

Annekatriin Schaller

»D-Zug in eine bessere Zeit«

Der Marshallplan-Zug in Neuss vor 60 Jahren

Am Morgen des 19. Oktober 1950, einem Donnerstag, kurz vor zehn Uhr, bot der Neusser Güterbahnhof an der Zufuhrstraße ein ungewohntes Bild. Zahlreiche Menschen strömten herbei und Vertreter von Politik und Wirtschaft versammelten sich, um einen außergewöhnlichen Zug in der Stadt willkommen zu heißen: Goldgelb lackiert und mit Fahnen dekoriert erwarteten die 15 Wagen des Marshallplan-Zuges auf zwei Gleisen des ebenfalls geschmückten Bahnhofes ihre schaulustigen Besucher.

Es war ein Ausstellungs-Zug auf seiner Reise durch die Bundesrepublik, der da in Neuss Station machte, und eine rollende Werbekampagne für das *European Recovery Program* (ERP). Das Wiederaufbauprogramm der USA für die westeuropäische Wirtschaft nach dem Zweiten Weltkrieg wurde unter dem Namen des amerikanischen Außenministers George C. Marshall bekannt. Auf dessen Initiative hin hatte der US-Kongress im April 1948 das Hilfsprogramm verabschiedet, das Kredite sowie Lieferungen von Rohstoffen und Waren in großem Umfang umfasste. Politisches Ziel der Vereinigten Staaten war es, im beginnenden Kalten Krieg mit ökonomischen Mitteln die



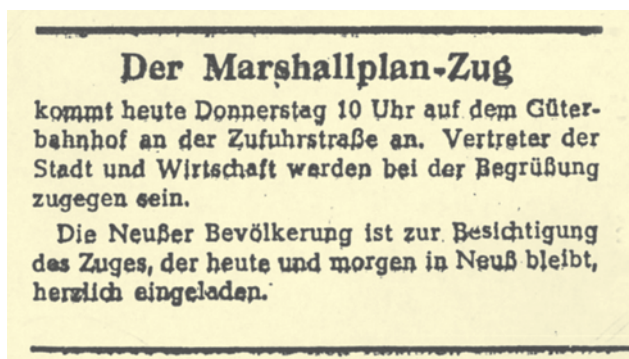
Begrüßung des Marshallplan-Zuges auf dem Güterbahnhof an der Zufuhrstraße am 19. Oktober 1950 (Neuß-Grevenbroicher Zeitung vom 20. Oktober 1950)

Bindung Westeuropas und Westdeutschlands, die nach wie vor schwer unter den Kriegsfolgen litten, an die USA sowohl ideell als auch wirtschaftlich zu festigen und auszubauen, indem sie die Überlegenheit des kapitalistischen, marktwirtschaftlichen gegenüber dem sozialistischen, planwirtschaftlichen System unter Beweis stellten. In der Tat gelang es Amerika mit dem Marshallplan, die politische Führungsrolle in Westeuropa zu übernehmen. »Das European Recovery Program wurde zu einem großen Erfolg für die USA wie für die europäischen Länder, die sich daran beteiligten.«¹

Die Öffentlichkeitsarbeit war ein immanenter Bestandteil der Umsetzung des Marshallplanes. Die Bundesregierung hatte sich, wie alle anderen Empfängerländer auch, dazu verpflichtet, die Öffentlichkeit »weitgehendst über die Ziele und Fortschritte des gemeinsamen Programms für den europäischen Wiederaufbau und alle zur Förderung dieses Programms unternommenen Schritte zu unterrichten«.² Nicht von ungefähr schickte daher das Bundesministerium für den Marshallplan, in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsministerien der Länder und der Industrie, einen Informationszug auf den Weg durch Deutschland, um der Bevölkerung die positiven Auswirkungen des Planes auf die deutsche Wirtschaft und die Verbesserung des Lebensstandards anschaulich vor Augen zu führen. Von Mai bis Juli 1950 hatte der Zug auf einer ersten Fahrt bereits dreißig Städte in Baden und Württemberg besucht und war auf großes Besucherinteresse gestoßen.³

Eröffnungsfeier für den Marshallplan-Zug am 14. September 1950 in Bonn mit US-General George P. Hays, Bundespräsident Theodor Heuß, Vizekanzler und ERP-Minister Franz Blücher, dem Bundesminister für Wohnungsbau, Eberhard Wildermuth, und dem Bundesminister für Vertriebene, Flüchtlinge und Kriegsgeschädigte, Hans Lukaschek (v.li.n.re.) (Sammlung Klaus Wedde)





Ankündigung des Marshallplan-Zuges in der Neuß-Grevenbroicher Zeitung vom 19. Oktober 1950

