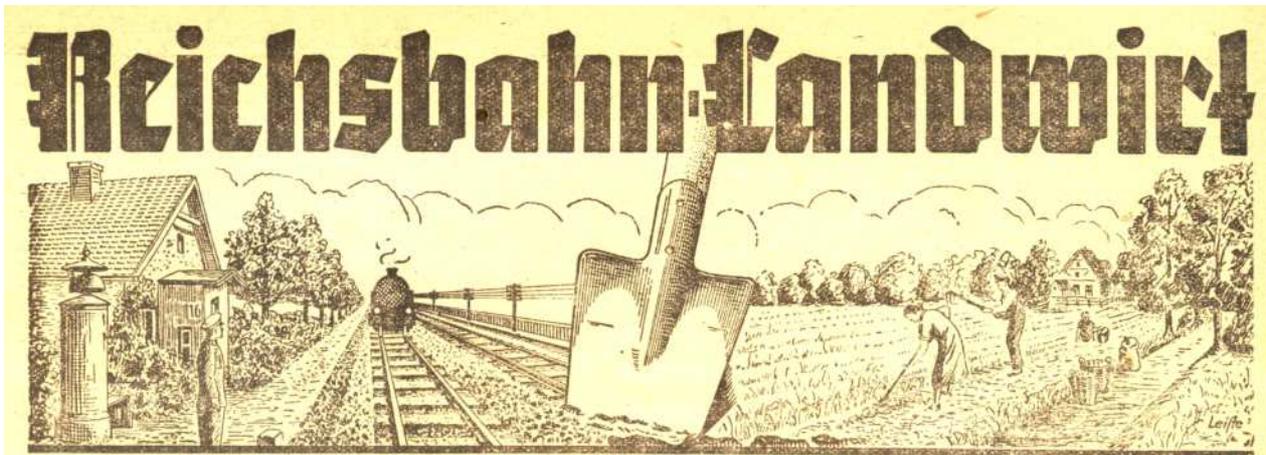


Eisenbahn-Landwirtschaft

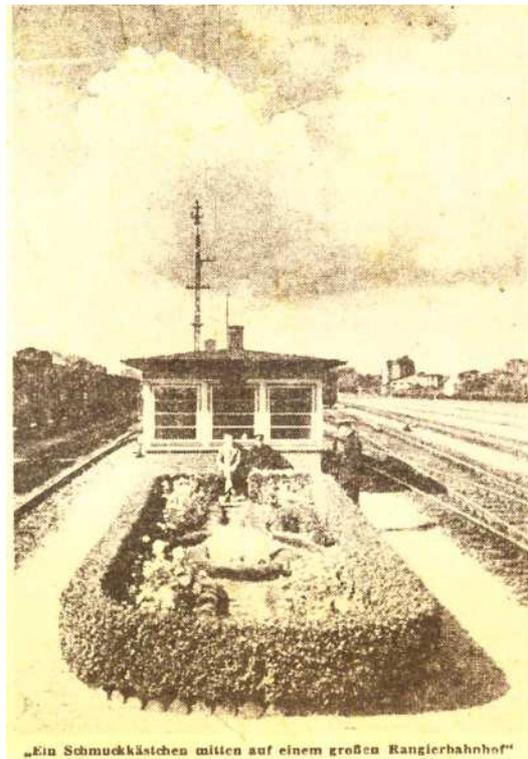
Die Verbindung von Schiene und Scholle



Eisenbahner und Landwirtschaft, Dienst und Nebenbeschäftigung: Am Lätewerk bei der Blockstelle in strammer Haltung den Zug erwarten oder auf dem Feld mit Frau und Kindern in schwerer Arbeit dem Boden die Früchte abringen – der Zeitungskopf sollte mit dem Titel und der Zeichnung mit dem Spaten in der Mitte den „Reichsbahn-Landwirt“ von anderen Drucksachen unterscheiden und typographisch einprägsam gestaltet sein. Wieso gab und gibt es noch heute überhaupt diese Verbindung zwischen Eisenbahn und Landwirtschaft?



Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn Julius Dorpmüller erklärte es im Jargon der Zeit von 1939 so: „Was der Bahnbau mit seinen Anlagen übrigließ, ungenutzte Flächen, Böschungen der Bahndämme und dergl. ist das Betätigungsfeld des Reichsbahn-Landwirts. Oft klein und unansehnlich, so schmal und schief geschnitten, sind diese Flächen aneinandergereiht, so groß wie das gesamte Gebiet des deutschen Weinbaues. Deutsches Land von solcher Größe darf ein Volk ohne Raum nicht brachliegen lassen.“



Die „Gefolgsmänner“ der Reichsbahn sollten bestrebt sein, „dem oft kargen Boden abzuringen, was er nur herzugeben vermag“.¹ Die zusätzliche harte Arbeit wurde so verklärt: „Die Reichsbahn-Landwirtschaft ist eine große soziale Maßnahme, die dem Personal die günstige Gelegenheit gibt zur Erholung von dem Einerlei des Dienstes und zur Gesunderhaltung von Körper und Geist.“² Feld- und Gartenbau, Tierzucht und -haltung, planmäßige Ausnutzung des Bodens und „die in jedem deutschen Menschen verwurzelte Liebe zu Land und Natur“ galten als starke Faktoren in der deutschen Wirtschaftsrechnung. Die Reichsbahn-Landwirtschaft entstand als Wohlfahrts- und Selbsthilfeeinrichtung aus einzelnen Eisenbahnergruppen. Um 1939 umfaßte sie 160.000 aktive

¹ Vgl. Vogelsang, Gustav (Reichsbahn-Amtmann): Die Geschichte der Reichsbahn-Landwirtschaft 1896-1939. Arnstadt: Otto Böttner, 1939, III.

² Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium Hermann Osthoff. Ebd. VI.

Mitglieder. Der Regierung war daran gelegen, den Import landwirtschaftlicher Erzeugnisse auf das unumgänglich Notwendige zu reduzieren. Somit erklärte sie die Mithilfe bei der Erzeugung von Lebens- und Futtermitteln als „Ehrenpflicht eines jeden bodenbesitzenden deutschen Volksgenossen“³. Doch über den (staatlich geforderten) Nutzen hinaus bot die „Scholle am Schienenstrang“ immer auch eine Idylle.



³ Ebd. 2.



Erste Organisationsformen

Bereits in den 1890er Jahren bildeten sich bei den deutschen Eisenbahnen erste Vereinigungen einzelner Eisenbahner-Berufsgruppen. Um der Zersplitterung innerhalb der Eisenbahnerkreise entgegenzuwirken, wurde am 28.11.**1896** in Kassel unter Reichsbahndirektionspräsident Franz Ullrich der erste **Eisenbahnverein** gegründet mit dem dreifachen Ziel: 1. Pflege regelmäßiger geselliger Zusammenkünfte aller Eisenbahngruppen, 2. Schaffung einer Eisenbahn-Sparkasse, 3. Errichtung einer Vereinsbücherei.

Bereits damals war die Mehrzahl der Eisenbahner an **Gartenbau und Kleintierzucht** stark interessiert. So entstanden in den Eisenbahnvereinen ab **1910** die ersten entsprechenden Gruppen. Sie sollten mit Hilfe der Eisenbahnvereine ihren Mitgliedern bessere Möglichkeiten für Gartenbau und Kleintierzucht schaffen. Die ersten Vereinigungen waren die selbständigen Gartenbau- und Kleintierzüchtergruppen in den Bezirken der königlich-preußischen Eisenbahndirektionen Altona, Erfurt, Leipzig, Wuppertal und Oppeln. Die Eisenbahnvereine schufen die Grundlage für ein gesichertes

Besitzrecht an der bewirtschafteten Scholle durch Generalpachtverträge mehrjähriger Dauer. Ab 1912 gab es eine echte Verselbständigung der „Eisenbahn-Kleinwirte“. Sie konnten mit einer erstarkten Organisation die Vertretung ihrer Interessen gegenüber dem Grundstückseigentümer deutlich verbessern, hatten bessere Möglichkeiten zur fachlichen Beratung und konnten Saatgut, Düngemittel und Zuchttiere im Kollektiv günstiger einkaufen.



