

Julius Dorpmüller : die Reichsbahn und die Autobahn. Verkehrspolitik und Leben des Verkehrsministers bis 1945 [Alfred Gottwaldt] / Mythos Reichsautobahn : Bau und Inszenierung der "Strassen des Führers" 1933-1941 [Erhard Schütz, Eckhard Gruber] / Die St...

Autor(en): Zeller, Thomas

Objektyp: BookReview

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

Band (Jahr): 6 (1999)

Heft 2

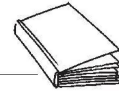
PDF erstellt am: 19.09.2024

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.



NEUE BÜCHER ÜBER STRASSEN

ALFRED GOTTWALDT
JULIUS DORPMÜLLER
DIE REICHSBAHN UND
DIE AUTOBAHN. VERKEHRS-
POLITIK UND LEBEN DES
VERKEHRSMINISTERS BIS 1945

ARGON, 136 S., BERLIN 1995, DM 49,80

ERHARD SCHÜTZ,
ECKHARD GRUBER
MYTHOS REICHSAUTOBAHN
BAU UND INSZENIERUNG
DER «STRASSEN DES FÜHRERS»
1933–1941

CHRISTOPH LINKS, 179 S., BERLIN 1996, DM 68.–

WALTER ZSCHOKKE
DIE STRASSE IN DER VERGESSENEN
LANDSCHAFT
DER SUSTENPASS

GTA-VERLAG, 159 S., ZÜRICH 1996, FR. 60.–

Strassen sind mehr als betonierte oder asphaltierte Transportunterlagen. An Strassen und Strassennetze knüpfen sich Wertungen, Erwartungen und ästhetische Ansichten. Gesellschaften prägen ihre Strassen aus, gleichzeitig verändern diese Verkehrswege durch Gebrauch und Akkulturation ihre sozialen und geographischen Räume. Diese Annahme liegt – in je verschiedenem Ausmass – den hier vorzustellenden Veröffentlichungen zugrunde. Allesamt behandeln sie Planung und Bau von Verkehrswegen, untersuchen Akteure und Interessen und gewichten dabei kulturelle, wirtschaftliche und technische Faktoren in Analyse und Darstellung jeweils unterschiedlich.

Gottwaldts reich bebilderte Veröffentlichung kommt zunächst als politische Biographie daher. Der Autor, Kurator für Schienenverkehr am Museum für Verkehr und Technik in Berlin und ausgewiesener Eisenbahnhistoriker, untersucht den Le-

bensweg von Julius Dormüller (1869 bis 1945), der ab 1926 Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn (DR) und ab 1937 Reichsverkehrsminister war. Gottwaldts eigentliche Themen sind aber die Verknüpfung einer ausserordentlichen Eisenbahnerbiographie mit den politischen, wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen und die Erinnerungspraxis der deutschen Eisenbahnen nach dem Zweiten Weltkrieg. Bis 1980 unterhielt die Deutsche Bundesbahn nämlich eine «Julius-Dormüller-Schule» zur Fortbildung ihrer Mitarbeiter; Dormüllers Grabstelle wurde bis vor wenigen Jahren auf Kosten der deutschen Staatsbahn gepflegt. Dabei war Dormüller als Bahnchef und Verkehrsminister herausgehobenes Mitglied der Funktionselite des nationalsozialistischen Deutschland. Die Deportationszüge der Reichsbahn in die Konzentrationslager stehen für den Grad der Einbindung in und die Bedeutung der DR für das Naziherrschafts- und -terror-system.

Insofern erscheint es überfällig, anhand der Person Dormüllers die Rolle der Reichsbahn im «Dritten Reich» näher zu untersuchen. Ein solcher Wunsch nach professioneller Selbstvergewisserung und nach der Neukonstruktion von Traditionslinien ist derzeit gefragt; er war auch Antrieb für die Deutsche Bahn AG, die Geschichte der deutschen Eisenbahnen von einem Team professioneller Historiker untersuchen zu lassen. Eine Buchveröffentlichung ist für den Herbst 1999 angekündigt. Aber auch danach wird Gottwaldts Biographie wertvolle Aufschlüsse besonders zur nationalsozialistischen Verkehrspolitik bieten.

