

Einführung

Einführung

175 Jahre Eisenbahnen in Deutschland – Jubiläen und ihre Geschichte

Jubiläumsfeiern von Unternehmen haben die Tendenz, Geschichte in ein mildes Licht zu tauchen, um dann recht frohgemut Reden auf die Zukunft folgen zu lassen. Nun handelt es sich bei der Eisenbahn zunächst einmal nicht um ein Unternehmen, sondern um nichts mehr, aber auch nichts weniger als um eine äußerst praktische technische Erfindung, um nichts anderes also als »Fahrbahnen, die aus zwei parallelen Reihen eiserner Geleise bestehen, auf denen sich hierzu besonders eingerichtete Fuhrwerke durch irgend eine bewegende Kraft (Treibkraft, in der Regel Dampf) bewegen lassen.« So lautete die Erläuterung zu dem Stichwort »Eisenbahnen« in Meyers Konversations-Lexikon aus dem Jahr 1863, die mit dem Hinweis endet, dass die das Eisenbahnwesen betreffende Literatur bereits sehr umfangreich sei.

Gemeint war damit vor allem die Fachliteratur zu Technik und Betrieb der Eisen-

bahn. Die Fülle der Literatur ließ schon im 19. Jahrhundert Fachleute stöhnen, während sie zugleich einen Mangel an Kenntnis beim allgemeinen Publikum beklagten. In seinem Vorwort zur »Schule des Eisenbahnwesens«, die 1857 zum ersten Mal aufgelegt wurde, schrieb Max Maria von Weber: »Sehr viele von denen, welche die Eisenbahn benutzen, drücken sich in die weichen Polster des Coupés, freuen sich des pünktlichen Abganges, äußern sich höchst mißbilligend über einige verspätete Ankunft, sind mit dem Urtheil über gute und schlechte Verwaltung, je nach dem mehr oder minder höflichen Verhalten eines Conducteurs oder Portiers, schnell bei der Hand, halten einen Eisenbahndirector für eine Art höheren Oberschaffner, fühlen zwar im Ganzen ein Behagen, daß das Ding rollt, »schnell rollt«, ihnen Zeit und Geld beim Reisen spart, hegen aber in keiner Weise den Wunsch, die Kräfte kennen zu lernen, die in Bewe-



Eine Medaille erinnert an die Eröffnungsfahrt in Nürnberg. Die Frauengestalt »Industrie« lehnt an einem Flügelrad, das bis heute ein internationales Symbol für die Eisenbahn ist.

gung gesetzt werden müssen, ehe ein Zug pünktlich abgehen, schnell fahren und pünktlich ankommen kann.« Da es aber durchaus andere gab, die den »Mechanismus der mächtigen Beförderungsanstalt« nicht uninteressant fanden und die wünschten, sich ein »Bild von dem Organismus dieses großen Werkzeuges des Zeitgeistes zu machen«, entstand die »Schule des Eisenbahnwesens«. Das Buch von Weber, der als Ingenieur bei dem Berliner Lokomotivfabrikanten Borsig begann, dann für verschiedene europäische Eisenbahngesellschaften arbeitete, um schließlich als Regierungsrat im preußischen Handelsministerium tätig zu sein,

war das Vorbild vieler Autoren: Er hatte es verstanden, die technischen und organisatorischen Fragen des Eisenbahnbetriebes aus einer internationalen Perspektive knapp und anschaulich darzustellen.

Heute sind weltweit nur wenige Bahngesellschaften noch »Beförderungsanstalten«. Selbst wenn sie wie Behörden geführt werden, sind sie schlanker geworden, müssen sich ganz anderen und neuen Wettbewerbsbedingungen stellen und haben das Ziel, in Kooperationen oder als selbständige Unternehmen auf dem internationalen Verkehrsmarkt zu bestehen. Das Kerngeschäft Eisenbahn ist jedoch auf merkwürdige Art noch immer ein »Werkzeug des Zeitgeistes«, selbst wenn seine Bedeutung als das einzige Verkehrsmittel, mit dem »Millionen Passagiere und Millionen Centner Gut sicher und glatt abgehen und ankommen können«, wie Weber schrieb, heute längst

nicht mehr so groß ist wie im goldenen Eisenbahnzeitalter, dem 19. Jahrhundert. Nach Jahren des Niedergangs ist die Eisenbahn inzwischen aber wieder zu einem wichtigen Glied in der Mobilitätskette geworden. Und wenn auch nur deutlich weniger als ein Drittel aller der Bundesbürger regelmäßig Bahn fahren, so hat doch jeder eine sehr spezifische Meinung zu dem Verkehrsmittel. Gerne wird an seinem Zustand – ähnlich dem der Fußballnationalmannschaft – auf den Zustand der Gesellschaft geschlossen.