Es war die zweite Reise des Zuges, die ihn nun auch nach Neuss führte. Von Stuttgart über Frankfurt kommend, war die große Fahrt mit Halt in 49 Städten vor allem Nordrhein-Westfalens am 14. September 1950 von Bonn aus offiziell gestartet. Bei der großen Eröffnungsfeier in der noch jungen Bundeshauptstadt, in Anwesenheit von Bundespräsident Theodor Heuß, konnte Vizekanzler und ERP-Minister Franz Blücher auf die bedeutenden Erfolge der amerikanischen Wirtschaftshilfe verweisen. Der amerikanische General George P. Hays bezeichnete den Zug als Symbol für die Freundschaft zwischen den USA und Deutschland, und der Bonner Oberbürgermeister Peter Stockhausen betonte die Rolle des Marshallplanes für Frieden und Völkerverständigung.⁴

Nach ihrer Eröffnung in Bonn hatte die Ausstellung vor ihrer Ankunft in Neuss bereits in 18 Städten, darunter Aachen, Mönchengladbach, Krefeld, Wesel, Duisburg und zuletzt Düsseldorf, Station gemacht. Überall konnte sie sich über einen enormen Zuspruch freuen.



Besucherandrang bei der Eröffnung des Marshallplan-Zuges in Bonn am 14. September 1950 (Eisenbahn-Archiv)

Das sollte auch in Neuss der Fall sein. Auch hier zeugte die Anwesenheit von zahlreichen Vertretern aus Verwaltung, Politik und Wirtschaft von der großen Bedeutung, die man dem Marshallplan und dem Ausstellungszug beimaß.⁵ Nach der Begrüßung durch den Leiter der Ausstellung hieß Oberbürgermeister Alfons Frings den Zug in der Stadt willkommen. Ohne die großzügige Hilfe der Amerikaner, so Frings, seien die Deutschen nicht in der Lage gewesen, sich »selbst zu helfen und den Wiederaufbau so schnell vorwärts zu treiben«. Auch der Neusser Oberbürgermeister hob – wie sein Bonner Kollege zuvor – die Rolle der amerikanischen Hilfe für die Erhaltung des

Die Wagen des
Marshallplan-Zuges trugen
die Aufschrift »ERP schafft
Sicherheit und Frieden –
Verbindet die Völker«
(Eisenbahn-Archiv)



Friedens hervor. Nach Frings ergriff Landrat Adolf Göggel das Wort und würdigte die besondere Bedeutung des Marshallplanes gegenüber anderen Jahresplänen, bevor als Vertreter der Industrie- und Handelskammer Neuss Dr. Florenz Ernst über die wirtschaftlichen Erfolge des Planes berichtete. Oberbürgermeister Frings eröffnete daraufhin die Ausstellung und stieg als erster Neusser in den Zug, gefolgt von einem neugierigen »Schwarm von Besuchern«.

In der Ausstellung erwartete die Neusser eine Bilanz der Leistungen des Marshallplanes und eine umfangreiche Demonstration der wiedererlangten Leistungsfähigkeit der deutschen Wirtschaft. Die Ausstellung stand unter drei Leitsprüchen: »Aus Gründen der Menschlichkeit« – »Zur Hebung der Wirtschaft« – »Zur Erhaltung des Friedens«. Jeder der 15 Wagen trug außerdem die Aufschrift »ERP schafft Sicherheit und Frieden – Verbindet die Völker«. In für diesen Zweck umgebauten Kurswagen der Deutschen Bundesbahn erläuterten Statistiken, Bildtafeln und Modelle auf 900 Quadratmetern Ausstellungsfläche bzw. 350 Metern Länge anschaulich, wie der Marshallplan in Westdeutschland seine Wirkung entfaltete und was er für die Wirtschaft und jeden Einzelnen leistete. Sicher waren es insbesondere die präsentierten Produkte der deutschen Industrie, denen die Zeitgenossen große Aufmerksamkeit schenkten und die sie nicht ohne Stolz betrachteten. Zwischen dreihundert und vierhundert deutsche Firmen, wie etwa Bosch und Osram, zeigten ihre Spitzen- und Exporterzeugnisse.⁶ Im Bericht der Neuß-Grevenbroicher Zeitung war zu lesen:

»Ob ein Kühlschrank, Maschinenelemente, Lederwaren oder Präzisionsgeräte gezeigt werden, alles zeugt von einer Industrie, die, wenn auch noch nicht vollkommen intakt, so doch wieder leistungsfähig ist. Und das bereits fünf Jahre, nachdem ein total verlorener Krieg dieselbe Industrie und ihren Markt dazu vernichtet hatte.«



Der Marshallplan-Zug,
September 1950

Zweieinhalb Jahre nach dem amerikanischen Beschluss zum Marshallplan und ebenfalls fast zweieinhalb Jahre nach der Währungsreform vom Juni 1948 hatte das deutsche »Wirtschaftswunder« begonnen, Fahrt aufzunehmen. Zwar überwogen die Importe noch die Exporte; das Zahlungsdefizit konnte jedoch unter anderem mit Mitteln des Marshallplanes ausgeglichen werden.

