české. Sv. XV, část a*, Praha – Litomyšl 2006, S. 122–131.



fanden sich nun plötzlich tief im deutschen Binnenland, und die Grenzfunktion sollten oft ungenügend ausgestattete Haltestellen übernehmen. Regionalstrecken, die nur von vereinzelt Zügen befahren worden sind, oft nur eingleisig und nur mit wenigen Stellwerken, sind buchstäblich über Nacht zu Strecken von internationaler Bedeutung geworden. Während der Grenzänderungen in der ersten Oktoberwoche war oft gar nicht klar, welche Strecken wirklich international und welche Bahnhöfe Grenzbahnhöfe werden sollten. Vierterorts wurde die Lage durch den Aufenthalt der deutschen Wehrmacht noch komplizierter, weil diese sich weigerte, sich aus bereits besetztem Territorium zurückzuziehen.

Insgesamt hat die Tschechoslowakei 3.525 Kilometer ihres Eisenbahnnetzes aufgrund des Münchner Abkommens verloren. Der gesamte Verlust bezifferte sich auf 26 % der totalen Betriebslänge, aber die Bahndirektion Olomouc³ hat zum Beispiel 51,6 % aller Strecken verloren, während die Verluste im slowakischen Teil der Tschechoslowakei sich auf einen zwei Kilometer langen Abschnitt Petržalka — Staatsgrenze beschränkten.⁴ Um sich diese einigermaßen abstrakten Zahlen vorstellen zu können, gab ein Bericht des tschechoslowakischen Eisenbahnministeriums an: „Wir haben bisher durch die Abtretung an Deutschland ungefähr so viele Strecken verloren, wie die sämtlichen Strecken in der Slowakei sind.“⁵ Zu den Verlusten gehörten auch mehrere hunderte Dampflokomotiven, ungefähr 30 000 Güterwaggons und eine kleinere Anzahl anderer Schienenfahrzeuge.⁶

Zu diesen oben genannten Angaben gibt es zahlreiche Quellen amtlicher Provenienz, die es ermöglichen, sich ein Bild von dem Umfang der Veränderungen für Zeitgenossen zu verschaffen. Eine dieser Quellen stellen auch die so genannten Bahnhofschoniken dar, die den Schwerpunkt dieser Studie bilden. Es handelt sich nämlich um eine bis jetzt nicht viel genutzte und analysierte Quelle, die uns jedoch ermöglicht, eine bessere Vorstellung von der Atmosphäre der Herbsttage 1938 zu bekommen. Einträge in diesen Chroniken kann man daher als einen spezifischen Erinnerungsort in den gegenseitigen deutsch-tschechischen Beziehungen betrachten.

Mit dem Vorsatz, die Einträge als Erinnerungsort zu betrachten, werde ich in dieser Studie versuchen, folgende Fragen zu beantworten: Kann man in den Zeilen der Chroniken die Gefühle der Menschen lesen, oder nur Verkehrsangaben — Anzahl der Züge, Unfälle usw.? Im Falle der neuen Grenzbahnhöfe (d.h. Bahnhöfe, die nach dem Münchner Abkommen zu neuen Grenzstationen geworden sind) — wie wurde diese Umwandlung, die man vielleicht auch als Bedeutungssteigerung bezeichnen kann, beschrieben? Und wie wird über Deutsche referiert? Eher feindlich oder überwie-

3 Um konsequent zu bleiben und eventuelle Nachforschungen anderer Forscher nicht zu erschweren, benutze ich bei Namen der tschechoslowakischen Städte und Bahnhöfe ihre tschechischen damaligen Bezeichnungen, unter denen die zuständigen Quellen im Archiv zu finden sind.

4 Es ist doch zu erwähnen, dass dieser Text sich bloß mit den Folgen des Münchner Abkommens beschäftigt. Die Verluste in der Slowakei aufgrund des späteren Ersten Wiener Schiedsspruchs, die deutlich größer waren, werden hier nicht berücksichtigt.

5 NA, Pressereferat des Eisenbahnministeriums, KA 110, Nr. 7558.

6 J. GEBHART — J. KUKLÍK, *Velké dějiny*, S. 123; S. BUFE — H. SCHRÖPFER — L. LOSOS, *Železnice v Sudetech*, Praha 2003, S. 12.



gend sachlich? Nur verbittert oder auch mit Hoffnung auf ein mögliches friedliches Zusammenleben für die Zukunft?

