

Die epochenübergreifende Biografie eines Eisenbahners – vorgestellt von Alfred Gottwaldt

# Günther Wiens

## Maschinenbauer zwischen Hitlers Breitspurbahn und dem Rheingoldzug der Bundesbahn

Einem Film über den legendären Feldmarschall Erwin Rommel war kürzlich der Satz der jüdischen Philosophin Hannah Arendt vorangestellt, dass man auch für seinen Gehorsam verantwortlich sei. Der Mann, der Kriegshandlungen und nicht geringes Leid zu vertreten hatte, sei kein Monstrum, keine zerrissene Figur gewesen, sondern ein Niemand, nur ein braver Beamter.

Ein banaler Nationalsozialist war nicht nur Rommel. Zwischen 1939 und 1945 wurden manche deutschen Eisenbahner ebenso schuldig. Sie haben in der heute fast vergessenen Besatzungswelt des europäischen Ostens und Westens gelebt. Dabei wirkten sie an Verschleppung, Zwangsarbeit und Ermordung der Juden vorschriftsmäßig mit. Nach 1945 konnten sie sich zumeist im Netzwerk der Eisenbahner Westdeutschlands verbergen und ein Jahrzehnt später in neue Positionen bei der Bundesbahn aufsteigen. Längst ist es an der Zeit, nach deutschen Bahnbeamten in Krakau, Minsk, Warschau, Paris und Namur zu fragen.

An Auszeichnungen hat es dem Eisenbahn-Maschinenbauer Günther Wiens (1901 – 1975) nicht gefehlt: Im Dezember 1944 erhielt er das „Ritterkreuz des Kriegsverdienstkreuzes mit Schwertern“ für seinen Einsatz in Warschau, und im April 1966 verlieh ihm die Technische Hochschule Hannover die Ehrendoktorwürde.

Günther Wiens war 2. Januar 1901 als Kaufmannssohn in Kiel geboren. Nach dem Abitur in Stettin arbeitete er für ein Jahr bei der Vulcanwerft und studierte an der Technischen Hochschule Charlottenburg das Maschinenbaufach. Am 21. Juni 1924 trat er als Regierungsbauführer bei der Reichsbahn ein. Nach dem im März 1927 bestandenen Baumeisterexamen war er in Ausbesserungswerken des Ruhrgebiets als Vertreter des Werkdirektors tätig. Im Dezember 1929 trat er beim Reichsbahn-Zentralamt Berlin als wissenschaftlicher Hilfsarbeiter ins Reisezugwagen-Dezernat 26 ein. Im April 1930 zum Reichsbahnrat befördert, kam er ab Mai 1932 in gleicher Funktion zum Referat 30 für Wagenbau in die Reichsbahn-Hauptverwaltung. Von September 1935 bis März 1938 leitete er das Maschinenamt Stettin. 1938 wurde



**Die Uniform-Frage:** Zwischen 1940 und 1945 wollte Günther Wiens diese deutsche Amtstracht für Ministerialräte mit der großen Schirmmütze tragen.

Günther Wiens an der Technischen Hochschule Hannover mit der Arbeit „Das Problem der Verkehrsteilung auf Schiene, Straße und Wasserweg und ein Beitrag zu seiner Lösung“ zum Doktor-Ingenieur promoviert. Darin schlug er neue normalspurige Fernbahnen vor.

Am 1. Juli 1938 zum Oberreichsbahnrat ernannt, war Wiens anschließend selbst Dezernat für Bau und Einkauf von Reisezugwagen im Reichsbahn-Zentralamt Berlin, schon ab 1. April 1940 als Nachfolger des energischen wie legendären Geheimrats Ernst Ackermann (1875 – 1951), dann als Referent für Wagenbau im Reichsverkehrsministerium. Er wandte sich vor allem dem Leichtbau der Schienenfahrzeuge und der Stromlinienform zu. Auf beiden Posten war er auch für die „Hofwagen“ im Dienstzug der Reichsregierung zuständig.

Der NSDAP trat Wiens zum 1. Mai 1937 bei und bekam die Mitgliedsnummer

4407581. In einem Fragebogen zur „partei-statistischen Erhebung“ kreuzte er außerdem die folgenden Angaben an: Mitglied im Reichsluftschutzbund, Blockleiter der NSDAP, SA-Mitglied, Blutorden, Goldenes Ehrenzeichen der NSDAP.

Als der deutsche Diktator ab Anfang 1942 die Planung einer riesigen Dreimeter-Breitspurbahn für Transporte durch sein künftig erwartetes Imperium zwischen der Seine und dem Asowschen Meer antrieb, stellten sich viele Ingenieure der Reichsbahn sowie der Eisenbahnindustrie mit Projekten zu gigantischen Lokomotiven und Wagen in seinen Dienst.

### Projektleiter Breitspurbahn

Von dem jungen Staatssekretär Albert Ganzenmüller (1905 – 1996)<sup>1</sup> erhielt Ministerialrat Günther Wiens am 18. Juni 1942 den Auftrag zur Untersuchung der technischen Möglichkeiten einer Breitspurbahn in Hitlers großem Reich. Am 25. November 1942 lag eine erste Denkschrift vor. Seine entsprechenden Vorträge bei Dormmüller am 31. März 1943 und bei Hitler am 5. April 1943 fasste Wiens als „Krönung der Breitspurarbeiten“ auf.

Doch mit dem Waggonbau der Reichsbahn im Krieg rieb er sich an Gerhard Degenkolb (1892 – 1954), dem Vorsitzenden des „Hauptausschusses Schienenfahrzeuge beim Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion“. So stellte er demonstrativ sein Amt im Verkehrsministerium zur Verfügung. Am 1. Mai 1943 erhielt Wiens den Posten eines Direktionspräsidenten bei der Ostbahn in Warschau. Dort konnte er noch bis Februar 1944 an Denkschriften zur Breitspurbahn weiterarbeiten. Im März 1944 beantragte Wiens mit diesem Material seine Habilitation in einem „geheimen Verfahren“ an der TH Hannover.

Die Ostbahndirektion Warschau beschäftigte in den Bahnbetriebswerken zumindest bis zum Sommer 1942 mehrere hundert polnische Juden als Zwangsarbeiter, deren Deportation nach Treblinka am 22. Juli 1942 eingesetzt hatte. Und am 19. April 1943 begann der Aufstand

<sup>1</sup> Vorgestellt in **BAHN**Epoche 07/2013



**Ausfahrt Germania.** Nach dem Willen des Diktators sollte Berlin, als „Welthauptstadt“ des großgermanischen Reiches, umgestaltet werden. Kolossal natürlich: „Was ist London, was ist Paris dagegen?“ Passend dazu steht an der „Großen Ruhmeshalle des Volkes“ ein doppelstöckiger Breitspurzug gigantischen Ausmaßes zur Abfahrt in die Weiten des beherrschten Ostens bereit. In den fantasievollen Vorstellungen des Illustrators „Outofsun“ – sie könnten auch dem utopischen Roman „Vaterland“ von Robert Harris (1992) entsprungen sein –, wartet der Zug unter Spitzendruck seines Triebfahrzeuges noch auf eine staatstragende, soeben einer Limousine entstiegene Figur. In damaligen Denkschriften unter Projektleiter Wiens wurden alle erdenklichen Antriebsarten umfasst, so auch Dampfmotor-, dampfturboelektrische und dampfturbomechanische Lokomotiven.