Ein gepflegter Bahnhof. — Im Dienstgarten des Vorstehers Apfelbäume in voller Blütenpracht.

Erster Weltkrieg

Der Erste Weltkrieg brachte eine sich stetig verschärfende Knappheit an Lebens- und Futtermitteln. Dementsprechend sollte jedes Stückchen Land zu deren Gewinnung genutzt werden, das die Bahnverwaltungen nicht ohne Eigennutz zur Verfügung stellten. Sie gewährten auch bei der Beschaffung von Kleinvieh (Schweine, Schafe, Ziegen, Geflügel) finanzielle Unterstützung. Ab 1916 erließ der Staat auf dem Gebiet des Kleingartenwesens erste Rechtsvorschriften. Die **Eisenbahn-Kleinwirtschaft** gewann immer mehr an Bedeutung. Sie wurde in besonderen Bezirksverbänden organisiert. Am Ende des Ersten Weltkriegs bestanden im Bereich der Preußischen Staatsbahn: 42 Ziegenfarmen, 11 Schaffarmen, 130 Geflügelfarmen, 25 Bienenfarmen und 5 Schweinemastanstalten.⁴ Als nach Kriegsende jedoch wieder Lebens- und Futtermittel importiert wurden, erlahmte das Interesse an der Eisenbahn-Kleinwirtschaft. Zudem flossen die Mittel für die Förderung und Unterstützung der Wohlfahrtseinrichtungen nicht mehr wie gewohnt. Die übriggebliebenen

⁴ Ebd. 13.

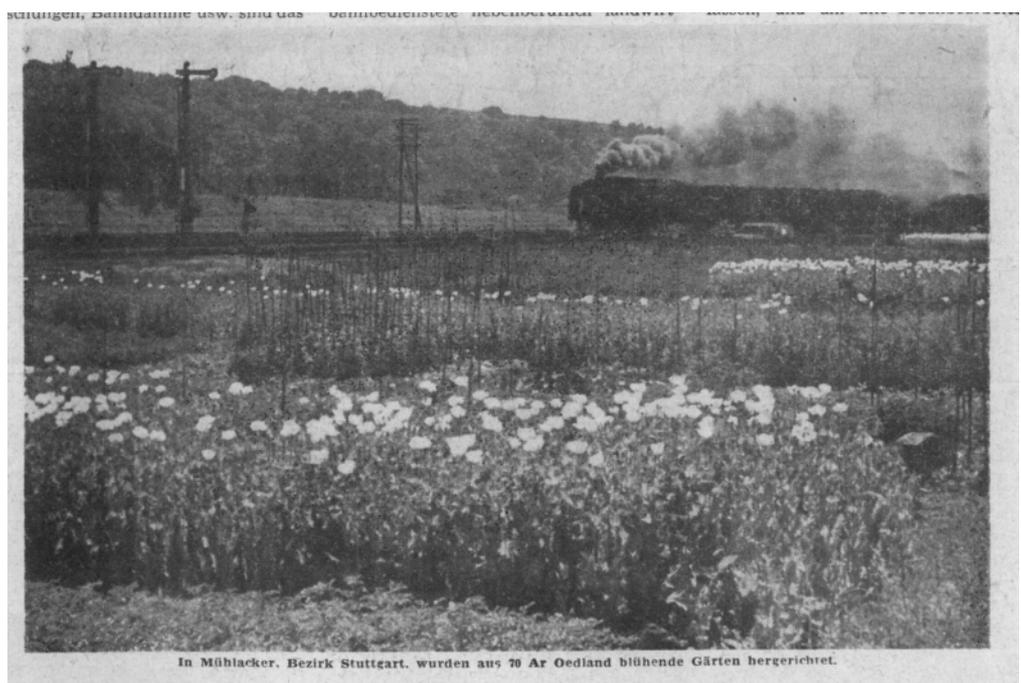
Bezirksverbände gründeten am **26.11.1920** in Berlin einen „**Hauptverband Deutscher Reichsbahn-Kleinwirte**“. Im selben Jahr wuchsen die bisher landeseigenen Eisenbahnen zur Deutschen Reichsbahn zusammen.



