

Zu diesem Buch

Wenn man die Berichte zweier Augenzeugen über einen Autozusammenstoß mit angehört hat, dann kommen einem allerlei sorgenvolle Gedanken über die Geschichtsbücher.

Unbekannt.

Dieser etwas ketzerische Satz, der möglicherweise die tägliche, leidvolle Erfahrung eines Amtsrichters widerspiegelt, mag auch einem in den Sinn kommen, der sich lesend, forschend oder rezensierend mit der Eisenbahn und ihrer Geschichte beschäftigt (oder beschäftigen muß). Naturgemäß gilt dies weniger für die „großen Themen“, gilt aber sicher für Gebiete, bei denen es eher um „Themen am Rande“ geht. Von einigen dieser Randthemen soll deshalb hier die Rede sein.

Eisenbahngeschichte reduziert sich, wie immer wieder zu hören ist, vielfach auf die Lokomotivgeschichte; ja, manchmal sogar ausschließlich auf die Beschäftigung mit den diversen Loktypen, Baureihen und Betriebsnummern. Schon vor Jahren hat mal einer überspitzt formuliert, daß für viele die Eisenbahn (und damit ja wohl auch ihre Geschichte) am Zughaken der Dampflokomotive (!) aufhört... Die Frage ist, ob dieser Satz jemals so absolut gestimmt hat, und weiter sei gefragt, ob dieser Satz, wenn er denn je richtig war, heute und morgen noch so stimmt? Festzuhalten bleibt, daß sich schon heute ein Trend abzeichnet, der auch andere Themen in den Mittelpunkt des eisenbahnhistorischen Interesses rücken läßt. Das fängt bei den modernen Traktionsarten an, setzt sich mit einer wachsenden Beachtung der Reisezug- und Güterwagen fort und schließt mittlerweile auch schon die Geschichte einzelner Bahnen ebenso ein wie beispielsweise die verschiedenen Stellwerksformen. Gewiß, dies sind nur einige Stichworte, die Aufzählung kann und will auch gar nicht vollständig sein.

Bemerkenswert ist aber immerhin, daß in letzter Zeit die große Ausstellung „Die Welt der Bahnhöfe“, ausgehend vom Pariser Centre Georges Pompidou, erstaunliche Erfolge an vielen anderen Plätzen „verbuchen“ konnte. (Allein der hervorragend illustrierte deutschsprachige Ausstellungskatalog erlebte inzwischen schon drei Auflagen!) „Die Welt der Bahnhöfe“ war also ganz offensichtlich dazu angetan, einem breiteren Publikum etwas von der Faszination der Bahn zu vermitteln. (Ob eine Ausstellung „Die Welt der Dampflokomotive“ eine ähnliche Sogwirkung gehabt hätte? Man weiß es nicht genau.) Bahnhöfe also erscheinen als ein Kristallisationspunkt, der viele Menschen „anspricht“: Abschied und Wiedersehen, Fernweh und Heimweh, Freud und Leid. Fachleute machen natürlich noch feine Unterschiede, etwa wenn es darum geht, die verschiedenen Bahnhofsformen zu unterscheiden; auch die Fahrdienstvorschrift der DB wäre hier zu nennen, für die Bahnhof natürlich auch nicht gleich Bahnhof ist! Doch kommt wohl die ganze Kälte und Anonymität, die unsere „modernen“ S-Bahn-Stationen auszeichnen, am besten in den zahllosen „Wandmalereien“ zum Ausdruck! Da war zum Beispiel im Sommer 1980 in großen schwarzen Lettern in Gräfeling, unmittelbar unter dem Signalfernsprecher, zu lesen: „LIEBE MARTINA! WENN DU AUS FLORENZ ZURÜCK KOMMST, BRAUCHST DU MICH NICHT BESUCHEN, ICH BIN NÄMLICH WEG...“

Vielen Menschen, früher sicher mehr noch als heute, bedeutet der Bahnhof eben immer noch mehr als nur die Möglichkeit, Anschluß an die große, weite Welt zu bekommen oder zu haben. So sind ja gerade bei vielen Nebenstrecken die häufigen Doppelnamen für Bahnhöfe auch ein deutlicher Hinweis darauf, daß seinerzeit, beim Bau der Bahn, weitschauende Gemeindeväter lieber bereit waren, einen etwas weiteren Weg in Kauf zu nehmen als ganz ohne Anschluß zu bleiben.

