

Das Jahrhundert der Eisenbahn : die Herrschaft über Raum und Zeit, 1800-1914 [Ralf Roth]

Autor(en): **Hochreiter, Walter**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **15 (2008)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

l'impact des périodes de crise ou de croissance économique sur les compagnies et la pression que le marché exerce sur l'offre de transport, contraignant les compagnies à s'adapter aux exigences du trafic, de la sécurité et de l'innovation technologique.

Le traitement du rapport entre les compagnies privées et l'Etat s'avère en revanche plus problématique. François Caron réfute parfois de manière quelque peu rapide les controverses dont ont fait l'objet les compagnies privées, qualifiant ainsi la critique syndicale de «vision caricaturale des réalités ferroviaires». (37) De même, s'il est indéniable que la «tutelle administrative de l'Etat» sur les compagnies ferroviaires a pesé sur la rentabilité des capitaux et limité les investissements, son jugement sur le caractère excessif de l'interventionnisme de l'Etat semble discutable. L'Etat, en limitant les ajustements des tarifs aux coûts de production des compagnies n'a-t-il pas été le garant d'une accessibilité plus démocratique à ce mode de transport? En exigeant la construction de lignes secondaires moins rentable que les axes principaux, n'a-t-il pas été le défenseur d'un service public, davantage profitable au développement économique et aux usagers du pays qu'aux actionnaires des compagnies?

On peut aussi regretter l'absence de synthèses thématiques sur la longue période entre 1883 et 1937, ainsi que l'absence de graphiques permettant de visualiser l'évolution des nombreuses données chiffrées que contient l'ouvrage. Il convient néanmoins de souligner la qualité et la richesse des informations de cette œuvre, qui constitue sans aucun doute un ouvrage de références, dont l'existence pour l'histoire des chemins de fer en Suisse fait malheureusement défaut.

Marc Gigase (Lausanne)

Ralf Roth
Das Jahrhundert der Eisenbahn
Die Herrschaft über Raum und Zeit,
1800–1914

Jan Thorbecke, Ostfildern 2005, 288 S.,
 zahlreiche Abb., € 28,-

Die Geschichte der deutschen Eisenbahn im 19. Jahrhundert, ihrer Revolutionierung der Mobilität und ihrer Bedeutung für den industriellen Take-off des Landes, scheint weitgehend erforscht. Die technik- und wirtschaftsgeschichtlichen Abhandlungen erörterten die Bedeutung des Eisenbahnbaus im Rahmen der Industrialisierung Deutschlands durch Stahlverbrauch oder die Beschleunigung des Warenaustauschs. Schivelbuschs *Geschichte der Eisenbahnreise* widmete sich damals neu der Kultur- und Mentalitätsgeschichte, während die Publikation *Zug der Zeit – Zeit der Züge* zum 150-Jahr-Jubiläum der Deutschen Bahn die bunte Vielfalt der Facetten der Forschung – wirtschaftlich, kulturell, politisch, ästhetisch – zur Eisenbahngeschichte aufzeigte. Es erstaunt deshalb erst einmal, dass mit Ralf Roths *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914* eine neue Veröffentlichung zur deutschen Eisenbahngeschichte vorliegt. Zumal sie von der Deutschen Bahn AG initiiert wurde, die sich schon bei dem genannten Ausstellungskatalog zum Jubiläum äusserst schwer tat und bis heute ein gespaltenes Verhältnis zur eigenen Geschichte hat, wie sich aktuell an einer Ausstellung über nationalsozialistische Transporte von Kindern nach Auschwitz zeigt.