Die ersten Jubiläumsfeiern

Auch die Art, wie Jubiläen inszeniert werden, ist stets Ausdruck des Zeitgeistes einer Epoche. Das erste Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland wurde bereits 1860 in Nürnberg gefeiert. An den Festivitäten nahmen noch zahlreiche



Wie das Original der Lokomotive »Adler« tatsächlich ausgesehen hat, weiß niemand. Sie gilt als verschollen. Die Inszenierung des Modells oder auch Nachbaus ist Teil der Erinnerung an die erste Eisenbahnfahrt in Deutschland.

Persönlichkeiten teil, die den Bau der ersten deutschen Eisenbahn aktiv mit gestaltet hatten wie der Mitbegründer der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, Georg Zacharias Platner, und der erste Lokführer Deutschlands, William Wilson, der 1860 sogar noch aktiv Dienst tat. Neben dem Personal der Ludwigs-Eisenbahn waren zu der Gedenkfeier am 7. Dezember 1860 auch die Aktionäre der Gesellschaft geladen. Es handelte sich um ein typisches Firmenjubiläum, bei dem zwar bereits die Rolle der Ludwigs-Eisenbahn als »Deutschlands erster Eisenbahn mit Dampfkraft« hervorgehoben wurde, von der späteren Stilisierung der ersten Adlerfahrt zum nationalen Großereignis war man allerdings noch weit entfernt. So wie der Deutsche Bund 1860 in viele Einzelstaaten zergliedert war, so bestand auch das deutsche Eisenbahnwesen aus einer Vielzahl einzelner Gesellschaften, unter denen die kleine Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft eine relativ unbedeutende Rolle spielte. So wichtig nahm man die erste Fahrt mit der Adler-Lokomotive nicht, hatte die Gesellschaft doch drei Jahre zuvor die Dampfmaschine verkauft.

Erst mit zunehmender zeitlicher Distanz und mit einem neuen Nationalbewusstsein nach der Gründung des Deutschen Reiches 1871 wurde die erste Adlerfahrt zum Meilenstein für den Beginn eines neuen Zeitalters und zum nationalen Symbol erhoben. Beim Festakt zur 50-Jahr-Feier der ersten Eisenbahnfahrt 1885 brachte der Festredner des Abends, der bayerische Staatsminister Freiherr von Crailsheim, die veränderte Wahrnehmung des Ereignisses zum Ausdruck. Mit der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn sei ein »neues Zeitalter des Culturlebens« angebrochen, so Crailsheim. Sie sei »der erste Schritt zu einer gewaltigen Entwicklung des internationalen Verkehrs« gewesen. Crailsheim und die übrigen Redner betonten die allgemeine Bedeutung der ersten Adlerfahrt für die Entstehung des Eisenbahnwesens in Deutschland. Neben dem Festakt mit hochrangigen Vertretern aus Politik und Wirtschaft wurde das Jubiläum des Jahres 1885 auch öffentlich begangen. Ein Grundstein für ein Ludwigsbahndenkmal wurde am verkehrsreichsten Platz Nürnbergs, dem Plärrer, gelegt, danach erfolgte die Grundsteinlegung des neuen Bahnhofsgebäudes in Fürth.

Die Bahnhöfe wurden geschmückt, Waisenkinder aus Nürnberg und Fürth in einem Fürther Gasthaus bewirtet und die Betriebseinnahmen des Tages an die Armen verteilt. Erstmals erschien auch eine ausführliche Festschrift über die Geschichte der Ludwigs-Eisenbahn. Festakt, öffentliche Präsentation, Jubiläumsschrift und soziales Engagement gehörten zu den Grundformen der bürgerlichen Erinnerungskultur, die sich im 19. Jahrhundert herausgebildet hatten und die bis heute Bestand haben.

