

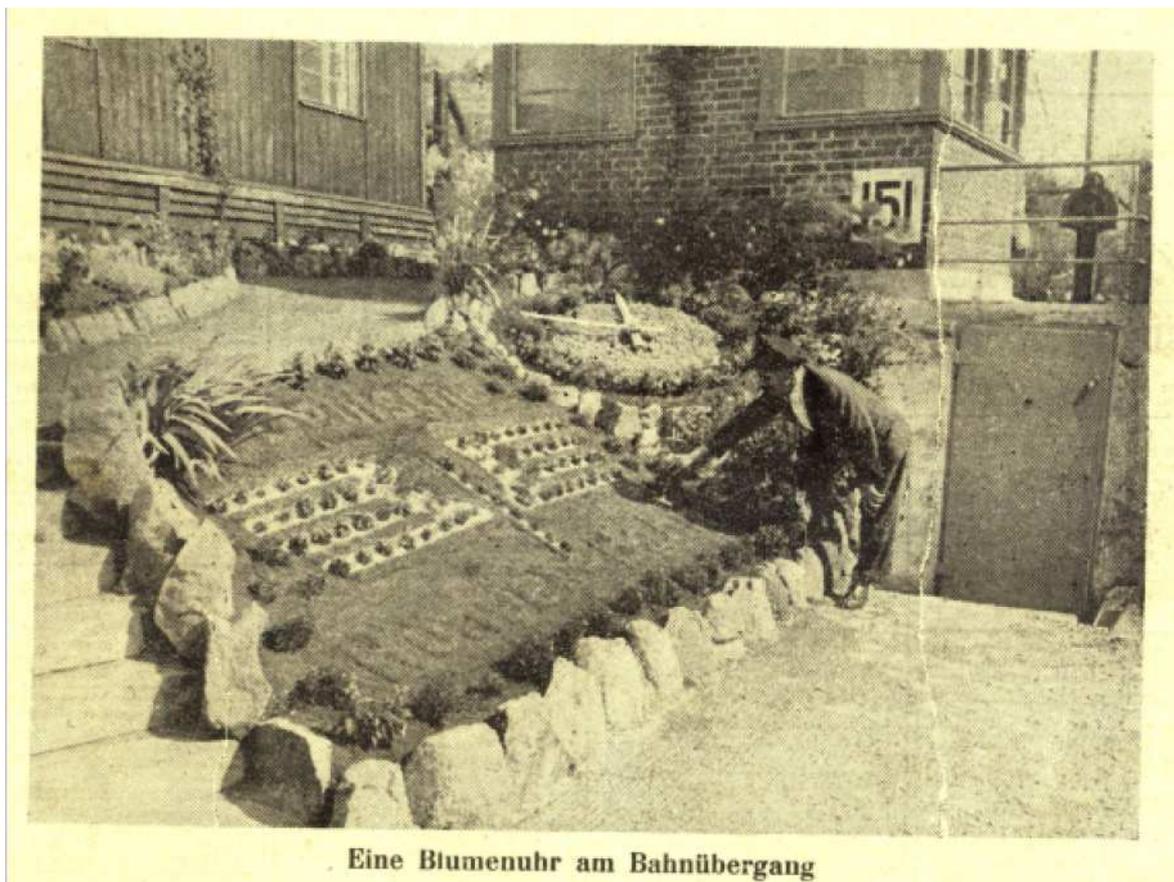


Einen einladenden Eindruck macht der hier im Rosenschmuck liegende kleine Bahnhof (Rose Konrad Ferd. Meyer)  
Es müssen schon Blumenfreunde unter den Bediensteten des Bahnhofs sein, die aus reiner Freude an den Blumen solche Anlagen in Ordnung halten. Das ganze Personal des Bahnhofs aber wacht eifrig darüber, daß kein Unbefugter hier Rosen erntet. Die Anlage gehört einfach mit zum Bahnhof. Aber nicht nur das Personal ist stolz auf diese Anlage, auch die Reisenden freuen sich über diesen zur Zeit der Blüte bezaubernd wirkenden Blumenschmuck.