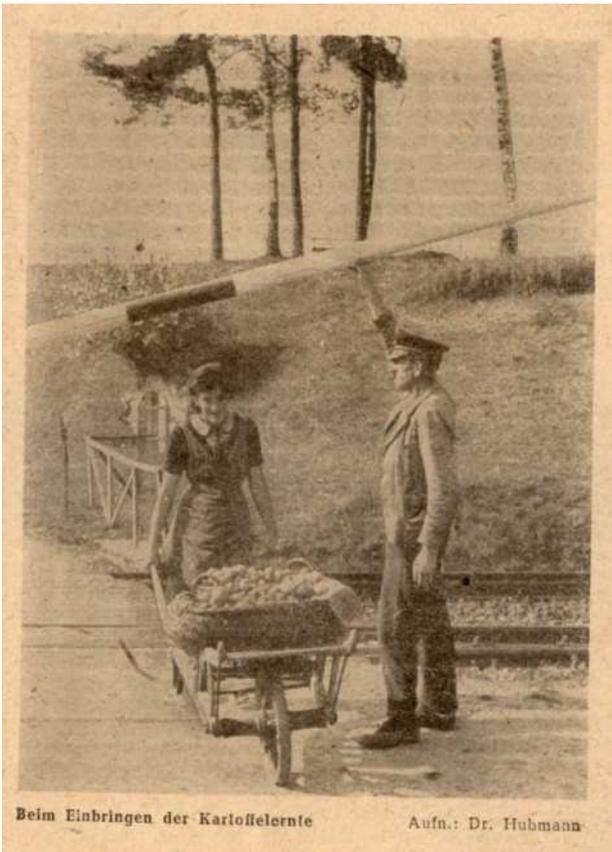
Reichsbahnfamilie bei der Kartoffelernte

Aufn.: Dr. Hubmann

Erstmals gab es nun einen für das ganze Reichsgebiet einheitlichen Dachverband der Reichsbahn-Kleinwirte. Neben einer effektiveren Interessenvertretung und verbesserten Koordinierung der einsetzbaren Mittel wurde die Vertragspartnerschaft zwischen Grundstückseigentümer und Kleinwirten neu organisiert. Die seit 1919 bestehende Kleinpachtlandordnung ließ nur noch Zwischenpachtverträge zu, wenn Gemeinden oder ähnliche Körperschaften oder gemeinnützige Organisationen zwischengeschaltet waren. Somit ersparte sich die Deutsche Reichsbahn die ansonsten viel zu aufwendige direkte Verpachtung an die einzelnen Kleinwirte.



In Mühlacker, Bezirk Stuttgart, wurden aus 70 Ar Oedland blühende Gärten hergerichtet.



Beim Einbringen der Kartoffelernte

Aufn.: Dr. Hubmann

Selbst bei der Feldarbeit trug der Reichsbahn-Landwirt standesbewußt, wenn schon nicht seine komplette Uniform, so doch wenigstens seine Dienstmütze

Das Interesse an Gartenbau und Kleintierzucht blieb bei den Eisenbahnern bestehen, allen Irrungen und Wirrungen der Zeit zum Trotz. Während der Inflationszeit waren Produkte aus Garten und Tierzucht wertvoller als Unmengen an Papiergeld.



Posten 62 an der Strecke Gießen—Fulda / Schrankenwärter Karl Hartmann als Blumenfreund