In dieser Zeit – vielleicht um den bayerischen Bedeutungsüberschwang ein wenig zu bremsen – fand auch die Geschichte von dem bayerischen Obermedizinalkollegium Verbreitung. Es habe König Ludwig vor dem Dampfbetrieb gewarnt, da er bei den »Reisenden wie bei den Zuschauern unfehlbar schwere Gehirnerkrankungen« erzeuge und deshalb »müsse der Bahnkörper mit einem hohen Bretterzaune umgeben werden.« So berichtete es der preußische Historiker Heinrich von Treitschke im 1889 erschienenen vierten Band seiner viel gelesenen Deutschen Geschichte. Leider versäumte er es, seine Quelle preiszuge-

ben, und so geistert die zweifelsfrei gut erzählte Geschichte bis heute als Beispiel für technikfeindliche Bedenkenträgerei bayerischer Mediziner durch viele Festreden, ohne dass ihr Wahrheitsgehalt je hätte überprüft werden können.

Nationale Inszenierung und Propaganda

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte sich die erste Adlerfahrt als historische Zäsur und Symbol für den Einzug des technischen Fortschritts in Deutschland weiter gefestigt. Als zudem 1920 die Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn vereinigt wurden, waren die Voraussetzungen gegeben, das kommende Jubiläum erstmals als großen nationalen Gedenktag zu feiern. Die Planungen für die 100-Jahr-Feier 1935 begannen bereits in den 1920er Jahren, als die Reichsbahn erste Pläne für eine Rekonstruktion der Adler-Lokomotive entwickelte. Die Feierlichkeiten wurden jedoch von der 1933 erfolgten Machtübernahme durch die Nationalsozialisten bestimmt, der sich die Reichsbahnführung willig angeschlossen hatte. Der Glanz des Eisenbahnjubiläums wurde ganz für Propagandazwecke des NS-Regimes und

seiner Helfer genutzt. Die lange geplante Festschrift war überwiegend ein Fachbuch, das die Entwicklung des Betriebes und der Technik der Reichsbahn vorstellte. Parallel dazu organisierte die Reichsbahn zur 150-Jahr-Feier auf dem Gelände der Güterabfertigung der Bahndirektion Nürnberg eine große Sonderausstellung, die die neuesten eisenbahntechnischen und betrieblichen Entwicklungen zeigte. Die Ausstellung war jedoch von propagandistischen Themen durchsetzt, die den Besuchern deutlich machten, dass die Eisenbahn ganz im Dienst des NS-Staates und seiner Ideologie stand. Der von der Reichsbahndirektion München in Auftrag gegebene Historienfilm »Das Stahltier« von Wilhelm Zielke fand nicht die Gnade der Machthaber. Zu deutlich war ihnen der Anteil der Engländer an der Geburtsstunde der Eisenbahn in Deutschland. Den Höhepunkt von technischer Leistungsschau und NS-Propaganda anlässlich des Eisenbahnjubiläums bildete die Fahrzeugparade, die am 8. Dezember 1935 in Anwesenheit Hitlers und anderer hochrangiger Vertreter des NS-Staates stattfand. Während der Parade fuhr nicht nur der für das Jubiläum angefertigte Nachbau der »Adler«-Lokomotive an der mit Hakenkreuzfahnen beflaggten

Zuschauertribüne vorbei, sondern auch mehrere mit Hakenkreuzen dekorierte Einheitslokomotiven und ein Zug der NS-Freizeitorganisation »Kraft durch Freude«.

Erinnern im geteilten Deutschland

Nach dem Zweiten Weltkrieg und der Teilung Deutschlands wurde bei der Reichsbahn in der DDR nach einer anderen Erinnerungskultur gesucht. Der »Tag des Eisenbahners«, die Eisenbahnerbrigaden, die Aufmärsche, die Propagandaplakate waren den Ritualen und Formen der 1920er und 1930er Jahre entlehnt und zeigten eine sozialistische Reichsbahn. »Uns gehören die Schienenwege« lautete der programmatische Titel der 1960 anlässlich des 125. Eisenbahnjubiläums in der DDR herausgegebenen Festschrift. Dagegen glich die Festschrift der Bundesbahn »125 Jahre Eisenbahn in Deutschland« wieder mehr einer Firmenfestschrift mit vorangestelltem Werbeblock der westdeutschen Bahnindustrie. Der Schwerpunkt der Darstellung lag auf den Leistungszahlen der »Bundesbahn heute«. Da der Vorstand der Bundesbahn und ihre Direktionspräsidenten sich überwiegend