Meine ursprüngliche Absicht war, eine Analyse der Einträge in den Chroniken der neu entstandenen Grenzbahnhöfen und -haltestellen durchzuführen und auf Grundlage dieser Analyse dann zu versuchen, die oben formulierten Fragen zu beantworten. Leider habe ich sehr schnell festgestellt, dass die Hefte aus der Vorkriegs- und Kriegszeit oft verloren gegangen sind, was die für die Führung der Chroniken verantwortlichen Beamten nicht selten selbst zugaben. So kann man zum Beispiel in der Chronik von Česká Třebová lesen: *„Nach der Besatzung der Tschechoslowakei, womit theoretisch der Zweite Weltkrieg beginnt, wurde befohlen, die Bahnhofschroniken ins Archiv der Prager Direktion zu schicken. Aus Česká Třebová wurden zwei umfangreiche Bücher mit Anhängen geschickt. Bei der Bombardierung von Prag am Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die Gebäude der Direktion inklusive des Archivs zerstört.“*⁷ An einer anderen Stelle schreibt der Autor nur lakonisch: *„Aus dieser Zeit blieben keine historischen Quellen erhalten und es gelang auch nicht, Zeitzeugen zu finden.“*⁸ Eine die Kriegszeit betreffende Lücke gab auch der zuständige Beamte von Mariánské Lázně zu, der aber gleichzeitig schrieb: *„Es ist möglich, daß ich etwas vergessen habe, aber falls ich es später feststelle, gebe ich die entsprechenden Angaben nachträglich an.“*⁹ Es ist für den heutigen Forscher sehr bedauernd, dass es nur beim Vorsatz geblieben ist. Aber auch in den Fällen, da die Hefte aus der Zeit vor 1945 vorhanden sind, enden die Einträge oft im Jahre 1937, also zu früh für den Zweck dieser Studie.

Um die Quellenbasis zu erweitern, habe ich mich also entschieden, auch Chroniken aus inländischen Bahnhöfen und aus den abgetretenen Gebieten zu bearbeiten. Insgesamt wurden im Rahmen dieses Textes ungefähr 80 Bahnhofschroniken analysiert.

Wie kann man überhaupt die Bahnhofschroniken als Quelle allgemein charakterisieren? Sie stellen eine einzigartige und interessante Kombination der fachmännischen Sachlichkeit einerseits und der starken Gefühle andererseits dar. Zu diesen Gefühlen gehören im Herbst 1938 natürlich Patriotismus und Hass gegen den Feind, aber auch Standesbewusstsein und Stolz der Eisenbahner auf ihre wichtige Arbeit.¹⁰ Die Chroniken variieren sehr stark, was ihren Stil und Umfang angeht. Es gab zwar ein vom Verkehrsministerium vorgeschriebenes Muster, nach dem man die Chroniken führen sollte, aber die Persönlichkeit und das Schreibtalent des jeweiligen konkreten zuständigen Beamten spielen hier natürlich eine wichtige Rolle — einige der Chroniken sind darum sehr ausführlich,¹¹ einige dagegen sehr kurzgefasst, und nur selten gibt es einen Zusammenhang mit der Bedeutung des Bahnhofes für den Eisenbahnverkehr.

7 NA, Sammlung der Bahnhofschroniken (weiter nur SSK), KA 10, Nr. 185.

8 V. OMEĽKA, *130 let trati Plzeň-Cheb*, Plzeň 2002, S. 36.

9 NA, SSK, KA 34, Nr. 693.

10 Ein Beispiel für alle: *„Wir wünschen diesem Gedächtnisbuch..., dass es zu einem würdigen Dokument der Liebe unserer Eisenbahner zu ihrem Beruf und zu Annalen ihrer Ergebenheit zur Heimat und zum Volk und zu den edelsten Idealen der Menschheit wird.“* So steht es in der Einleitung der Bahnhofschronik von Hodonín. NA, SSK, KA 17, Nr. 309.

11 So zum Beispiel im Fall der Bahnhofschronik von Havlíčkův Brod, deren Einleitung ungefähr 90 Seiten umfasst. NA, SSK, KA 16, Nr. 283.



Ein Problem mit dieser Quelle ist, dass gerade die Einträge aus dem Herbst 1938 und der folgenden Zeit oft erst 1945 verfasst wurden, das heißt sieben Jahre nachdem die beschriebenen Ereignisse stattgefunden hatten. Zweifelsohne wurde die Wahrnehmung der Ereignisse vom Oktober 1938 durch spätere Ereignisse aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges rückwirkend beeinflusst. Man kann sich fragen, ob die Einträge in den Chroniken vielleicht nicht anders aussehen würden, wenn man sie nicht 1945, sondern ein oder zwei Jahre später geschrieben hätte. Die Tatsache, dass die Einträge erst in einer völlig anderen Lage festgehalten wurden, bringt jedoch auch einen Vorteil: Die Beamten konnten jetzt ziemlich freischreiben, ohne Angst vor den Folgen, was vor allem bei Äußerungen gegen Deutsche und Beschreibungen von Sabotageakten bedeutend ist.