Zarskoje Selo und Pawlowsk nahe dem heutigen Leningrad und Navarro in Argentinien sind drei kleinere Bahnhöfe, von denen in Wort und Bild in zwei Beiträgen dieses Jahrbuches die Rede ist. Und wer beim Lesen vielleicht schon zustimmend genickt hat („Endlich mal keiner der großen, immer wieder genannten Großstadtbahnhöfe“), der mag jetzt noch weiterlesen: Das durch Hartkopie verfremdete Foto von Emil Weiß auf der gegenüberliegenden Seite, entnommen dem Bildband „Eisenbahn + Kamera“ (Mainz, 1981), steht ja nicht von ungefähr hier. Hillesheim-Dorndürkheim, diesen längst stillgelegten Bahnhof zeigt das Bild, liegt im Herzen von Rheinhessen, an der Strecke von Gau Odernheim nach Worms. Eisenbahngeschichte? Ja, denn gerade so ein Foto kann ja zur Herausforderung werden und mag deshalb hier als Beispiel stehen. Halten da noch Züge? Ein Blick ins aktuelle Kursbuch lehrt, daß die beiden (!) Ortsnamen, in *magerer Schrägschrift* gesetzt, anzeigen, daß es sich um „Orte (handelt), die nur von Buslinien bedient werden“. Und wann fuhr der letzte Zug? Da muß man – in diesem Falle – schon einige Kursbuch-Jahrgänge durchblättern, ehe man fündig wird. Hillesheim–Dorndürkheim, an der alten Kursbuch-Strecke 274b, bekam zwar 1972, bei der allgemeinen Umstellung, noch eine „richtige“ Kb-Streckennummer ohne Zusatzbuchstabe, doch sollte die Freude darüber nicht mehr lange währen. Die Strecke ist letztmals im DB-Kursbuch Sommer 1974 aufgeführt. Schon in der nächstfolgenden Ausgabe ist von Bahn-Anschluß keine Rede mehr, da heißt es nur noch lapidar „Fahrplan siehe Omnibuslinie 6635“, und die war dann eben nicht mehr im Kursbuch Schiene zu finden.

Ein Beispiel nur für viele, wie gesagt. Aber als Thema der Eisenbahngeschichte unter mehreren Gesichtspunkten interessant: Welche Bedeutung hatte diese Strecke einst? Wann wurde sie eröffnet (und wann stillgelegt)? Wer zeichnete für den Bau dieses heute so verwahrlosten Bahnhofs verantwortlich? Warum wählte der Architekt damals Klinkersteine in zwei verschiedenen Farben? (Die ästhetisch schöne Wirkung dieser Baustoffe kann man an der gleichen Strecke bei einigen, von privaten Bauherren mit erkennbar hohem Aufwand restaurierten Fassaden bewundern!) Kurz: Der Bahnhof Hillesheim–Dorndürkheim, den konnte Emil Weiß eigentlich nur noch so, verfremdet, für eine Bildveröffentlichung freigeben. Bevor Sie nun aber eine – durchaus lohnende – Fahrt entlang rheinhessischer Nebenbahnen planen: Solche Strecken und ähnlich schöne (ehemals schöne) Bahnhöfe gibt's auch in Ihrer Nähe. Es sei denn, Sie kommen zu spät: Wenn die Bahn keinen Käufer finden konnte, die Gemeinde kein Interesse oder kein Geld hatte, wenn sich also ein Abbruchunternehmen der Sache annehmen mußte, dann kann es leider auch passieren, daß nur noch das Straßenschild „Bahnhofstraße“ davon kündigt, daß hier einmal Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden konnten...

