

Die Staatsbahn für die deutsche Republik

Schlüsseldatum 1. April 1920

Alle dem Eisenbahnfreund geläufigen Evolutionen von Gleisen und Brücken, Lokomotiven und Wagen, Zuggattungen und Fahrplänen wurden und werden unterfüttert und überlagert von Fragen und Entscheidungen zur Trägerschaft der Bahn als Behörde oder als Unternehmen und in zentraler oder regionaler Führung. In jedem Land der Welt ging es bei Weichenstellungen zum riesigen Arbeit- und Auftraggeber Eisenbahn mit seinen immensen Einflüssen auf Produktion, Handel und militärische Beweglichkeit und der hohen nationalen Symbolwirkung von Bahnhöfen und Zügen um große Politik. Um diese Politik wurde in Landtagen und Zeitungspolemiken schon gerungen, bevor der erste Zug fuhr; und um diese Politik geht es noch in dem neuesten Leserbrief, den Sie heute früh über den alltäglichen Bahnärger gelesen haben.

Unzweifelhaft war die Zusammenführung der Länderbahnen des vormaligen Kaiserreiches und der nunmehrigen jungen Weimarer Republik ein zentrales Ereignis in der Verwaltungsgeschichte unseres öffentlichen Verkehrs. Grundsätzlich neue Fakten und etwa gar sorgfältig gehütete Geheimnisse habe ich hierzu nicht zu enthüllen. Doch steckt in diesem Datum viel mehr als der im Passiv formulierte und damit ohne Ursachen und Urheber bleibende Kalendereintrag, wonach an jenem Tage die Deutsche Reichsbahn gegründet „wurde“.

Die Benutzung eiserner Kunststraßen

Vom 18. bis ins frühe 19. Jahrhundert war in Frankreich, Großbritannien, Preußen und Bayern der Kanal für die Güterschifffahrt das vorrangige infrastrukturelle Projekt. Von ihm glaubte man auch das Verkehrskonzept für die mit Dampflokomotiven zu befahrenden

„eisernen Kunststraßen“ ableiten zu können: die privaten Benutzer würden dem Staat als Erbauer und Verwalter angemessene Gebühren entrichten. Die Komplexität des Systems Eisenbahn gebot aber die hierarchische Zusammenfassung der laufenden Unterhaltung der Schienenwege, der Überwachung der Dampfkessel und der Bremsen, der Unterweisung und Beaufsichtigung des Personals, der Bedienung der Signale und der Protokollierung der Zugläufe. Ökonomisch überzeugte außerdem die unternehmerische Bündelung von Personen- und Güterverkehr. Erst mit den vielfältigen Kommunikationstechniken unserer Tage kann man eine Vielzahl von Anbietern auf die Strecke lassen. Alltägliche Fehlleistungen und Ausfälle belegen weiterhin die Grenzen dieses Modells.

Betriebs- und Verkehrs-komplex Eisenbahn

Der Strecken-, Fahr-, Geschäfts- und Werkstättenorganismus konnte als staatliche Behörde oder als Privatfirma aufgebaut werden. Ersteres Modell setzte sich in Braunschweig, Bayern, Baden und Württemberg durch, letzteres zunächst in Preußen, Sachsen und Österreich. Maßgeblich war jeweils das Kräfteverhältnis zwischen Privatkapital und staatlichen Potenzen. Industrie und Banken an

Rhein und Ruhr waren zahlungskräftig genug, um die Cöln-Mindener Eisenbahn auf Aktienbasis zu bauen. Weitere Gesellschaften in Preußen folgten in dichter Folge. In Österreich war der Staat so knapp bei Kasse, dass er das weitgespannte Konzept des Schieneweges vom Adriaufhafen Triest über den Donauhafen Wien bis zu den Weichselhäfen bei Krakau den internationalen Großbanken überlassen musste. Bayern, Baden und Württemberg waren zwar auch nicht mit staatlicher Finanzkraft gesegnet, doch war das Handelskapital hier noch nicht zum dynamisch agierenden Industriekapital gereift, so dass der Staat einspringen konnte und musste.



Kleiner Mann, was nun? Einer von über einer Million Bediensteten der Reichseisenbahnen stellt sich als Fahrkartenverkäufer im Bahnhof Berlin-Grünnewald bei Stulle und einer Tasse Muckefuck in Pose. Man spricht vom Heer der Eisenbahner, beim größten Arbeitgeber der Weimarer Republik. Dieser Mann – offenbar körperlich unverehrt aus Schützengraben und Stahlgewitter heimgekehrt, weder von Spanischer Grippe dahingerafft noch revolutionären Straßenkämpfen zum Opfer gefallen – trägt selbstbewusst das Stahlhelm-Abzeichen am Dienstroock. Diese Organisation der Frontsoldaten propagierte, wie viele andere mit ihr, eine demokratiefeindliche Weltanschauung.