Worauf sich die Eisenbahnchronisten konzentriert haben, waren natürlich an erster Stelle Fragen und Probleme, die mit dem Betrieb verbunden waren. Es ist sehr schwer, für diese Zeit eine konkrete Vorstellung über den Umfang des Betriebes zu bekommen, denn *„was die gewöhnlichen Angaben über die Intensität des Verkehrs, die Zuganzahl, den Umlauf der Wagen, die beförderte Menge der Kohle und Reisenden usw. angeht, kann man keine konkreten Daten angeben, denn sämtliche nötige Einträge aus dieser Zeit fehlen.“*¹² Man kann aber erfahren, unter welchen Bedingungen die Angestellten dienen und welchen Schwierigkeiten sie trotzen mussten: So berichtet zum Beispiel die Bahnhofschronik von Dašice-Kostěnice: *„Einige Angestellte wurden sofort mobilisiert, so daß wir in der angefangenen Kampagne mit verkleinertem Personal arbeiten mussten. Trotz des Mangels an Arbeitskräften und trotz der zerfahrenen politischen Verhältnissen wurde die Kampagne reibungslos abgeschlossen.“*¹³ Im Grenzgebiet war für die Angestellten die Lage natürlich noch schwieriger, denn sie mussten die steigenden Angriffe seitens der deutschsprachigen Bevölkerung ertragen. In einem Bericht von Louny ist folgendes zu lesen: *„Jeden Abend wurden an die Dienst habenden Angestellten Gewehre und Patronen verteilt.“*¹⁴ Aber auch tief im Inland wurden Eisenbahnangestellte mit Gasmasken und anderen Hilfsmitteln (die in der Chronik allerdings bloß als *„Sanitäts- und Sanationsmaterial“*¹⁵ beschrieben werden) ausgestattet, denn sie sollten im Notfall auch medizinische Dienste ausüben. Nicht immer war jedoch das Leben in Gefahr: Es kam auch zu Angriffen, die zwar für die Eisenbahnangestellten nicht lebensgefährlich waren, trotzdem aber einen demütigenden Charakter hatten: *„Bereits Ende September haben die Deutschen es gewagt, einen tschechischen Eisenbahner anzuspucken und einen Kübel voller Schmutz aus dem Friseurgeschäft über ihn zu gießen.“*¹⁶ Manchmal dringt durch die Zeilen der Chroniken auch das Gefühl durch, dass man im Grenzgebiet ganz auf sich selbst gestellt ist und keine Hilfe erwarten kann: *„Prag zögert und wir müssen hier alle Beleidigungen der Staatshoheit schlucken, nur damit die Berliner Henker keine Gelegenheit zu Beschwerden haben.“*¹⁷

12 Bahnhofschronik von Břeclav, NA, SSK, KA 7, Nr. 20.

13 NA, SSK, KA 12, Nr. 201. Mit der „Kampagne“ ist natürlich eine landwirtschaftliche Kampagne gemeint.

14 NA, SSK, KA 32, Nr. 664.

15 Bahnhofschronik von Nymburk, NA, SSK, KA 38, Nr. 810.

16 Bahnhofschronik von Jablonec nad Nisou, NA, SSK, KA 23, Nr. 430.

17 Bahnhofschronik von Varnsdorf, NA, SSK, KA 55, Nr. 1247.



Auch der dienstliche Kontakt zu den Kollegen auf der deutschen Seite der gemeinsamen Grenze soll laut den bewahrten Zeugnissen alles andere als freundlich oder wenigstens unproblematisch gewesen sein. Bei vielen Wagen der ČSD, die im Rahmen des internationalen Verkehrs nach Deutschland fuhren, wurde bei ihrer Rückkehr in die Tschechoslowakei festgestellt, dass das ČSD-Logo auf dem deutschen Gebiet mit Hakenkreuzen übermalt worden war.¹⁸ Eine unbequeme persönliche Erfahrung hat ein tschechoslowakischer Schaffner gemacht, den ein deutscher Zöllner in Železná Ruda mit folgenden Worten „tröstete“: *„Haben Sie keine Angst, es wird keinen Krieg geben, wir kriegen euch auch ohne ihn.“*¹⁹

Im Inland dagegen konnte sich man relativ sicher fühlen und darum auch Kleinigkeiten von eher lokaler Bedeutung erwähnen: *„Es kommt zur Mobilisierung und dadurch auch zur Unterbrechung des Ausbaus und der geplanten Umbauten,“* kann man in der Chronik von Praha — Masarykovo nádraží lesen.²⁰ Diese und andere, in ähnlich sachlichem Ton geschriebene Berichte²¹ könnten vielleicht den Eindruck erwecken, dass die Chronisten sich ausschließlich auf den Betrieb konzentriert und andere Ereignisse völlig ignoriert haben. Wie ich noch zeigen werde, ist das so nicht der Fall, trotzdem kann man auch Einträge finden, die als eine gewisse Verteidigung gegen gerade solche Vorwürfe gemeint waren: *„Es ist nicht die Aufgabe eines Eisenbahnchronisten, den ganzen Abgrund des Verrats, der Schnödigkeit, Schande und des Schmutzes zu schildern, in den unser Volk von seinen eigenen Verbündeten und Freunden gestoßen wurde. ... Der Eisenbahnchronist kann nur das schildern, was er selbst mit seinen eigenen Augen auf den Schienen gesehen hat.“*²²