Dormüller studierte an der Technischen Hochschule Aachen Eisenbahn- und Strassenbau und trat in die Dienste der staatlichen Eisenbahn. Von 1907 bis 1918 baute er Eisenbahnlinien in China. Zuhause in Deutschland stieg er in der 1920 gebildeten Deutschen Reichsbahn

rasch auf. Bei seiner Berufung an die Reichsbahnspitze 1926 kritisierten ihn die Gewerkschaften zunächst als Vertreter der Schwerindustrie. Nach Ansicht des Biographen verstand es Dormmüller jedoch, die Aufgaben der Reichsbahn als grösster Arbeitgeber in der ökonomisch instabilen Weimarer Republik und ihre Rolle als Reparationsobjekt nach den Bestimmungen des Versailler Vertrags zu variieren.

Dass Dormmüller in seiner Eigenschaft als DR-Generaldirektor die Grenzen seiner Spielräume auch bewusst überschritt, zeigt der Skandal um den Schenker-Vertrag. 1931 schloss die Reichsbahn mit der Spedition Schenker einen Vertrag über Zusammenarbeit im Güterverkehr, um Haus-zu-Haus-Verkehr unter dem Dach der Eisenbahn zu ermöglichen. Deutsche Schenker-Konkurrenten protestierten gegen diese Bevorzugung eines Wettbewerbers. Hinter den Kulissen brüskierte Dormmüller indes das Reichskabinett: Er offenbarte, dass die Reichsbahn Schenker bereits völlig aufgekauft habe, dies aber geheim bleiben müsse. Dieser schroffe Schritt verhinderte, wie Gottwaldt schreibt, die Ernennung Dormmüllers zum Reichsverkehrsminister. Die Konsequenzen für die unternehmerische Strategie der Reichsbahn werden jedoch nur angedeutet. Bei diesem wie bei einigen anderen Punkten hätte man sich gewünscht, dass der Autor die bisweilen ausführlichen Zitate und deskriptiven Abschnitte zugunsten einer noch zupackenderen Analyse zurückgedrängt hätte.

Der Hauptteil des Buchs widmet sich der Reichsbahn im Nationalsozialismus. Dormmüller wird als Teil jener konservativen Funktionseleite geschildert, die nach Hitlers Machtübernahme sektorales Funktionieren als wichtigste Aufgabe ansah und in weiten Bereichen ideologische Affinitäten mit den Grundannahmen der

244 ■ neuen Politik aufwies. Zudem bezog

Dormmüller die neue Regierung in sein Machtkalkül ein, das Verkehrsmonopol der Reichsbahn auf der Schiene auf die Strasse auszudehnen, scheiterte aber am Einspruch des Reichsverkehrsministeriums. Nach Pressionen der SA und weiterer Naziverbände, die zum Teil die Entlassung Dormmüllers forderten, schaltete sich Hitler selbst in den Konflikt ein und sicherte die Position des Direktors. Im Gegenzug betrieb Dormmüller die «Gleichschaltung» der DR rasch. Diese Abhängigkeit Dormmüllers von Hitler spiegelte sich auch beim Bau der Reichsautobahnen, als der Diktator die Reichsbahn in das von der Bahn ungeliebte Grossprojekt einband. Als die Regierung Hitler die Autobahnpläne im Frühjahr 1933 vorantrieb, übertrug sie der Reichsbahn «eine Art von Gesamtleitung dieses Projektes» (41). Gottwaldt erklärt diese Indienstnahme durch das Versprechen auf zukünftige Kompetenzen für die Bahn und Dormmüllers geschwächte Stellung durch die Krise von 1933. In der Folge gewann aber im polykratischen Regierungssystem des Nationalsozialismus die Konkurrenzbehörde «Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen» des Strassenbauingenieurs Fritz Todt die Oberhand. Dies schildert Gottwaldt ebenso ausführlich wie die Kriegsvorbereitungen der Reichsbahn und ihre Rolle beim Völkermord an den europäischen Juden.