Die Jubiläumsfestschrift der Bundesbahn von 1960 berichtete über den technischen Fortschritt und den Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg. Im Mittelpunkt der Darstellungen standen die Fahrzeugentwicklung und die Elektrifizierung des Netzes.

aus den alten Reichsbahnfunktionselementen zusammensetzten, erstaunt es wenig, dass eine Auseinandersetzung mit der individuellen, kooperativen und institutionellen Mitverantwortung für die nationalsozialistische Herrschaft nicht stattfand. Die Veröffentlichungen der Bundesbahn blendeten die Beteiligung der Reichsbahn an den Verbrechen des NS-Regimes, an den Deportationen und der Zwangsarbeit konsequent aus. Dies galt auch noch – allerdings unter anderen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen – für die Jubiläumsfeiern von 1985.

Während sich die 125-Jahr-Feier mit Festakt, Jubiläumsschrift und Fahrzeugparade noch weitgehend im traditionellen Rahmen bewegte, war die 150-Jahr-

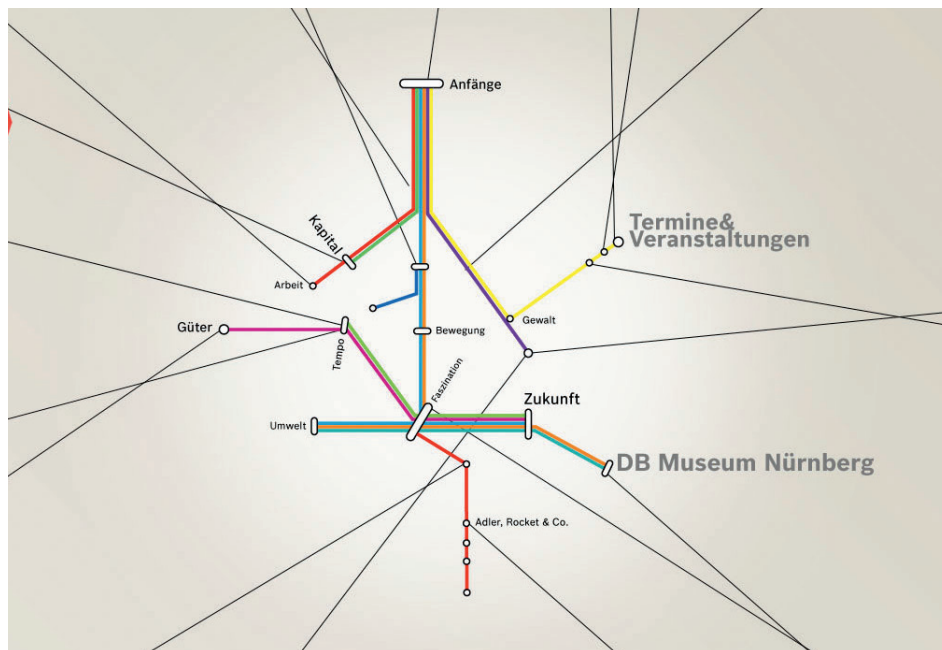


Feier der Bundesbahn eingebunden in ein umfassendes Marketingkonzept. So feierte die Bundesbahn ihr Jubiläum 1985 nicht allein mit einer Jubiläumsschrift, einem Festakt, einer großen Sonderausstellung und einer Fahrzeugparade in Nürnberg, sondern sie nutzte das Jubiläum auch für umfangreiche Werbeaktivitäten, die weit über den Ursprungsort des Jubiläums hinausgingen. Die Verbesserung des Markenprodukts InterCity und die dazugehörige Werbekampagne »IC 85« wurden gezielt in das Jubiläumsjahr verlegt und zeitlich koordiniert mit anderen werblichen Aktionen. Die Bundesbahn nutzte also das Jubiläum, um ihren Kunden die Botschaft zu vermitteln, dass sie nicht nur ein Unternehmen mit erfolgreicher Vergangenheit war, sondern auch eines mit aussichtsreicher Zukunft. Die Konzentration auf die positiven Leistungen der deutschen Eisenbahnen traf allerdings auch auf Kritik. Auf Druck der Öffentlichkeit hin richtete das Verkehrsmuseum Nürnberg, das damals von der Bundesbahndirektion Nürnberg geleitet wurde, in seiner zum Jubiläum 1985