Ralf Roths Untersuchung präsentiert sich mit einem breiten Forschungsansatz, da er Mobilität nicht nur als Verkehr begreift, sondern die multidimensionalen Folgen der technischen Revolution im wirtschaftlichen, sozialen, politischen und kulturellen Bereich mit einbezieht. Seine umfassende Herangehensweise

gliedert sich in drei Themenbereiche: Im ersten untersucht er die Gründe für den Durchbruch des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn gegen die Konkurrenz, Interessen und Argumente der Befürworter und Gegner sowie die Visionen, die sich mit der Verkehrsinnovation verbanden. Weiter fragt er nach der technischen Entstehung und der Entwicklung des Netzes im Widerstreit verschiedener Interessen und der Eisenbahn im Spannungsfeld der 1848er-Revolution zwischen Transportmittel des Aufstands und der Konterrevolution. Die kaum zu unterschätzenden Folgen für Mobilität und Migration aller Bevölkerungsschichten, für den rapiden Wandel des Anlitzes von Gross- und Kleinstädten und die dadurch hervorgerufenen kulturpessimistischen «grünen» Bewegungen des späten 19. Jahrhunderts bilden den Abschluss der Betrachtungen.

Von einer Zwangsläufigkeit der Durchsetzung der besten Technologie konnte bei den Verkehrsdiskussionen keineswegs die Rede sein: Roth schildert die Innovationsfähigkeit des Kutschensystems durch die Eilpostkutsche und räumt nebenbei mit dem Mythos auf, erst die Bahn habe Zeitvereinheitlichung und Pünktlichkeit geschaffen. Auch bei den erbitterten Diskussionen um eine spurgebundene Bahn oder ein Strassen-Dampflokomobil stand der Sieger keineswegs fest. Innovation und Fortschritt bildeten sich in der Auseinandersetzung der Meinungen und Interessen. Treibender Faktor der technischen Entwicklung waren auch die überbordenden Utopien, die sich mit der Verkehrsrevolution verbanden: die Abschaffung der Kriege, der uneingeschränkte Wohlstand und die universale Bildung, wie sie etwa der Eisenbahnplaner Friedrich List versprach. Mögen wir darüber heute lächeln, so lässt sich doch festhalten, dass die Eisenbahn mit ihrer enormen Bedeutung für den Transport der Arbeiter und den Austausch von Rohstoffen und Waren

zwischen den Städten in der Tat – wie es damals hiess – der «Leichenwagen» war, «auf welchem Absolutismus und Feudalismus zum Kirchhofe gefahren werden» (Friedrich Harkort). Des einen Hoffnung, des andern Abscheu: Den Gegnern der Bahn, deren vielfältige Argumente und Interessenlagen ausführlich erörtert werden, schien das Dampfross eine «Saat von Drachenzähnen, die eine Revolution erzeugen müsse» (König August von Hannover).

Das «Eisenbahnfieber» jedenfalls brach los mit seinen gigantischen Investitionssummen, die vor allem von Privatbürgern aufgebracht wurden, und einem rasch anwachsenden Netz. Und dies vor allem im Ruhrgebiet, dem Gravitationszentrum der deutschen Industrialisierung, wo sich Lokomotive und Schienen mit Kohlenförderung und Stahlherstellung zu einem Komplex von ungeheurer wirtschaftlicher Dynamik entwickelten. Hier hätte man sich allerdings etwas mehr *hard facts* der Wirtschaftsgeschichte gewünscht, die dieses Ineinandergreifen im strukturellen Wandel belegen, als nur ein paar Angaben über das fulminante Wachstum der Güter- und Personenkilometer der Bahn.

Geradezu spannend zu lesen dann die Rolle der Eisenbahn in der Revolution von 1848. Der Streit zwischen den Industriellen in den preussischen Westprovinzen und den ostelbischen Agrariern um den Bau von Bahnen bildete den Auftakt der Revolution. An den Bahnstrecken und den Bahnhöfen fokussierte sich das Geschehen des Aufstands. Hier wurden nicht nur Truppen oder Aufständische transportiert, in den Bahnhofshallen Kontrolle über den Gegner ausgeübt, sondern auch Nachrichten transportiert, ohne welche die politischen Organe kaum handlungsfähig waren. Als «multifunktionales Kommunikationsmittel» verhielt sich die neue Technologie gleichgültig gegenüber alter und neuer Ordnung.