„Betrachtet man das Umzugsgut eines nach der Reichshauptstadt versetzten Eisenbahners, so sieht man neben dem üblichen Hausrat in den allermeisten Fällen auch landwirtschaftliche Geräte, zusammengelegte kleine Tierstallungen und den unentbehrlichen „Erntewagen des kleinen Mannes“, nämlich den Handwagen. Sobald die Wohnungssorge überstanden ist, geht der Zugezogene gleich auf Ausschau nach einer ‚Parzelle‘. Das ist die Regel bei 80 Prozent aller nach Berlin versetzten Eisenbahner.“<sup>5</sup> Bevorzugt pachteten sie Land von ihrem Arbeitgeber, der Deutschen Reichsbahn.

---

<sup>5</sup> Ebd. 51.



Eine Blumenuhr am Bahnübergang

Nach der Inflationszeit wurde verstärkt die Reichsbahn-Tierschadenskasse eingeführt. Sie wurde Ende 1938 zu einer Abteilung der Reichsbahn-Landwirtschaft.

Nach dem 30.01.1933 stellte der Nationalsozialismus in allen Bereichen seine Forderungen. Kein Verband oder Verein blieb von der „**Gleichschaltung**“ ausgenommen bei den „daseinsnotwendigen Maßnahmen“. Demokratische Strukturen wichen immer mehr den Führerprinzipien. So wurden auch an der Spitze der Reichsbahn-Kleinwirte linientreue Nationalsozialisten eingesetzt. Die Reichsbahn-Kleinwirtschaft mußte sich unter Verlust ihrer Selbständigkeit in den *Reichsbund Deutscher Kleingärtner* eingliedern. Alle bisherigen Strukturen wurden zerschlagen. Man erkannte aber schon bald die großen Vorteile des Generalpachtvertrages, also die Zwischenschaltung einer eigenen Organisation, was für die Reichsbahn große Vorteile hatte und rief den Hauptverband der Reichsbahn-Kleinwirte 1935 unter dem neuen Namen „Reichsbahn-Landwirtschaft“ wieder ins Leben. Zu den Leistungen der Reichsbahn-Landwirtschaft zählte, Ödlandflächen urbar zu machen, Brachlandflächen wieder in Kultur zu setzen, Gartenflächen neu zu schaffen, bestehende Gärten

zu verbessern, Obstbaumbestände auf Böschungen und in Gärten zu vermehren – alles ab 1943 im Dienste des „**Reichsnährstandes**“. Die in schwieriger Zeit schlechte Ernährungssituation der zahlreichen Eisenbahnerfamilien suchte man zu verbessern. Die Aktivitäten der Reichsbahn-Landwirte wurden derart gesteigert, daß sogar Betriebsküchen mit ihren Erzeugnissen versorgt werden konnten.



Zur Förderung der seit 1933 im Niedergang befindlichen Bienenzucht sollten die „**Reichsbahn-Imker**“ finanzielle Vergünstigungen und organisatorische Erleichterungen erhalten, inklusive kostenloser Haftpflichtversicherung.

Den „**Reichsbahn-Kaninchenzüchtern**“ waren „Sportzucht und Haltung von Spielarten“ untersagt. Einzig Fell- und Fleischwert der Tiere waren ausschlaggebend.