Das Abtreten der Grenzgebiete und die Entstehung der neuen Grenze zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland wird viel weniger beschrieben, als man vielleicht erwarten würde, was selbstverständlich auch darauf zurückgeführt werden kann, dass die Hefte wie schon anfangs erwähnt verloren gegangen sind. Weil man dann die Notizen 1945 geschrieben hat, als die Änderungen der Grenze noch immer frisch im Gedächtnis der Menschen waren, sind die Einträge ziemlich lakonisch. In der Bahnhofschronik von Touškov-Kozolupy wird lediglich sachlich konstatiert, dass das Dorf nach der Annexion *„das erste Dorf im Reich wurde.“*²³ Ähnlich kurzgefasst hat diese Änderung der Chronist von České Velenice beschrieben: *„Aus České Velenice wurde Gmünd Hbf, zu der niederösterreichischen Gau angeschlossen. Damals hat sich die Richtung des Verkehrs wieder geändert, ungefähr so, wie es vor dem ersten Weltkrieg gewesen war.“*²⁴ Auch der Autor der Bahnhofschronik Knín-Hraštica hat nur eine kurze Bemerkung gemacht: *„Die Zeit der Besatzung wurde in Knín und Hraštica ziemlich ruhig*

18 S. BUFE — H. SCHRÖPFER — L. LOSOS, *Železnice*, S. 9.

19 Bahnhofschronik von Mladotice. NA, SSK, KA 35, Nr. 727.

20 NA, SSK, KA 44, Nr. 935.

21 Hier kann man nicht anders als den Chronisten von Žďár nad Sázavou zitieren: *„Es wurde zwar viel befördert, aber für wenig [Geld].“* NA, SSK, KA 60, Nr. 1380.

22 Bahnhofschronik von Dobřichovice. NA, SSK, KA 13, Nr. 223.

23 NA, SSK, KA 53, Nr. 1185. Im tschechischen Original wurde der Begriff „*v Reichu*“ benutzt, was auf Tschechisch einen ironisierenden und kritischen Unterton beinhaltet. Der Eintrag war also trotz alledem nicht nur völlig sachlich.

24 NA, SSK, KA 11, Nr. 188.



überstanden“,²⁵ sein Kollege von Liběchov hat ähnlich nur einen kurzen, jedoch umso aussagekräftigeren Eintrag geschrieben: „*Sechs lange Jahre wurde die Station von der Nazi-Pest verseucht.*“²⁶ Viel ausführlicher und mit starken Zügen von Heimatliebe hat der zuständige Beamte von Česká Metuje die Ereignisse kommentiert: „*Der Fall der Gemeinde Česká Metuje ist besonders tragisch. Nur ein Bach teilt sie von der Německá Metuje, die vorher annektiert wurde, ab. Auf der einen Seite gab es Häuser mit Hakenkreuz-Fahnen, auf der anderen mit weißrotblauen — und dabei sah man einander in die Fenster. So dauerte es ein paar Tage, bis jemand erreicht hat, daß auch Česká Metuje annektiert wurde. Wie unsere Leute es getragen haben, kann sich jeder vorstellen. Besonders wenn wir uns daran erinnern, daß hier, in der Landschaft von Alois Jirásek, die Liebe zur Heimat in die Herzen der Bergbewohner noch viel tiefer eingepägt ist.*“²⁷

Mit der Veränderungen der Staatsgrenze war unter anderem auch für die Eisenbahner eine bestimmt nicht gerade angenehme Pflicht verbunden, nämlich die Übergabe der Bahnhöfe, Haltestellen, Einrichtung und des Fuhrparks an die Deutsche Reichsbahn und die Räumung der Gebäude und Dienststellen. In einigen Fällen waren es gerade die Eisenbahner, die als letzte tschechoslowakische Staatsbeamte vor Ort geblieben sind, sogar nachdem die Angehörigen der Polizei und Armee schon evakuiert worden waren.²⁸ Es überrascht wahrscheinlich niemanden, dass die meisten Einträge zu diesem Thema einen, sagen wir, gegenüber den Deutschen kritischen Ton beinhalten. So schrieb der Beamte von Jablonec nad Nisou: „*Deutsche haben sofort auf dem Bahnhof Funkanlage installiert und zu Tönen des Horst-Wessel-Liedes wurde die Fahne mit dem Hakenkreuz gehisst, wobei sich alle Ordner zwischen das 1. und 3. Gleis gestellt und mit der hoch erhobenen rechten Hand mitgesungen haben,*“ und an einer anderen Stelle: „*Dem Fahrdienstleiter wurde nicht gerade rücksichtsvoll die rote Mütze von dem Kopf gerissen und mit der Bemerkung auf den Tisch geworfen, daß sein Dienst zu Ende sei und dass er sich jetzt verpissen könne.*“ Laut dem Bericht wurden tschechoslowakische Hoheitswappen und andere nicht mehr nützliche Sachen einfach auf den Boden geworfen und „*es sah aus wie nach dem Erdbeben.*“²⁹ In ähnlichem Sinne kann man in der Chronik von Karlovy Vary přeřrada lesen: „*Die Bahnhöfe sind leer geblieben, weil keiner warten wollte, bis Deutsche ankamen, denen man alles übergeben sollte. Jeder hat lieber eine disziplinäre Strafe riskiert, als mit den gehassten Angehörigen des gehassten Volkes in Kontakt zu kommen.*“³⁰