Insgesamt ist es Gottwaldt gelungen, Dormmüllers Biographie mit einer breit verstandenen Geschichte der Verkehrspolitik zu verweben. Weil ein persönlicher Nachlass fehlt, konnte zwar keine Charakterstudie entstehen. Die politische Rolle Dormmüllers ist aber wichtig genug, um instruktiv Mythen von «unpolitischer» oder «missbrauchter» Technik zurückzuweisen. Damit dürfte das auf Breitenwirksamkeit ausgelegte Buch in einer ausserwissenschaftlichen Öffentlichkeit wichtige Fragen aufwerfen, die innerhalb der



historischen Zunft mit grossem theoretischem Elan diskutiert werden. Für Fachhistoriker bietet die Veröffentlichung wichtige Korrekturen und Ergänzungen der NS-Verkehrspolitik. Vermisst werden Register und Bibliographie.

Die Reichsautobahnen als Bestandteil der Mythen- und Propagandawelt des Nationalsozialismus untersuchen die beiden Berliner Literaturwissenschaftler Erhard Schütz und Eckhard Gruber. Nach einer überraschend kurzen Einleitung, der eine ausführlichere Auseinandersetzung mit dem Begriff des Mythos sicherlich gutgetan hätte, bieten die Autoren eine fundierte Entstehungs- und Baugeschichte der deutschen Autobahnen. Einerseits wollen sie gängige Mythen und populäre Vorstellungen über die nationalsozialistische Urhebererschaft der Autostrassen aufklärerisch konterkarieren und haben dazu die einschlägigen Archive konsultiert. Andererseits und überwiegend interessieren sie sich für die von einer wie auch immer zu wertenden historischen Wirklichkeit losgelöste Realität des Mythos, der durch die massive Propaganda erst seine Breiten- und Spätwirkung entfalten konnte. Auf diesem Gebiet zeigt das Buch seine grössten Stärken. Schütz/Gruber zeigen, welche Repräsentationen die Reichsautobahn in Theaterstücken, Büchern, Hörspielen, Rundfunkreportagen, Gemälden, Gedichten, Brettspielen und Fotografien erfuhr. Diese Propaganda trug Züge der Massenproduktion. In ihrer Breite wurden diese Vermittlungsebenen bislang nicht dargestellt und untersucht. Über diese Analyse erschliesst sich das Argument des Buches, wonach die Autobahn in vielerlei Hinsicht als Medienprodukt und Medienprojekt zu verstehen ist. Besonders hervorzuheben sind die Abbildungen, die weit über Illustrationen hinausgehen und als eigene Argumentenkette das Buch durchziehen. Für die seit den 1970er Jahren stetig anwachsende Litera-

tur zu den deutschen Reichsautobahnen eröffnen Schütz/Gruber eine neue Anschauungsebene, indem sie auf die mediale Wirklichkeit der Betonstrassen eindringlich hinweisen. Fachhistoriker werden allerdings darüber enttäuscht sein, dass die Autoren auf eine ausdrückliche Auseinandersetzung mit der reichhaltigen Literatur verzichteten, so dass die Erkenntnisgewinne oder der Erkenntnisstand nicht immer deutlich werden. Im Fall der «landschaftlichen Eingliederung», also der als landschaftsfreundlich geltenden Bauweise, werden beispielsweise lediglich bekannte Standpunkte referiert, ohne sie anhand von Quellen zu überprüfen.

Als Produkt und Produzent von Anschauung versteht auch der Architekt Walter Zschokke in seiner an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich entstandenen Dissertation die von ihm untersuchte Strasse. Es handelt sich um den von 1938 bis 1946 gebauten Sustenpass. Zschokke zeigt, welche verschiedenen Ideenstränge vom Heimatschutz über die Landschaftsästhetik der deutschen Reichsautobahnen bis hin zur touristisch verwertbaren panoramatischen Erschliessung der Gebirgswelt in die Gestaltung der Passstrasse einfließen. Der Autor gelangt dazu nach einer ausführlichen Einleitung über den Stand der Diskurse zu Landschaft und Strassenbau in den 1920er und 30er Jahren. Ausserdem wird die Motorisierung dargestellt. Die textliche Untersuchung der Strasse folgt ziemlich gerahmt und erst nach dem augenfälligsten Argument des Buchs: Einer Serie von aufschlussreichen Fotografien Zschokkes der Strasse und ihrer Panoramen. Die offensichtliche Faszination des Autors durch seinen Gegenstand verknüpft sich, und darin liegt der Wert der Arbeit, mit einer Analyse der diskursiven Kontexte der Zeit. Allerdings hätte es die Argumentationskraft noch verstärkt, wenn der Autor die von ihm detail-