1938 brachte die Österreichische Bundesbahn und damit ca. 25.000 Eisenbahner mit rund 450.000 a landwirtschaftliche genutztem Boden der Bundesbahn und das Sudetenland „heim ins Reich“. In der „Ostmark“ wie im Sudetenland sollte die Nutzung des Eisenbahngeländes nach dem Vorbild des

Altreichs ausgerichtet werden. Vor dem Zweiten Weltkrieg hielt man es für eine bedeutungsvolle Aufgabe der Zukunft, „die große im Altreich zielbewußt gestaltete Wohlfahrtseinrichtung des Reichsbahnkameradschaftswerks, die Reichsbahn-Landwirtschaft, auch im Deutschen Osten auf- und auszubauen“<sup>6</sup>. Die Losung sollte sein „Vorwärts immer – rückwärts nimmer!“



Der Leiter der Reichsbahn-Landwirtschaft, Reichsbahndirektionspräsident Beck, erwartete 1942 von den Reichsbahn-Landwirten, „daß Ihr auch im 4. Kriegsjahr in treuer Pflichterfüllung zum äußersten Einsatz bereit seid, das Ernährungsproblem Großdeutschlands lösen zu helfen“. „Die Erzeugungsschlacht geht weiter!“ war die Parole für die Arbeit im vierten Kriegsjahr. „Der Führer hat mit seiner Wehrmacht die unser Volk bedrückende Raumenge beseitigt. Der neue Raum hilft uns jetzt bei der Sicherung der Ernährung. Zu einem dauernden Segen für unser Volk wird dieser Raum aber erst dann werden, wenn es gelingt, ihn mit Menschen germanischen Blutes zu füllen.“ Im 5. Kriegsjahr wurde von allen Gartenbesitzern weitgehende Selbstversorgung mit Gemüse, Obst, Frühkartoffeln und evtl. Erzeugnissen der Kleintierzucht gefordert. Eigene Dienstvorschriften sollten eine Gewähr für

---

<sup>6</sup> Ebd. 135.

gleichbleibende Leistungen sein bei den bahngärtnerischen Betrieben, für die Grünheckenwirtschaft, beim Reichsbahnstreckenobstbau und bei den Verpachtungsbestimmungen für die landwirtschaftlichen Liegenschaften.



Winterlandschaft

Aufn.: Berkowski

Für die **Reichsbahn-Landwirtschaft** wurde eine eigene **Presse** ebenso für unentbehrlich gehalten wie tüchtige Mitarbeiter. Von 1917 bis 1922 wurde die **„Wochenschrift für die Interessen der Eisenbahn-Kleinwirte“** (Wochenschrift für die Interessen der Eisenbahn-Kleinwirte; Mitteilungsblatt der Eisenbahn-Kleinwirte-Verbände für Fragen der Kleintierzucht und des Kleingartenbaues) kostenlos von der Verwaltung geliefert. Von Bahnmeister 1. Kl. Franz Müller erschien 1920 „Der Eisenbahner im Kleingartenbau und in der Kleintierzucht“. Es folgten die Zeitschriften **„Der Reichsbahnkleinwirt“** (6.1932-10.1935), **„Reichsbahn-Kleinlandwirt“** (Amtliches Organ der Reichsgruppe Reichsbahn-Kleinlandwirtschaft e. V. ; Fachberater für Gartenbau, bäuerliche Arbeiten und Kleintierzucht der Reichseisenbahner; 11.1936-13.1938) und schließlich **„Der Reichsbahn-Landwirt“** (Offizielles

Nachrichtenblatt der Reichsgruppe Reichsbahn-Landwirtschaft e.V., angegliedert dem Reichsnährstand, 1 (1939) – (1949) H.10. Kriegsbedingt nicht erschienen sind November 1944 – Oktober 1947).



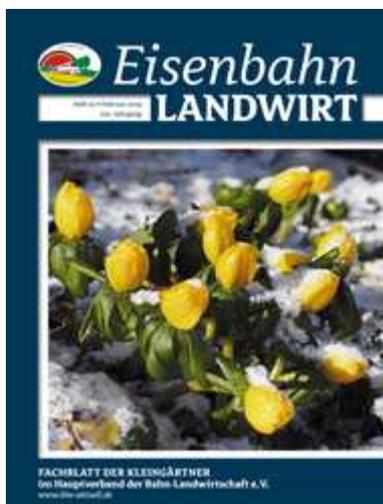
1950 feierte die Eisenbahn-Landwirtschaft ihr 40 jähriges Jubiläum.

