

Schiene ohne Güter?

Von der Vernunft zum Laster

Nicht für die Beförderung von Personen, sondern für den Transport von schweren Gütern wurde einst die eiserne Bahn erfunden. Doch der Frachtverkehr auf der Schiene, über ein Jahrhundert lang nahezu Monopol, Bestimmung und Seele der Eisenbahn, verliert immer mehr an Gewicht – schildert **BAHN***Epoche*-Autor Joachim Seyferth. Von Verkehrspolitik und Straßenlobby seit Jahrzehnten auf Talfahrt geschickt, droht entgegen aller Ratio das Entgleisen der Güterbahn, und überlässt uns eine Eisenbahn ohne Seele in einem Land voller Laster.

Aller Anfang war schwer. Unter dem Ladegewicht abenteuerlicher Transportbehelfe, ausgemergelter Karren und altertümlicher Fuhrwerke versanken ihre hölzernen Radscheiben und Walzen final im Erdreich der Feld- und Waldwege. Das Gewicht von befüllten Fässern oder von steinernen und eisenhaltigen Natur- und Bodenschätzen brachte Heerscharen von schweißgebadeten Arbeitern zur Verzweiflung. Der Transport von Baumaterialien, Hab & Gut, Ernten, Jagdbeute und Brennstoffen war eine kräftezehrende und lebensverkürzende Schinderei, ein einziger Verschleiß von Mensch, Tier und Material.

Dann wurde die Schiene erfunden. Im Alten ägyptischen Reich (2700 bis 2200 v. Chr.) waren es zunächst eingefahrene Rillen im Erdreich, welche die fragilen Räder führten. Ab dem späten Mittelalter verlegte man längs dieser Einkerbungen Holzplatten oder Bohlen, welche die vormals punktförmigen Belastungen auf eine spurförmige Fläche verteilten und den Weg zur Bahn machten. Feld- und Grubenbahnen, die schweren Wägelchen auf zerbrechlichen Holzschienen oft noch von menschlicher Muskelkraft bewegt, sprossen aus und unter den Boden. Schließlich hatte der Engländer Richard Reynolds, ein Eisenhüttenbesitzer aus Birmingham, im Jahre 1767 die Idee, seine überzähligen Gusseisen in Plattenform auf die verschlissenen Holzbohlenschienen seiner Hüttenbahn zu legen – die Geburtsstunde der Eisenschiene. Pferdebahnen konnten jetzt noch größere Lasten aufnehmen, danach stellte der Ingenieur Richard Trevithick 1804 die erste Dampflokomotive vor und aus dem Pferd wurde eine Maschine, die nicht nur Wasser soff, sondern auch Kohlen fraß.

Die neuen Traktions- und Tragmittel, nun zusammen mit der Spurführung stofflich mehrheitlich aus Eisen, wurden jedoch mitnichten zur Beförderung auch von Personen, sondern zunächst nur zum Transport von Waren eingesetzt. Die Beförderung von Gütern ist also der Ursprung und die Seele der Eisen-Bahn. Für das leichte Gewicht eines Menschen genügte das Pferd oder das just erfundene Laufrad, viel schneller und wendiger als der erste Personenzug, der im Mutterland der Eisenbahn 1825 seinen Dienst aufnahm. Albern, das leichte Abteil einer Postkutsche auf den schweren Schienenwagen zu setzen, der für die Aufnahme von Steinen, Holz und ebenfalls Eisen konstruiert war. Nein, allein der Güterverkehr war die schwerwichtige Prädestination, die eigentliche Seele der Eisenbahn.

Wegen ihrer Güterlast wurden die Gleise bevorzugt entlang der flachen Flusstäler verlegt, Produktion, Handel und Gewerbe siedelten sich in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe an. Aus Steinbrüchen, Bergwerken und Wäldern brachten Lorenbahnen, Fuhrwerke, erste Förderbänder oder Seil- und Schmalspurbahnen das schwere Gut zur „großen“ Eisenbahn, die längst spezielle Güterzug- und Rangierlokomotiven entwickelt hatte. Selbst die erfolgreichste

Anfangspackung der Spielzeug- und späteren Modelleisenbahnen bestand aus dem Güterzüglein mit kleinrädiger Tenderlokomotive, mit dem auf dem Gleisoval nebst Stumpf- oder gar Ausweichgleis viel mehr Kreativität und Spielfreude als mit der schnöden Donnerbüchsen-Garnitur ausgelebt werden konnte.

Viele Strecken entstanden primär für den Güterverkehr, das Fuhrgewerbe und die Binnenschifffahrt hatten erstmals Verluste und Niedergang zu beklagen. Der Mittelpunkt der Umschlagplätze war nun der Bahnhof, in größeren Städten entstanden eigene Güter- und Rangierbahnhöfe. Der Eisenbahn-Güterverkehr schuf neue Berufe wie Rangierer, Hemmschuhleger, Güterbodenarbeiter, Wagenmeister und nicht zuletzt Fahrladeschaffner (für die kleinen Güter in den Gepäckwagen). Selbst kleinere Bahnhöfe besaßen ihren eigenen Rangierteckel oder eine Kleinlok, neben dem Fahrkarten- gab es den Güterschalter und nahe den Ladestraßen wurden die großen Lager und Silos der Landwirtschaft errichtet.

Nur die Eisenbahn war in der Lage, Güter gleichzeitig effizienter und schneller als andere Verkehrsträger zu befördern. In diesem Bereich erlangte sie ein gutes Jahrhundert lang das Monopol.

Viele Jahrzehnte erzielte sie durch den Güterverkehr bis zu mehr als zwei Drittel ihrer Einnahmen und zahlreiche, vor allem kleinere Strecken hatten ihm ihren Fortbestand zu verdanken.

Selbst Fahrkartenausgaben einschließlich Gepäck- und Expressgutabfertigungen waren bis in die Siebziger- und Achtzigerjahre des vorigen Jahrhunderts innerbetrieblich den jeweiligen Güterabfertigungen angegliedert, ein Fahrkartenverkäufer war somit bei der „Ga“ beheimatet. Der Güterverkehr war Standbein, Stolz und mehrheitliche Präsenz des Schienenverkehrs – eben die Seele der Eisenbahn.

Erstmals bedrängt und angegriffen wurde dieser Charakter der Eisenbahn zwischen den beiden Weltkriegen, was die spätere Zeitschrift „Der deutsche Eisenbahner“ im Jahre 1955 so formulierte: „Es ist jedem Eisenbahner hinreichend bekannt und zu einer Tatsache geworden, daß im Zeitalter der Technik das Schienenfahrzeug, das den Verkehr eines Jahrhunderts bestimmte, erst im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts durch den Verbrennungsmotor, vereint mit dem Luftreifen und der gepflegten Straße der Neuzeit, einen erbitterten Konkurrenten in dem wendigeren und leistungsfähigeren Straßenkraftfahrzeug fand. Der schienengebundene Verkehr verlor immer mehr an besonders hoch tarifierten Gütern, weil die verladende Wirtschaft den direkten schnelleren Haus-Haus-Verkehr mit Kraftfahrzeugen bevorzugte.“



Städtisches Logistikzentrum im ausgehenden Dampfzeitalter. Lok 74 430 verschiebt im Frankfurter Hauptgüterbahnhof (4. Dezember 1957).

Güter gehören auf die Bahn.

Neben urbanen Prestigeobjekten ist für die Güterbahn kein Platz und Wille da: Abriss vor der Skyline der Finanzindustrie anno 1999.