Sie wirkte sich aber, wie Roth deutlich betont, von Beginn positiv für die Mobilität der Unterschichten aus, die den weit überwiegenden Anteil der Bahnkunden stellten. Als Benutzer der 3.- und 4.-Klasswaggons trugen sie massgeblich zum finanziellen Erfolg der Bahngesellschaften bei, profitierten aber als Letzte von Verbesserungen des Komforts. Die deutschen Bahnen lösten wahre Völkerwanderungen aus, wenn sie ländliche Schichten aus dem Osten in die Metropole Berlin oder in das Ruhrgebiet transportierten. In Letzterem schossen durch die Schienenstränge plötzlich Städte wie Oberhausen aus der Heide empor; aus abgelegenen Dörfern wurden Grosstädte mit Zechenbauten, Fördergruben, Stahlwerken. Heutige Verkehrsknotenpunkte wie Frankfurt am Main schufen die Grundlagen ihrer Stellung durch eine hegemoniale Eisenbahnpolitik und einen repräsentativen, die Reichshauptstadt übertrumpfenden Bahnhof. Schliesslich ermöglichten die Bahnen völlig neue stadtplanerische Entwicklungen. An den Stadträndern entstanden Massenwohnungen, die durch den Zug und spätere innerstädtische Bahnen schnell erreicht werden konnten. Auch die Villenvororte der reichen Schichten orientierten sich am Bahnanschluss; städtische Entwicklungen der Bebauung lassen sich oftmals wie eine Perlenkette entlang den Trassen der Bahn verfolgen. Und schliesslich diente denen, die genug hatten von wuchernden Schienenarealen, Stellwerken, Reparaturhallen und Brückenbauten die Bahn als Fluchtmittel in die geliebte Natur.

Ralf Roth schildert die sozialen und kulturellen Folgen der neuen Verkehrstechnik ebenso umfassend und treffend, wie er Entstehungsbedingungen und Akteure skizziert und die Entwicklung des Netzes im Widerstreit privater oder öffentlicher Leitung ausbreitet. Das Buch besticht nicht unbedingt dadurch, dass es neue Fakten und Interpretationen zur deutschen

Eisenbahngeschichte liefert. Die Zusammenfassung der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Aspekte der Verkehrsrevolution des 19. Jahrhunderts lässt das Buch dennoch zu einem Standardwerk werden. Da es zudem seine Wissenschaftlichkeit in einer menschenfreundlichen Prosa auszudrücken vermag, eignet es sich für jeden Bahninteressierten als Grundlageninformation. Weniger positiv fällt das Urteil über die Leistungen des Thorbecke Verlags aus. Warum das vom Autor beschriebene Gemälde von Adolph Menzel nicht neben dem Text abgedruckt wird, sondern 60 Seiten später, bleibt ein Rätsel. Dass graue Buchstaben auf weissem Papier kaum zu lesen sind, müsste ein Gestalter wissen. Ebenso sollte ein Lektor den Bankier Bleichröder nicht ein paar Zeilen später als Bleichschörder durchgehen lassen.

Walter Hochreiter (Weil am Rhein)

**ViaStoria und Kilian T. Elsasser (Hg.)
Der direkte Weg in den Süden
Die Geschichte der Gotthardbahn**

AS-Verlag, Zürich 2007, 232 S., zahlreiche Abb., Fr. 98.–

Zeitlos gegenwärtig, begleitet von jener ungebrochenen Faszination, die das Verkehrsmittel «Eisenbahn» seit seiner kommerziellen Nutzung ab dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts stets begleitet und charakterisiert hat, «bewegt» (und «erhitzt») das Thema «Eisenbahn» auch gegenwärtig die Gemüter eines RezipientInnenkreises, der von allgemein Interessierten bis hin zu politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträgern reicht. Dies dokumentiert sich nicht nur in der enormen Bedeutung, die der Eisenbahn vor dem Hintergrund anstehender ökonomischer sowie ökologischer Herausforderungen im aktuellen verkehrspolitischen und -historischen Diskurs beigemessen wird, sondern insbesondere auch in einer ver-