In den 1960er Jahren bat die Bundesbahn bei den Kunden um Verständnis für Unregelmäßigkeiten im Fahrplan. Ein Thema, das bis heute aktuell ist.

neu gestalteten Dauerausstellung nachträglich einen Abschnitt über die Rolle der Reichsbahn im Nationalsozialismus ein, in dem die Mitverantwortung der Reichsbahn für die NS-Verbrechen, insbesondere die Judendeportationen, thematisiert wurde. Dieses zentrale Thema in der Geschichte der Bundesrepublik war zuvor von den Initiatoren der Bundesbahnausstellung ausgeblendet worden bzw. an das Ausstellungs-Projektbüro der Stadt Nürnberg »Zug der Zeit – Zeit der Züge« delegiert worden. Die gleichnamige zweibändige Publikation spiegelte den Stand der Forschung sowie der gesellschaftspolitischen Debatten wider.

In der DDR wurde inzwischen ein anderer Geburtstag begangen, nämlich der 150. Jahrestag der Eröffnung der ersten deutschen Fernbahn Leipzig-Dresden, die im Gegensatz zu der Strecke Nürnberg-Fürth den Vorteil hatte, dass sie auf DDR-Gebiet lag. Zu diesem Jubiläum veranstaltete die Reichsbahn 1989 eine eigene Fahrzeugparade, an der auch ein Nach-



Die Themen der Jubiläumsausstellungen
»Planet Eisenbahn« 2010, im Internetauftritt.

bau der ersten in Deutschland gebauten Dampflokomotive »Saxonia« teilnahm, der 1988 fertig gestellt worden war.

Die Deutsche Bahn AG und das Jubiläum 175

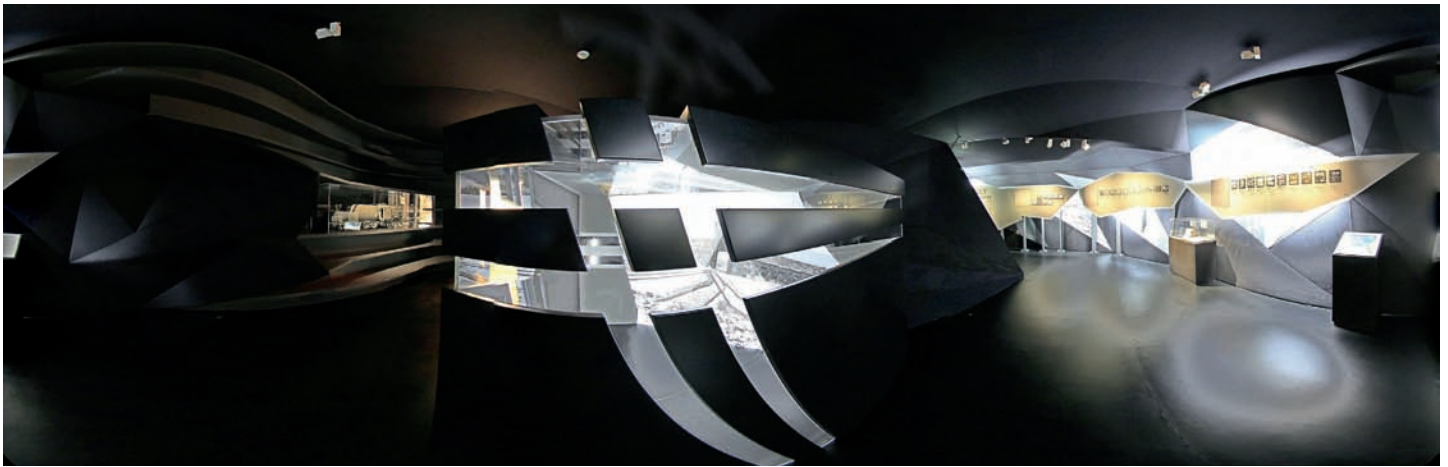
2010 erinnern sich viele Einrichtungen und Initiativen an den Geburtstag der ersten Eisenbahnfahrt in Deutschland. Der Jahresveranstaltungs-kalender auf der eigens von der Deutschen Bahn AG eingerichteten Webseite www.planet-eisenbahn.de, auf der sich jeder mit seinen Veranstaltungen, seien es Dampflokomotive- oder Bahnhofsfeste, Ausstellungen, Lesungen oder auch Sportereignisse, eintragen lassen konnte, war mit mehr als 260 Terminen gut gefüllt. Vor allem in den Städten Nürnberg und Fürth fand ein reiches Kulturprogramm statt, das ganz unter dem Motto Eisenbahn stand. Als ein Unternehmen das viele Wurzeln hat, war die Deutsche Bahn AG bundesweit vor allem mit Bahnhofsfesten präsent. Die beiden eigenen großen Aus-