Seit 1949 bis heute erscheint der „**Eisenbahn-Landwirt**“ (Fachblatt des Hauptverbandes der Bundesbahn-Landwirtschaft e.V. bzw. Fachblatt der Kleingärtner im Hauptverband der Bahn-Landwirtschaft e.V.).

Vom 01.04.1950 bis zum 01.10.1965 hatte der „Eisenbahn-Landwirt“ einen grünen Umschlag. Danach erschien er geheftet mit 24 bis 28 Seiten Umfang.



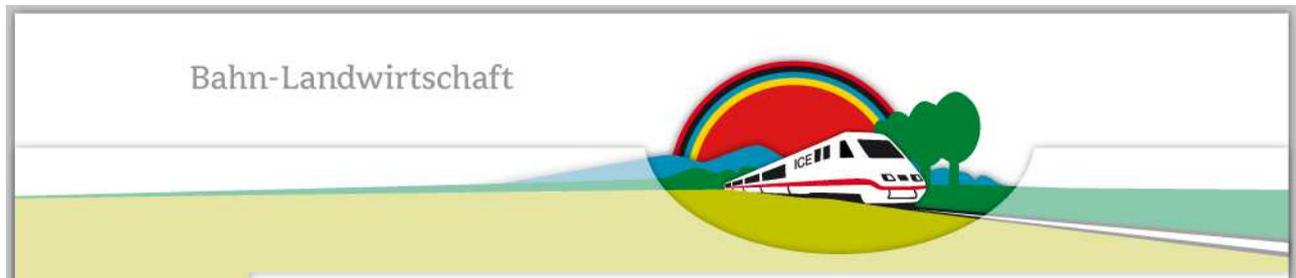
Mit der Zeit wandelte sich natürlich der Zeitungskopf. Der Spaten blieb zunächst, doch von der Dampflok ging man über auf die Ellok Baureihe 103 und schließlich zum ICE, der bis heute den Kopf ziert. Themen waren und sind: Allgemeines, Obst, Gemüse, Nachrichten, Kleintierhaltung, Bienen, Vogelkunde, Blumen, Gehölze, Haushalt, Neue Ideen, Bücher und Rechtsfragen.



Der Eisenbahn-Landwirt ist die älteste Fachzeitschrift für das Kleingartenwesen in Deutschland. Um 2010 wurden 12mal jährlich 80.000 Exemplare mit rund 30 Seiten Umfang gedruckt.

Die Bahn-Landwirtschaft ist im gesamten Bundesgebiet vertreten und hierarchisch gegliedert. Der Hauptverband gibt für alle Mitgliedsbezirke in einheitlicher Form die monatliche Fachzeitschrift Eisenbahn-Landwirt für jedes

seiner Mitglieder heraus. Die größeren Bezirke sind in Unterbezirke gegliedert, um eine sinnvolle Vereinsarbeit sowie fachliche Beratung und Betreuung zu gewährleisten.



Die Hauptleitung der Eisenbahn-Landwirtschaft der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt gab eigene umfangreiche **„Eisenbahn-Landwirt Taschenkalender“** als Jahresarbeitsbuch für Mitglieder der Eisenbahn-Landwirtschaft heraus. Er erschien erstmals 1938.



### **Neubeginn nach dem Zweiten Weltkrieg**

Die mittlerweile bewährte Organisation aus Bezirken und Unterbezirken wurde durch die Aufteilung Deutschlands in Besatzungszonen nur unwesentlich beeinträchtigt. Im Rahmen des Möglichen arbeiteten die zonalen Gruppen sehr eng zusammen. Einzig in der französischen Zone – hier waren alle aus dem Dritten Reich stammenden Verbände und Organisationen verboten – blieb die