Zur Abfahrt aus dem oben genannten Jablonec musste den tschechischen Beamten der neue (reichs)deutsche Bahnhofvorsteher helfen, indem er ihnen ein Auto lieh, sonst hätten sie wahrscheinlich zu Fuß gehen müssen. In Varnsdorf sollte der Bahnhof von dem Bahnhofvorsteher von Zittau übernommen werden, weil es sich aber um

25 NA, SSK, KA 26, Nr. 515.

26 NA, SSK, KA 31, Nr. 620.

27 NA, SSK, KA 10, Nr. 183.

28 So berichtet z.B. die Bahnhofschronik von Karlovy Vary, NA, SSK, KA 25, Nr. 493. Nachträglich führte dies auch zu Äußerungen des Standesbewusstseins der Eisenbahner: „*Wieder war es der Eisenbahner, der als erster kommt und als letzter weggeht, um die Sache in Ordnung zu übergeben.*“ Bahnhofschronik von Ohníč, NA, SSK, KA 39, Nr. 816.

29 Alle Zitationen NA, SSK, KA 23, Nr. 430.

30 NA, SSK, KA 25, Nr. 495.



„einen anständigen und daher aus deutscher Sicht unzuverlässigen Menschen“³¹ handelte, haben die Deutschen die Dienste des ursprünglichen tschechischen Bahnhofsvorstehers namens Malát in Anspruch genommen. Dieser zögerte nicht, die Abfahrt des Zuges mit seinen Kollegen mit einem an seiner ČSD-Uniform befestigten Hakenkreuz zu beobachten (und sich so von den Kollegen beobachten zu lassen, sonst wüssten wir heute nicht darüber). Nicht selten nutzten, ähnlich wie Malát, auch die sudeten-deutschen Angestellten, die in Dienste der DRB übergetreten waren, die Möglichkeit aus, den von nun an ehemaligen Kollegen das Ganze noch mehr zu verbittern: *„Den letzten Evakuierungszug hat schon der Bahnhofshelfer Mattusch mit der erhobenen rechten Hand expediert.“*³² Außerdem haben die Eisenbahnangestellten deutscher Nationalität ihre Kenntnisse der Einrichtung der einzelnen Bahnhöfe benutzt, um nur das Beste und Teuerste für das Reich zu gewinnen.³³ Als „letzten Gruß“ gab es auch Fälle, in denen die Züge mit evakuierten Eisenbahnern, die für Deutsche keine Gefahr mehr darstellten, sogar von der deutschen Seite beschossen wurden.³⁴

Es muss an dieser Stelle aber erwähnt werden, dass es auch Berichte gibt, die eine ganz andere Sprache sprechen. Zum Beispiel soll sich die Übergabe und Evakuierung in Blatno u Jesenice im Rahmen der möglichen Bedingungen reibungslos abgespielt haben und *„die deutsche Bevölkerung hat den evakuierenden Angestellten keine Hindernisse gestellt.“*³⁵

Natürlich waren bei weitem nicht alle tschechoslowakischen Angestellten bereit, sämtliche Einrichtungen, Vorräte und Infrastruktur an Deutschland zu übergeben. Mit stiller Zustimmung der Vorgesetzten oder ohne ihr Wissen wurde eine hohe Anzahl kleinerer, aber auch größerer Sabotageakte durchgeführt, was wohl ziemlich leicht nachzuvollziehen ist. Außerdem wurde auch vieles aus den Gebieten, die an Deutschland abgetreten werden sollten, ins Inland geschickt, und den Kohlevorrat, der in der Epoche der Dampflokomotiven eine enorm wichtige Rolle spielte, hat man vielerorts lieber angezündet und nutzlos verbrennen lassen. Die ganze Atmosphäre wird in der Bahnhofschronik von České Velenice geschildert: *„Nur der Rauch des Kohlenhaufens, den der Grenzschutz angezündet hatte, damit er nicht in die Hände der Nazis fiel, verbreitete sich über den schweigenden Arbeitsstellen.“*³⁶ Es muss aber ein Beispiel erwähnt werden, das über die außerordentliche Opferwilligkeit der Eisenbahner Zeugnis gibt: Auf dem Bahnhof von Olbramkostel hat man einen vollen Wagen mit Kohle ausgeladen, es handelte sich um ungefähr zwanzig Tonnen. Zwei Tage später wurde jedoch den Angestellten mitgeteilt, dass auch Olbramkostel in die abzutretenden Gebiete eingegliedert worden war. Um zu verhindern, dass die Kohle den Deutschen in die Hände fiel, haben die Eisenbahner lieber außerhalb ihrer Dienstzeit den Wagen wieder mit der Kohle beladen und danach zurück ins Inland geschickt.³⁷

31 NA, SSK, KA 55, Nr. 1247.

32 Bahnhofschronik von Vrutek, NA, SSK, KA 58, Nr. 1323. Unterstrichen auch im tschechischen Original.

33 Bahnhofschronik von Kralupy nad Vltavou, NA, SSK, KA 28, Nr. 555.

34 Bahnhofschronik von Karlovy Vary, NA, SSK, KA 25, Nr. 493.

35 NA, SSK, KA 4, Nr. 70.

36 NA, SSK, KA 11, Nr. 188.

37 Bahnhofschronik von Olbramkostel, NA, SSK, KA 39, Nr. 820.



Ein Beispiel der Heimatliebe, das viel beeindruckender ist als die schärfsten und edelsten Worte.