stellungen »Planet Eisenbahn« und »Adler, Rocket & Co« des DB Museums in Nürnberg, aber auch die Kooperation mit dem Dokumentationszentrum NS-Reichsparteitagsgelände für die Ausstellung »Das Gleis – Logistik des Rassenwahns« haben jedoch ganz bewusst die rein nationale Perspektive verlassen. Immer ging es auch darum, in Kommunikation über Grenzen hinweg zu treten und auch die europäischen Nachbarn in die Reflexion über die Zeit des Nationalsozialismus mit einzubeziehen.

Der internationale oder auch transnationale Blick ist eine inzwischen gängige Praxis in der Geschichtswissenschaft. Die Grundidee der beiden Ausstellungen »Planet Eisenbahn« und »Adler, Rocket und Co«, aber auch dieses Buches, knüpft an die bei Max Maria von Weber und anderen frühen Autoren zur Eisenbahn vorgefundene Tradition einer internationalen Perspektive auf die Eisenbahn an – allerdings ohne den Anspruch zu

haben, enzyklopädisches Wissen zu vermitteln oder gar Technik und Betrieb der Eisenbahn von heute zu erläutern. Analog zu der Jubiläumsausstellung »Planet Eisenbahn« des DB Museums in Nürnberg wurden Themen ausgewählt, die jeweils für sich zeigen, wie sehr die Eisenbahn in ganz unterschiedlichen Epochen Erfindergeist, Mobilität, Kommunikation, Arbeitswelt und Wahrnehmung beeinflusste. Nicht jedes Thema ist in sich chronologisch, aber gemeinsam wird ein Bogen von der Gründung der ersten Eisenbahn-Aktiengesellschaft in England bis hin zu den heutigen Leistungen, Herausforderungen und Erwartungen an die Deutsche Bahn AG und die internationale Verkehrspolitik gespannt.

Für die Erstellung dieses Buches konnten wir auf einen reichen Schatz überlieferter Quellen und eine die unterschiedlichsten Fragestellungen verfolgende Literatur zurückgreifen; vor allem aber auf die inzwischen fast 15-jährige Praxis der Unternehmensgeschichte und des



Firmenmuseums der Deutschen Bahn AG. Da es im Gegensatz zum Mutterland der Eisenbahn England in Deutschland kein nationales Eisenbahnmuseum gibt, oblag es lange Zeit dem Verkehrsmuseum in Nürnberg, das vor 1994 von der Bundesbahndirektion Nürnberg geführt wurde, Aspekte der nationalen Eisenbahngeschichte zu zeigen, die ganz in der Tradition von Technikmuseen stand. Seitdem die 1994 gegründete Deutsche Bahn AG das Museum weiterführt und am Konzernsitz in Berlin ein unternehmenshistorisches Archiv eingerichtet hat, konnten nach und nach Bildquellen erschlossen und neue Fragestellungen für Ausstellungen verfolgt werden. Längst werden

alle Epochen der Eisenbahngeschichte vorbehaltlos gezeigt und es findet ein reger inhaltlicher Austausch mit anderen technischen und kulturhistorischen Museen und Sammlungen statt. So existiert inzwischen ein guter Fundus, auf den die erst 16 Jahre bestehende Deutsche Bahn AG zurückgreifen kann. Darüber hinaus gibt es weltweit eine Vielzahl von Einrichtungen und Privatpersonen, die einzelnen Aspekten des Eisenbahnwesens nachgehen und spezialisiert sammeln. Ihnen allen gilt unser Dank: Sie machen es möglich, mit Bildern und Geschichten zu zeigen, wie sehr unsere heutige Lebensweise noch von der Erfindung des Systems Eisenbahn beeinflusst ist.

Die **Ausstellungsarchitektur** des »Planeten Eisenbahn« im DB – hier in einer Panoramafotografie – hatte durchaus einen futuristischen Aspekt. Sie ließ genügend Raum für seltene Sammlerstücke und auch interaktive Installationen.