Ein eigener Wagen führte den Besuchern noch einmal die Not und das Elend der Nachkriegszeit vor Augen, denen auch die Neusser Bürger erst vor kurzem entronnen waren. Die schlimmen Hungerzeiten nach Kriegsende gehörten seit Ende 1948 der Vergangenheit an.⁷ Erst im Mai 1950 jedoch waren die letzten Lebensmittelmarken abgeschafft und damit die Rationierung von Lebensmitteln ganz aufgehoben worden. Die Beseitigung der Kriegsschäden und der Wiederaufbau waren in Neuss schnell vorangekommen. Der Krieg hatte 36 Prozent der Wohn- und Fabrikgebäude im Stadtkreis schwer oder völlig zerstört zurückgelassen⁸, insgesamt 730.000 Kubikmeter Trümmer lagen in der Stadt.⁹ Die Wohnungsnot – verstärkt durch die zahlreich



Blick vom Neusser Bahnhof
in die zerstörte Stadt, 1945
(Stadtarchiv Neuss)

in die Stadt strömenden Flüchtlinge – gehörte neben der Versorgung mit Lebensmitteln und Heizmaterial zu den drängendsten Problemen der Nachkriegszeit.¹⁰ Ende 1949 waren bereits 620.000 Kubikmeter Trümmer geräumt.¹¹ Die Stadt arbeitete intensiv daran, die zerstörten Gebäude wieder bewohnbar zu machen und kam damit soweit voran, dass sich das städtische Wohnungsbauprogramm seit 1952 auf die Errichtung von Neubauten verlagern konnte.¹² Ein Vierteljahr nach dem Besuch des Marshallplan-Zuges, im Januar 1951, sollte mit dem Baubeginn für das neue Rathaus ein sichtbares, symbolisches Zeichen des Wiederaufbaus gesetzt werden.¹³

Auch der Wiederaufbau der Neusser Industrie war, vor allem nach der Währungsreform, gut vorangekommen. Die Umschlagszahlen im Neusser Hafen spiegeln den Aufschwung wieder: Waren 1945 in Hafen- und Bahnbetrieb lediglich 130.000 Tonnen umgeschlagen worden, waren es 1950 fast 1.500.000 Tonnen.¹⁴ – Es ging also in der Stadt, für jeden Bürger sichtbar, aufwärts.

1950 konnte man in Deutschland bereits wieder an Urlaub denken: Wagen II der Ausstellung war den Themen Gesundheit, Freizeit und Erholung gewidmet. (Slg. Holger Wosnitza)





Sonderstempel anlässlich
des Besuchs des Marshall-
plan-Zuges in Neuss vom
20. Oktober 1950
(Slg. Wilhelm Müller)

In der Marshallplanausstellung konnten sich die Neusser Bürger mit ihrer Erfahrung des raschen Aufschwungs gewiss wiederfinden. Die Schau beeindruckte die Besucher aber nicht allein durch die gezeigten wirtschaftlichen Fortschritte und die Vielfalt der deutschen Erfolgsprodukte, sondern befand sich auch ausstellungstechnisch auf hohem Niveau. Dies trug sicher wesentlich zu der große Faszination bei, die die Schau auf die Besucher ausübte. Mit großem Aufwand wurde vieles geboten, was die Ausstellung »lebendig« machen konnte. Die Verflechtungen der deutschen mit der Weltwirtschaft zum Beispiel wurden dem Laien durch ineinandergreifende rotierende Räder plastisch gemacht. Ein eigenes Kraftwerk im Zug lieferte den Strom für 17 Maschinen, 350 Lampen, 40 Lautsprecher und drei Springbrunnen. Vom Fernschreibbüro in Wagen 15 aus konnten mit modernsten Mitteln Nachrichten übermittelt werden. In einem Sonderpostamt gab die Deutsche Bundespost Sonderstempel für jede Stadt heraus. Die Neusser machten davon rege Gebrauch; 867 solcher »Gefälligkeitsstempel« wurden an die Sammler in der Stadt ausgegeben.¹⁵

Die Menschenschlange am Neusser Güterbahnhof riss am ersten Ausstellungstag bis in den späten Abend nicht ab. Als der Zug um 21 Uhr seine Türen schloss, hatten 1.400 Neusser die Ausstellung gesehen. Für den zweiten und letzten Tag ihres Aufenthalts in der Quirinusstadt kann man wohl von einer vergleichbar hohen Zahl ausgehen, denn die NGZ rechnete »mit einem gleich starken Ansturm«.¹⁶ Noch am Abend des 20. Oktober nahm dann der Zug seine Fahrt wieder auf, um am nächsten Morgen bereits in Wuppertal-Elberfeld zu einem nächsten Halt zu kommen.