Die Bestimmungen des Münchner Abkommens verboten jedoch ausdrücklich sowohl Sabotagen an der Einrichtung als auch deren eigenhändige Evakuierung, und die Deutsche Reichsbahn forderte alles Weggeschleppte kategorisch wieder zurück. Den tschechoslowakischen Behörden blieb nichts anderes übrig, als sich zu fügen, was selbstverständlich zu einer noch größeren Enttäuschung unter den Eisenbahnern führte: „*Alles mussten wir schön bis in das letzte Nägelchen zurückgeben*,“³⁸ schrieb verbittert der zuständige Beamte von Česká Skalice, und sein Kollege aus České Velenice äußerte sich ähnlich: „*Der bittere Kelch wurde bis zur Hefe ausgetrunken*.“³⁹ Ob es aber auch irgendeine Entschädigung für die verbrannte Kohle gab, dafür ist es mir leider nicht gelungen, Belege zu finden.

Wenn es um die in den Bahnhofschroniken erwähnten Sabotageakte geht, steht doch der Forscher vor einem Problem: Wie zuverlässig sind denn eigentlich die Angaben in den Chroniken? Wie ich schon erklärt habe, wurden die meisten Einträge bezüglich des Herbsts 1938 erst nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges geschrieben. Man muss sich die Frage stellen, ob alles wirklich so stimmt, was da behauptet wird. Nach dem Ende des Krieges wollten natürlich viele zeigen, dass gerade sie einen großen Beitrag für die Widerstandsbewegung geleistet hatten. Einzelne Ereignisse können dann durch diese Darstellung nachträglich viel größere Bedeutung gewinnen, als sie eigentlich hatten. Eigene Verdienste und Heldentaten zu übertreiben gehört wohl zu den Eigenschaften, die man bei vielen Menschen finden kann.

Glücklicherweise gibt es bezüglich der Sabotageakte auch andere Belege. So haben zum Beispiel sogar das tschechoslowakische Innen- und Außenministerium einige Briefe gewechselt, die die oben erwähnten Vorfälle in České Velenice betrafen.⁴⁰ Auch eine Vorschrift aus den vierziger Jahren, die den Eisenbahnern unter hohen Strafen verbot, während der Dienstzeit Taschenmesser bei sich zu tragen,⁴¹ zeigt, dass die Sabotageakte von der deutschen Besatzungsmacht als eine ernsthafte Bedrohung betrachtet wurden.

Es gab aber auch Angestellte, die auf die Entwicklung genau umgekehrt reagiert und ihre Dienste der DRB angeboten haben. Wenn es sich um Eisenbahner deutscher Nation handelte, ließen das die Chronisten meistens ohne Kommentar, wie ein Beispiel aus Bahnhofschronik von Praha-Veleslavín zeigen kann: „*Infolge der politischen Ereignisse im September 1938 hat den Bahnhof sein Bahnhofsvorsteher Gustav Bamberger, verlassen, ein Deutscher, der sich in den Dienst der deutschen Bahn gemeldet hat*.“⁴² Wenn aber Eisenbahner tschechischer Herkunft sich zum Dienst bei der DRB gemeldet haben, wurden sie von enttäuschten Kollegen mit Worten wie „*krätzigte Schafe, die es leider in jeder Herde gibt*“⁴³ bezeichnet. Ihre Entscheidung

38 NA, SSK, KA 10, Nr. 184.

39 NA, SSK, KA 11, Nr. 188.

40 AMZV, VI. Sektion, KA 57, ohne Nummer.

41 Die Vorschrift wird in der Bahnhofschronik von Praha-Masarykovo nádraží erwähnt. NA, SSK, KA 44, Nr. 935.

42 NA, SSK, KA 44, Nr. 939.

43 Bahnhofschronik von Hrušovany u Brna, NA, SSK, KA 20, Nr. 378.



wurde in Augen als Hochverrat betrachtet, der nur einen niedrigen Grund gehabt haben kann, wie *„moralische Schwachheit, Gewinn oder ihre deutschen Ehefrauen“*.⁴⁴ Von den Repräsentanten der DRB wurde den tschechoslowakischen Eisenbahnern viel versprochen für den Fall, dass sie sich entschieden, im abgetretenen Gebiet zu bleiben. Diese Versprechen wurden aber oft nicht eingehalten, was der Chronist von Břeclav lakonisch kommentiert hat: *„Mit Speck fängt man Mäuse“*.⁴⁵ Es ist kaum überraschend, dass man keine warmen Gefühle diesen Menschen gegenüber zeigte: *„Sie haben wenigstens teilweise Deutschtum eingesogen und jetzt wollen sie sich wieder zu Tschechen machen“*, schrieb der nicht gerade begeisterte Chronist von Mariánské Lázně.⁴⁶

