



Fachbuch „Geschichte der deutschen Eisenbahnen“

Vergangenheit und Gegenwart eines Verkehrsträgers

Thomas Tschepke, Chef vom Dienst Deine Bahn, Bahn Fachverlag GmbH, Berlin

In der Reihe der redigitalisierten Fachbücher hat der Bahn Fachverlag die „Geschichte der deutschen Eisenbahnen“ neu herausgebracht. Das Buch skizziert die Vorgeschichte der Entwicklung der Eisenbahn, die mit der Erfindung der Dampfmaschine von James Watt in England begann, leitet über zu den Anfängen der Eisenbahnen in Deutschland 1835 und beschreibt deren weitere Entwicklung bis zum Jahr 1960. Zur Einordnung in den Kontext seiner Entstehung hat das Werk von Berthold Stumpf ein neues Vorwort erhalten.

Das Zeitalter der Eisenbahn begann etwa 200 Jahre vor der Neuerscheinung dieses Buches. Wenn wir heute über die Mobilität der Zukunft sprechen, denken wir vielleicht an autonome Fahrzeuge, Flugtaxis oder das Reisen mit Schallgeschwindigkeit in Vakuumröhren. Die Zeitgenossen des frühen 19. Jahrhunderts sahen die Zukunft in Gestalt von dampfspeisenden metallischen Kolossen vor sich, die sich mit damals unerhört erscheinenden Geschwindigkeiten auf Schienen fortbewegten und das Reisen zu Lande revolutionierten.

Die Eisenbahn als Verkörperung von Fortschritt und Moderne

Die Bahn war das erste Massenverkehrsmittel und verkörperte den technischen Fortschritt und die Umwälzungen infolge der Industrialisierung. Als „Startup der ersten industriellen Revolution“ und Treiber gesamtgesellschaftlicher Veränderungen charakterisierte DB-Technikvorstand Sabina Jeschke die Eisenbahn.^[1] Der Umschlag von Jürgen Osterhammels großem Werk über die Geschichte des 19. Jahrhunderts, „Die Verwandlung der Welt“, zeigt als Sinnbild der Epoche ein Gemälde einer Dampflokomotive.^[2]

Berthold Stumpf führt den Leser zu Beginn seiner „Geschichte der deutschen Eisenbahnen“ zurück in diese Frühzeit. Mit Illustrationen und Quellenzitaten zeichnet er das Wirken der Eisenbahnpioniere in England und den deutschen Staaten sowie das Echo nach, das diese Entwicklungen unter Journalisten, Intellektuellen und Meinungsführern jener Zeit hervorriefen. Wir erfahren, wie der Beruf des Eisenbahners entsteht und das Schienennetz kontinuierlich wächst, und so einen Beitrag zur Überwindung der territorialen Zersplitterung Deutschlands leistet. Zur Situation am Vorabend der Reichsgründung von 1871 stellt der Autor fest: „[...] die Klammer der deutschen Einheit durch die Schienenbänder ist schon fest gefügt.“

Das vorwiegend unter der Regie privater Gesellschaften betriebene Eisenbahnwesen weckte zunehmendes Interesse von staatlicher Seite, nicht zuletzt aufgrund seiner militärischen Bedeutung, was kurz nach dem Ersten Weltkrieg schließlich in der Gründung der Deutschen Reichsbahn gipfelte.

Das dunkle Kapitel der Bahngeschichte

Zwei kurze Kapitel widmet der Autor dem Nationalsozialismus und dem Zweiten Weltkrieg. Er beschreibt darin die Bedeutung der Reichsbahn für die Aufrechterhaltung der deutschen Besatzungsherrschaft in Europa und für die Versorgung der einheimischen Bevölkerung sowie die Verwüstung der Bahninfrastruktur zum Ende des Krieges. Anderes bleibt unerwähnt, wie die Rolle der Bahn in der Logistik des Holocaust.