Dass die Botschaft der Ausstellung bei den Westdeutschen ankam und sie damit ihren Zweck erfüllte, beweist der Kommentar der Neuß-Grevenbroicher Zeitung zum Besuch des Marshallplan-Zuges in Neuss:

»Er [der Marshallplan] war entscheidend für uns alle, denn sonst wären wir nicht so leicht über den Berg gekommen, hätten noch länger am Hungertuche genagt als wandelnde Schatten mit hängendem Magen. Wir hätten nicht die körperliche Kraft und den seelischen Willen gehabt, in diesem Maße, wie es geschehen, wieder aufzubauen und in den Kreis der wirtschaftlich konkurrierenden Völker einzutreten. [...] Selbst für den größten Skeptiker ist unser Aufstieg erstaunlich, und wer grundsätzlich dagegen sein sollte, dem raten wir zu einem Stellungswechsel in weiter östlich gelegene Lande. [...] Wir wollen keine Dankeshymnen auf die amerikanische Gebefreudigkeit anstimmen, aber wir müssen dankbar sein. Es ist dies menschliche Pflicht und Anständigkeit. Uns daran zu erinnern, ist nicht die geringste Bedeutung und minimalste Aufgabe des Zuges [...].«¹⁷

Anmerkungen:

- 1 Heinrich August WINKLER, *Der lange Weg nach Westen*. Zweiter Band: *Deutsche Geschichte vom »Dritten Reich« bis zur Wiedervereinigung*. München 2000, S. 128.
- 2 Hans Jürgen SCHRÖDER (Hrsg.), *Marshallplan und westdeutscher Wiederaufstieg*. Positionen – Kontroversen. Stuttgart 1990, Einleitung, S. 7.
- 3 Vgl. Holger WOSNITZA, *Der Marshallplanzug*, in: *Eisenbahn-Kurier* 10/2010, S. 50–55. Die Autorin bedankt sich bei Herrn Wosnitza für die freundlichen Hinweise.
- 4 *Bonner Generalanzeiger*, 15. September 1950. Für den Quellenhinweis ist ebenfalls Herrn Wosnitza zu danken.
- 5 Die folgenden Informationen über den Besuch des Zuges in Neuss und die entsprechenden Zitate stammen aus der Neuß-Grevenbroicher Zeitung (NGZ) vom 20. Oktober 1950. Auch der Titel dieser Miszelle ist der Überschrift des Artikels in der NGZ entnommen.
- 6 Zu den Details der Ausstellung vgl. WOSNITZA, *Marshallplanzug*, S. 53–54.
- 7 Vgl. zur Ernährungssituation Uta HAPPEKOTTE, *Neuss nach dem Zweiten Weltkrieg* (= *Dokumentationen des Stadtarchivs Neuss*, Bd. 3), Neuss 1993, S. 65–79.
- 8 Vgl. ebd., S. 81.
- 9 Vgl. *Verwaltungsbericht der Stadt Neuss 1945–1949*, Neuss 1953, S. 89.
- 10 Vgl. HAPPEKOTTE, *Neuss nach dem Zweiten Weltkrieg*, S. 79–90.
- 11 Vgl. *Verwaltungsbericht der Stadt Neuss 1945–1949*, S. 89.
- 12 Vgl. *Verwaltungsbericht der Stadt Neuss 1950–1952*, Neuss 1954, S. 95.
- 13 Jens METZDORF, »Zeichen kraftvollen Selbstbewußtseins«. Zur Fertigstellung des Neusser Rathauses vor fünfzig Jahren, in: *Novaesium* 2004, S. 49–66.
- 14 Vgl. *Bericht der Industrie- und Handelskammer zu Neuss für das Geschäftsjahr 1950*, S. 36.
- 15 *Deutsche Briefmarken-Revue* Nr. 4/1997, S. 24.
- 16 Ebd. Die Angabe von insgesamt 27.900 Besuchern in Neuss an beiden Tagen in der *Deutschen Briefmarkenrevue* ist wohl zu hoch.
- 17 NGZ vom 20. Oktober 1950.