Mit diesen Kenntnissen wird man natürlich neugierig, wie eigentlich die Deutschen dann in den Bahnhofschroniken beschrieben wurden. Das erste, was die Aufmerksamkeit des heutigen Lesers einfängt, ist die Rechtschreibung selbst: Nicht immer, aber immerhin ziemlich oft wird die Bezeichnung des Volkes nämlich mit kleinem erstem Buchstaben geschrieben, also „ein deutscher“, „die deutschen“ und so weiter. Dies ist nicht nur eine Angelegenheit der Bahnhofschroniken, diese Rechtschreibung wurde in der Zeit kurz nach dem Ende des Zweite Weltkrieges auch in anderen Dokumenten benutzt, sogar in Texten offizieller Provenienz. Die Bahnhofschroniken stellen also in dieser Hinsicht keine Ausnahme dar. Zweifellos zeugt die Benutzung einer solchen Schreibweise nicht von irgendwelchen warmen Gefühlen gegenüber den Deutschen. Die aus heutiger Sicht unrichtige Rechtschreibung ist aber nicht der einzige Ausdruck von Gefühlen, der in den Chroniken zu finden ist. Es war hier schon die Rede von Formulierungen wie *„Nazi-Pest“* und *„gehasste Angehörige des gehassten Volkes“*, aber es bleibt nicht nur dabei. Allgemein kann konstatiert werden, dass gerade in dieser Frage die schreibenden Beamten ihrer Phantasie meistens freien Lauf ließen. Zu den aussagekräftigsten Formulierungen gehören Ausdrücke wie *„der ewige deutsche Feind“*⁴⁷, *„deutsche Blutdürstiger“*⁴⁸ oder *„Das unglückliche [Abkommen von] München, als unser Staat von der deutschen Ratte abgefressen wurde.“*⁴⁹ Zum Thema Räumung der abzutretenden Gebiete hat der Chronist von Havlíčkův Brod festgehalten: *„Das Wort ´Evakuacion´ kann bei weitem nicht die Wirklichkeit ausdrücken. Dieses Kapitel hätte am besten ´Flucht vor den Mördern´ heißen sollen.“*⁵⁰ Die Zeit des Protektorats Böhmen und Mähren wird als *„die lange Nacht der Knechtschaft und Entehrung“*⁵¹ oder, sogar an mehreren Stellen, als *„Kalvarienberg der Nation“*⁵² bezeichnet. *„Sieben Jahre haben wir im Elend und in der schrecklichen Sklaverei gelebt, die in der Geschichte keine Parallele hat und vor der auch das barbarische*

44 Bahnhofschronik von Hodonín, NA, SSK, KA 17, Nr. 309.

45 NA, SSK, KA 7, Nr. 120.

46 NA, SSK, KA 34, Nr. 693.

47 Bahnhofschronik von Tábor. NA, SSK, KA 52, Nr. 1164.

48 Bahnhofschronik von Trocnov. NA, SSK, KA 53, Nr. 1193.

49 Bahnhofschronik von České Velenice. NA, SSK, KA 11, Nr. 188.

50 NA, SSK, KA 16, Nr. 283.

51 Bahnhofschronik von Dobřichovice. NA, SSK, KA 13, Nr. 223.

52 Bahnhofschronik von Tábor. NA, SSK, KA 52, Nr. 1164. Auch in der Bahnhofschronik von Praha-Vršovice. NA, SSK, KA 44, Nr. 940, und in der von Nýrsko, NA, SSK, KA 38, Nr. 811.

*Mittelalter von der Scham erröten muss*⁵³ hat der Chronist in Karlovy Vary die Periode 1938–1945 zusammengefasst.

Diese und viele andere, mit einfacheren Worten formulierte Sätze lassen uns bis heute ahnen, was für einen Hass die tschechoslowakischen Eisenbahngestellten — und die ganze von ihnen repräsentierte tschechoslowakische Bevölkerung übrigens auch — damals, nur einige Wochen nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges, gegenüber den Deutschen gefühlt haben.