In einer heutigen Veröffentlichung zur Bahngeschichte würde dieses Thema sicher breiteren Raum einnehmen.



Das Mahnmal „Gleis 17“ am Bahnhof Berlin Grunewald erinnert an die Deportationszüge in die nationalsozialistischen Vernichtungslager. Zur Entstehungszeit der „Geschichte der deutschen Eisenbahn“ tat sich die junge Bundesrepublik mit der Aufarbeitung der NS-Zeit noch schwer

Berthold Stumpf schrieb das Buch, das 1960 in der dritten Auflage erschien, in der Ära Adenauer, der Regierungszeit des ersten deutschen Bundeskanzlers. Es war die Zeit des Wiederaufbaus und des Aufschwungs nach dem Krieg (dem deutschen „Wirtschaftswunder“), die kritische Geister in späteren Jahren als eine „bleierne Zeit“ ansehen, bezogen auf ihre gesellschaftlich konservative Tendenz und das Schweigen der Zeitgenossen über die jüngste Vergangenheit.^[3]

Von einer Aufarbeitung des Nationalsozialismus war in den 1950er Jahren keine Rede.^[4] Der 1963 beginnende Frankfurter Auschwitz-Prozess, die Studentenbewegung von 1967/68 – diese und andere Wegmarken lagen in der Zukunft, als Stumpf sein Buch verfasste. Der von ihm für eine Kapitelüberschrift gewählte Begriff des „Zusammenbruchs“ für das Ende des NS-Regimes und die Kapitulation der Wehrmacht war in der Nachkriegszeit lange gebräuchlich. Er wurde erst 1985 endgültig abgelöst, als der damalige Bundespräsident Richard von Weizsäcker in seiner historischen Rede im deutschen Parlament vom „Tag der Befreiung“ sprach (in der DDR war dies bereits früher offizieller Sprachgebrauch).^[5]

Jahrzehnte dauerte es, bis sich die deutschen Großkonzerne kritisch mit ihrer Rolle im „Dritten Reich“ auseinander setzten. Ein früher Vorstoß der Firma Krupp, die im Jahr 1959 plante, im Krieg eingesetzte Zwangsarbeiter zu entschädigen, stieß auf breite Ablehnung in den Reihen von Wirtschaft und Politik.^[6] 1986 gab Daimler als erster Konzern die Aufarbeitung der Firmengeschichte in der NS-Zeit bei externen Historikern in Auftrag.

Die Deutsche Bahn widmet sich diesem Teil ihrer Geschichte unter anderem im konzerneigenen Museum in Nürnberg. Von 2007–2013 informierte die mobile Ausstellung „Zug der Erinnerung“ an ihren Halten in zahlreichen deutschen Bahnhöfen

Der Bahnhof Berlin Zoologischer Garten im Jahr 1959: Die im ersten Jahrzehnt nach ihrer Gründung geführten Diskussionen um die Zukunft der Deutschen Bundesbahn wirken erstaunlich aktuell

Foto: Historische Sammlung DB AG



über die Deportationen auf der Schiene. Die damalige DB-Personalvorständin Margret Suckale hatte anlässlich der Eröffnung deutliche Worte gefunden und von einer „tragenden Rolle der Reichsbahn beim nationalsozialistischen Völkermord“ gesprochen.^[7]

Die Nachkriegszeit: Hoffnung auf eine neue goldene Ära

So ist die „Geschichte der deutschen Eisenbahnen“ nun selbst historisch – ein Werk, das im Kontext seiner Entstehung gelesen werden sollte. Selbstverständlich konnte auch die große Zäsur der neueren deutschen Eisenbahngeschichte, die Vereinigung von Bundesbahn und Reichsbahn mit der Bahnreform von 1994, darin nicht berücksichtigt werden.^[8]