Eisenbahnhistoriker hätten jetzt also mindestens schon drei Themen: Einmal die architektonische Erscheinungsform von Bahnhöfen abseits der Großstädte und „Rollbahnen“ und ihr Schicksal; eine Dokumentation ehemaliger Bahngebäude (z. B. auch der alten Stellwerke und Wassertürme) und ihre weitere Verwendung nach dem Verkauf wäre ein anderes Thema – und schließlich sollte jemand mit einem Faible für Daten (bald) einmal darangehen, neben Streckeneröffnungsdaten auch Streckenstilllegungsdaten aufzulisten. Eine Liste, die ja leider so schnell nicht abzuschließen sein wird, wenn man alles ernst nimmt, was so aus berufenem Munde zu hören ist... Gleichviel: Früher oder später verschwinden solche Strecken dann ja auch aus amtlichen Kartenwerken, und wortwörtlich wächst Gras darüber. Und was nicht als Wanderweg erhalten bleibt oder durch verbliebene Kunstbauten „auffällt“, gerät schnell in Vergessenheit. Es wäre also bestimmt eine dankenswerte Aufgabe, stillgelegte Strecken in der skizzierten Art und Weise zu dokumentieren. (Und dies nicht nur, weil man dann schneller nachschlagen könnte, wann zum letztenmal in Hillesheim–Dorndürkheim ein VT 795 gehalten hat!) Zugegeben, es gibt eine Dokumentation dieser Art zum Teil ja schon: In Form der Fotos von Abschiedsfahrten auf dieser oder jener Strecke. Aber meist ging es da um den „letzten Zug“, die letzte Dampflokbaureihe. Mit anderen Worten: Die für den Reisenden oft sehr viel bedeutsameren Bahnhöfe, die gibt's bestimmt nicht lückenlos im Bild, oder doch?

Gut, einmal unterstellt, es gäbe sie – würde das vorliegende Material schon den Ansprüchen einer Dokumentation genügen können? Meist, das hat wiederum die Schlußredaktion auch an diesem Jahrbuch gezeigt, wird doch schlicht und einfach vergessen, das Aufnahmedatum auf der Rückseite der Vergrößerung festzuhalten. Und später muß dann das mehr oder weniger gute Gedächtnis „nachhelfen“... Hier wäre oftmals etwas mehr Sorgfalt und Genauigkeit sicher wünschenswert. (Jedenfalls vom Standpunkt dessen her gesehen, der immer wieder Manuskripte und Fotos auf ihre Eignung für eine Veröffentlichung hin zu „durchleuchten“ hat.)

Nun soll aber niemand sagen, Bahnhöfe, was soll's? Von den übrigen Bauwerken, die einen Bahnhof ausmachen, war ja auch schon die Rede. Beispielhaft sei hier nur an das „Plädoyer für ein vernachlässigtes Gebiet der Technikgeschichte: Vom Schicksal der Stellwerke“ erinnert, das Martin Krieg und Günther Steinhauer in den DGEg-Nachrichten Nr. 40A (März 1980) veröffentlicht haben. Man braucht ja nur mal abseits der Hauptstrecken „über Land“ zu fahren, um festzustellen, daß es hier noch Dinge gibt, die anderswo schon längst technischen Zwängen oder dem Fortschritt weichen mußten: Zerschlagene Fensterscheiben an einem lange schon brachliegenden Lokschuppen wären ebenso zu finden wie mechanische Signalanlagen und die guten alten Telegraphenmasten entlang der Strecken.

„Hauptsache Dampflok“, so kann man gelegentlich in einer Anzeige lesen, diesen Slogan gibt's als Aufkleber zu kaufen... Doch war die Dampflokomotive eben nicht „die ganze Welt der Eisenbahn“ und inzwischen ist leider vieles von dem, was auch einmal zur Bahn gehört hat, was ihr Erscheinungsbild mitbestimmt hat, der Spitzhacke, dem Schneidbrenner oder dem Rotstift zum Opfer gefallen. Höchste Zeit also, dokumentierend zu reisen und zu fotografieren! Die nächsten Folgen dieses Jahrbuches könnten ein Spiegelbild dieses Appells – so ist dieses „Nachwort“ gemeint – sein. Die Schriftleitung jedenfalls ist für fundierte Beiträge stets dankbar, auch wenn nicht jedes Manuskript sofort veröffentlicht werden kann. Was aber sauber recherchiert und dokumentiert ist, auch mit technisch einwandfreien Fotos, Zeichnungen und Karten, das wird man früher oder später hier, im „Jahrbuch für Eisenbahngeschichte“, nachlesen können. Themen jedenfalls gibt es „die Fülle“, und das neue, in den nächsten Jahren fortzuschreibende Register, wird mit dazu beitragen, daß hier abgedruckte Informationen dem Eisenbahnhistoriker stets „zur Hand“ sind.

Horst-Werner Dumjahn