Wurden denn aber alle Deutschen so negativ, als Nazi-Anhänger, Mörder und Verbrecher gesehen? Oder gab es unter den Chronisten auch einige, die bereit waren anzuerkennen, dass auch unter Deutschen Gegner des NS-Regimes lebten? Hat man kurz nach Kriegsende Hoffnung auf ein mögliches friedliches künftiges Zusammenleben oder nachbarschaftliche Koexistenz gehabt? Wie ich schon am Anfang dieser Studie geschrieben habe, habe ich für ihren Zweck ungefähr achtzig Bahnhofschroniken analysiert. Nur in vier davon habe ich etwas gefunden, was man als eine gewisse Differenzierung der Deutschen bezeichnen kann. In der Bahnhofschronik von Vrutek kann man lesen, dass *„nach der Abfahrt der Tschechen die Henlein-Anhänger die Kommunisten in Kellern und im Gefängnis eingesperrt haben.“*⁵⁴ Der zuständige Beamte unterscheidet offenbar zwischen den verschiedenen Gruppen unter den Deutschen und ist bereit zuzugeben, dass es auch Deutsche gab, die unter dem NS-Regime zu leiden hatten. Der Chronist von Žalhostice schreibt dann: *„Unter den Angestellten waren auch zwei deutscher Nationalität, die jedoch niemals einen Anlass zu einer Störung gegeben haben.“*⁵⁵ Auch in Žamberk gab es einen Hilfsarbeiter deutscher Herkunft, der sich jedoch *„völlig korrekt benimmt, eher sind [bei ihm] Verlegenheit und Zukunftsbesorgnis zu sehen.“*⁵⁶ An einer anderen Stelle erwähnt der Chronist, dass es gerade dieser Manipulant, ein gewisser Maximilian Rudolf, war, der sich während der Mobilisierung sowohl um die Personen- als auch um Lastkasse kümmerte. Wahrscheinlich könnte man nur schwer einen besseren Beweis für das Vertrauen sämtlicher Kollegen in diesen Mann finden. Das letzte Beispiel ist schließlich der Fall von Nová Role, wo der Chronist die Hilfe von einigen deutschen Sozialdemokraten und Kommunisten erwähnt, die an Patrouillen an der Grenze entlang an Seite des tschechoslowakischen Grenzschutzes teilgenommen haben. *„So ging das gute nachbarliche Zusammenleben im Grenzgebiet zu Ende“*⁵⁷, schreibt er bezüglich der neulich geschehenen Ereignisse und scheint als einziger von allen analysierten Chronisten, dieses Ende zu bedauern. Nicht einmal er äußert jedoch Hoffnung, was die Zukunft angeht.

Es ist nicht der Zweck dieser Studie zu zeigen, was für phantasiereiche, starke oder expressive Formulierungen man in den Bahnhofschroniken bezüglich der Er-

53 Bahnhofschronik von Karlovy Vary. NA, SSK, KA 25, Nr. 493.

54 NA, SSK, KA 58, Nr. 1323.

55 NA, SSK, KA 60, Nr. 1375. Es gab aber auch Fälle, wenn die tschechoslowakischen Eisenbahngestellten an ihren ursprünglichen Stellen bleiben wollten, was aber mehr Schaden als Nutzen später verursacht hat. *„[Im Kriege] haben sie sich dann bei Siegen der Deutschen auf den Fronten als echte Hyänen erwiesen,“* schrieb der Chronist von Kralupy nad Vltavou. NA, SSK, KA 28, Nr. 555.

56 NA, SSK, KA 60, Nr. 1376.

57 NA, SSK, KA 38, Nr. 788.



eignisse vom Oktober 1938 finden kann. Es ist auch gar nicht ihr Zweck zu beurteilen, wer damals Recht hatte und wer die negative geschichtliche Rolle spielte. Ich habe versucht, mit Hilfe zahlreicher authentischer Zitate die Denkweise der damaligen Angestellten zu begreifen, eine Denkweise, die völlig in das gesellschaftliche Klima der Nachkriegszeit passt und von diesem auch gleichzeitig beeinflusst oder ganz gebildet wurde. Es waren ja lebendige Menschen, die die Einträge geschrieben haben, und jeder von ihnen hatte seine eigenen Erfahrungen gemacht, an die er zweifellos beim Schreiben gedacht hat. Es ist wahrscheinlich kaum überraschend, dass die meisten Einträge einen starken anti-deutschen Ton beinhalten, es gab jedoch — auch wenn eher ausnahmsweise — Zeugnisse, die ein bisschen dem überwiegenden Strom entgegenliefen und die bis heute zeigen, dass nichts so einfach und eindeutig ist, wie wir es vielleicht haben möchten. Ich bin überzeugt, dass ich in dieser Studie genug Zitate angegeben habe, die das bestätigen können.

Was andererseits für mich unerwartet war, war die Tatsache, dass der starke anti-deutsche Ton der einzelnen Einträge in keiner direkten Verbindung zu der geographischen Lage der Bahnhöfe steht — man hätte vielleicht ein gewisses Muster erwarten können, wie *„je näher der Grenze, desto schärfere Formulierungen“*. Aber ein schneller Blick auf die Landkarte zeigt, dass diese zwei Faktoren voneinander ziemlich unabhängig sind. Wie schon erwähnt, wird vom *„Kalvarienberg der Nation“* in Prag geschrieben, während einige Einträge aus dem Sudetengebiet kurzgefasst und ganz ohne Gefühle formuliert werden (der Fall von Touškov-Kozolupy). Der Charakter des konkreten Beamten, der für die Führung der Chronik zuständig war, spielt also eine höchst wichtige Rolle. Insgesamt bilden jedoch die Einträge in den Chroniken einen interessanten Erinnerungsort in der reichen Geschichte der deutsch-tschechischen Beziehungen.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS:

AMZV	Archiv des Außenministeriums der Tschechischen Republik, Prag
ČSD	Tschechoslowakische Staatseisenbahnen (Československé státní dráhy)
DRB	Deutsche Reichsbahn
KA	Karton
NA	Nationalarchiv, Prag
SSK	Sammlung der Bahnhofschroniken