An anderen Stellen ist das Buch von unveränderter Aktualität. Elektrifizierung, Modernisierung der Fahrzeugflotte, Wirtschaftlichkeit, gesetzliche Rahmenbedingungen und die Konkurrenz des Straßenverkehrs, diese uns vertrauten Themen beschäftigten die Bundesbahn seit ihren Anfangsjahren, wie wir in den abschließenden Kapiteln lesen.^[9] Autor Stumpf, der in der DB-Hauptverwaltung in Frankfurt am Main tätig gewesen war, zeigte sich überzeugt, „daß für die Eisenbahn geradezu ein neues goldenes Zeitalter anbrechen könnte. Aber dazu braucht man vorher Geld, Geld und nochmals Geld.“

Heute, im Jahr 2019, liegen zwei Jahrhunderte Eisenbahngeschichte hinter uns, die Gründung der Deutschen Bahn AG jährt sich zum 25. Mal. Wir schauen gespannt in die Zukunft des Schienenverkehrs. Für den Blick zurück empfiehlt der Bahn Fachverlag allen Freunden der Eisenbahn sowie an der Verkehrs-, Wirtschafts- und Technikgeschichte Interessierten das redigitalisierte Werk von Berthold Stumpf. ■

Quellen und Literatur

- [1] Sabina Jeschke: Digitalisierung und Technik – zwei Seiten einer Medaille. In *Deine Bahn* 8/2018, S. 7.
- [2] Jürgen Osterhammel: *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*. München: C.H. Beck, 2. Aufl., 2016.
- [3] Die Regisseurin Margarethe von Trotta wählte den Titel „Die bleierne Zeit“ für ihren Spielfilm über die Kindheit und Jugend der späteren RAF-Terroristin Gudrun Ensslin in den 1950er Jahren. Siehe „Die Bleikappe des Schweigens“, Interview im *Tagesspiegel* vom 28.4.2007. Online unter: <https://www.tagesspiegel.de/kultur/die-bleikappe-des-schweigens/840180.html>
- [4] Michael Wildt: *Verdrängung und Erinnerung*. In: *Informationen zur politischen Bildung* 316/2012. Online unter: <http://www.bpb.de/izpb/151963/verdraengung-und-erinnerung>
- [5] Katrin Hammerstein, Birgit Hofmann: „Wir [...] müssen die Vergangenheit annehmen“ – Richard von Weizsäckers Rede zum Kriegsende 1985, in: *Deutschland Archiv*, 18.12.2015, Online unter: www.bpb.de/217619
- [6] Joachim Käppner: *Späte Reue der Konzerne*. In: *Süddeutsche Zeitung*, 28.5.2014. Online unter: www.sueddeutsche.de/wirtschaft/aufarbeitung-der-ns-vergangenheit-spaete-reue-der-konzerne-1.1976326
- [7] Zit. n. Margarete Limberg: *Die Rolle der Reichsbahn während der NS-Zeit*. Aus: *Deutschlandfunk Kultur*, 23.1.2008. Manuskript online unter: https://www.deutschlandfunkkultur.de/die-rolle-der-reichsbahn-waehrend-der-ns-zeit.1013.de.html?dram:article_id=167615
- [8] Lesen Sie zu diesem Thema zum Beispiel: Andreas Schwillig, Dr. Stephan Bunge: *20 Jahre Bahnreform und Deutsche Bahn AG – Erfolge und künftige Herausforderungen*. Hamburg: DVV, 2014. Offizielle Publikation im Auftrag der DB, online abrufbar unter: www.deutschebahn.com/de/konzern/geschichte/themen/bahnreform-1188014
Siehe auch: Ritzau, H.-J.; Oettle, K.; Pahl, J.; Stoffels, W.: *Die Bahnreform – eine kritische Sichtung*. Pürgen: Ritzau-Verlag, 2003.
- [9] Mehr dazu bei Christopher Kopper: *Die Bahn im Wirtschaftswunder: Deutsche Bundesbahn und Verkehrspolitik in der Nachkriegsgesellschaft*. Frankfurt am Main: Campus, 2007.