liert beschriebenen technischen Merkmale der Wendeplatten und Haltepunkte stärker mit internen Diskussionen der beteiligten Architekten und Ingenieure in Zusammenhang gebracht hätte. Wenn Zschokke in seinem Epilog für die 50er Jahre von einem Paradigmenwechsel zugunsten eines funktionalistischen, «amerikanischen» Leitbildes spricht, dann unterstellt dies eine hohe Übereinstimmung der Akteure vor und nach diesem Wertewechsel. Zumindest in Deutschland waren aber kontroverse Debatten über Funktionalismus und Traditionalismus in der Architektur bereits in den 20er Jahren auch unter der Prämisse der «Amerikanisierung» virulent, und ein Blick auf zeitgenössische divergierende Vorstellungen in der Schweiz hätte die Perspektiven erweitert. Zu fragen wäre z. B. auch, unter welchen gesellschaftlichen und politischen Konstellationen eher regionalistisch oder funktionalistisch orientierte Architekten Aufträge erhalten und wie sie jene zu ihren Gunsten oder Ungunsten zu nutzen verstehen. Damit soll allerdings nicht der grundlegende Wert der Arbeit geschmälert werden, die eine aufschlussreiche Fallstudie mit dem Anspruch auf Verallgemeinerung darstellt. Mehr als merkwürdig ist allerdings, dass das ohnehin schmale Literaturverzeichnis nach eigenen Angaben auf dem Stand von 1985 ist. In den zwölf Jahren bis zum Erscheinen des Buchs sind schlichtweg zu viele diskussionswürdige Titel erschienen, als dass man auf eine Auseinandersetzung so nonchalant verzichten könnte.

Vergleichend lässt sich festhalten, dass die drei untersuchten Veröffentlichungen trotz ihres stark unterschiedlichen methodischen Anspruchs einige Gemeinsamkeiten aufweisen. Alle drei rücken Strassen aus dem funktionalen Verwendungskontext in einen historisch

246 ■ lokalisierbaren Entstehungskontext und

zeigen die verschiedenen Ansprüche und Werthaltungen auf. Gottwaldt erläutert an der Person Dormüllers die Doppelfunktion des Verkehrswesens als Voraussetzung des Wirtschaftslebens und als normativ eingeschriebener Zukunftsträger. An diesem Punkt setzen Schütz/Gruber ein und klassifizieren die Reichsautobahnen als modernitätsversessene Anstrengung einer jungen Diktatur, die über mediale Überhöhung und Gebrauch Mythen stiftete. Zschokke schliesslich untersucht detailliert und kontextgebunden das Fallbeispiel eines Alpenpasses, das Aufschlüsse über die Spielarten regionalistischer Architektur erlaubt. Zusammengekommen provozieren die drei Untersuchungen weitere Analysen einzelner Strassen oder Strassennetze, von denen die Verkehrsgeschichte nur profitieren kann.

Thomas Zeller (München)

**HANS-LIUDGER DIENEL,
BARBARA SCHMUCKI (HG.)
MOBILITÄT FÜR ALLE
GESCHICHTE DES ÖFFENTLICHEN
PERSONENNAHVERKEHRS IN DER
STADT ZWISCHEN TECHNISCHEM
FORTSCHRITT UND SOZIALER
PFLICHT**

FRANZ STEINER, STUTTGART 1997, 269 SEITEN,
FR. 96.-

«Blicken wir auf die jüngere Literatur seit den 1970er Jahren zur Geschichte des öffentlichen Personenverkehrs. Obwohl das Thema bestens geeignet wäre, Sozial-, Wirtschafts-, Politik- und Technikgeschichte zu verknüpfen, angebots- und nachfrageorientierte Ansätze gegenüberzustellen, [...] das Thema zudem durch seine politische Brisanz auch Appeal hätte, haben sich ihm Historikerinnen und Historiker kaum angenommen.» (20)