

Vorwort: Julius Dormmüller – ein deutscher Eisenbahner

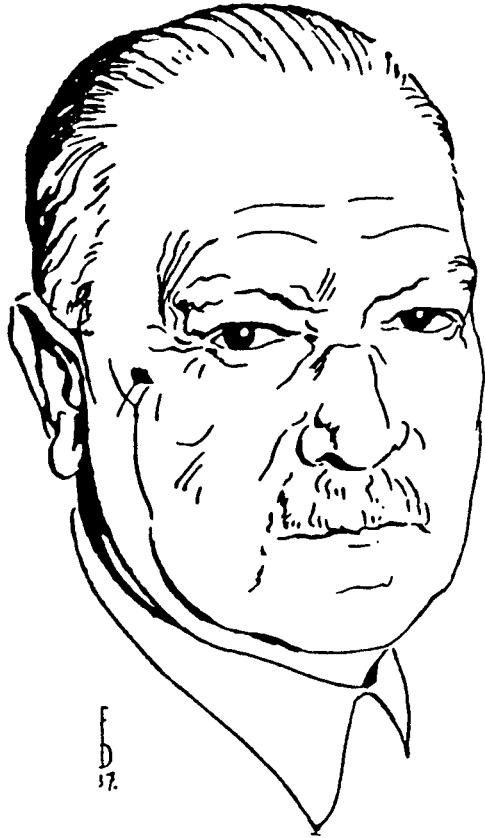


Bild 1 – Julius Dormmüller, deutscher Eisenbahner und Politiker. Federzeichnung eines unbekanntes Künstlers nach der Ernennung zum Reichsverkehrsminister.

ABBILDUNG AUS „DEUTSCHE HANDELSWARTE“, 1937



Bild 2 – Der runde Reichsbahn-Adler. Das Symbol der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, entworfen 1922 von Otto Firlé, war an Personenwagen befestigt.

ABBILDUNG: SAMMLUNG WOLFGANG DIENER

Die Zeit der alten Deutschen Reichsbahn währte von 1920 bis 1949, also etwa vom Ende des Ersten bis zum Ausgang des Zweiten Weltkriegs. Ihre Historie umfasste eine Phase der Demokratie während der Weimarer Republik, eine Epoche der Diktatur während des „Dritten Reiches“ sowie eine kurze Nachkriegszeit. Neben dem Alltag der zahllosen Arbeiterzüge und massenhaften Gütertransporte bot sie den luxuriösen „Rheingoldzug“, die bunten Triebwagen des Schnellverkehrs sowie die „Fahrten ins Blaue“ oder den „Gläsernen Zug“ für Ausflugsreisen. Die Deutsche Reichsbahn war bis zum Kriegsende der Arbeitgeber von insgesamt mehreren Millionen Menschen auf ihren Lokomotiven, den Bahnhöfen und Strecken.

Die Reichsbahnzeit war die Epoche von Julius Dormmüller (1869 – 1945), eines Bauingenieurs. Der Reichsbahn-Generaldirektor von 1926 bis 1945, zugleich Reichsverkehrsminister von 1937 bis 1945, überdauerte in seinem Amt eine Vielzahl von Reichskanzlern der Republik. Während seiner zwanzig Dienstjahre als oberster Chef der Reichsbahn ließ er viele Züge, Empfangsgebäude und sogar Autobahnen bauen. Er experimentierte mit Stromlinien-Fahrzeugen, mit dem „Flug-Eisenbahn-Verkehr“ und mit Straßenrollern für Eisenbahnwagen. Zuletzt stand er für eine kurze Zeit an der Spitze fast des gesamten europäischen Verkehrswesens, als Adolf Hitler ihn dazu brauchte. Dormmüllers Name ist untrennbar mit der deutschen Nationalgeschichte verbunden, denn er versah sein Amt auch in acht Jahren der deutschen Expansionspolitik, des Zweiten Weltkriegs und des Judenmords. Der Begriff „Logistik“ war damals noch nicht geläufig, doch man muss sagen: Ohne das Transportwesen ist dieser Teil unserer Vergangenheit nicht denkbar.

Straßennamen erzählen Geschichte. Dem preußischen Dichter Theodor Fontane ist in seinem letzten Roman „Der Stechlin“ von 1897 ein Satz gelungen, den die betagte Hauptfigur Dubslav beim Nachdenken über Vergänglichkeit und Ruhm spricht: „Hausname, Straßename, das ist überhaupt das Beste. Straßename dauert noch länger als Denkmal.“ Die Sentenz galt auch für Dormmüller. Bereits wenige Wochen nach dem Machtantritt der Nationalsozialisten im Januar 1933 fand sich in jeder deutschen Stadt ein Platz oder eine Straße, die nach Adolf Hitler und Hermann Göring benannt waren. Diese Straßenschilder hat man im Mai 1945 wieder entfernt. Als in Wuppertal-Elberfeld am 16. August 1939 die seitherige Wolkenburgstraße in „Dormmüllerstraße“ umbenannt wurde, drückte das die Wertschätzung für den damaligen Reichsbahn-Generaldirektor und Reichsverkehrsminister aus. Der gelehrte Eisenbahner Julius Dormmüller feierte an jenem Tag seinen 70. Geburtstag; er hatte in dieser Straße seine ersten Lebensjahre verbracht. Nach dem Ende des Krieges, in den jungen Jahren der Bundesrepublik, wurden in weiteren Eisenbahnerstädten noch mehrere neue „Dormmüllerstraßen“ geschaffen. Erst 45 Jahre nach der Ehrung von 1939, im Sommer 1984, erhielt die Dormmüllerstraße in Wuppertal wieder die alte Bezeichnung, da ihr Namenspatron in die Kritik geraten war.

Die Entscheidung der Wuppertaler Stadtväter wurde von vielen nicht verstanden, denn Julius Dormmüller war und ist als markante Figur im deutschen Eisenbahnwesen sehr beliebt. Die Eisenbahner bildeten immer eine besondere Kaste in der deutschen Gesellschaft, und deshalb waren sie froh, dass von 1926 bis 1945 ein echter Eisenbahner und Bauingenieur an ihrer Spitze stand. Dormmüller war ein lebensfroher Mann mit großen Fähigkeiten als Organisator und Menschenkenner. Seine Fachkompetenz galt als über jeden Zweifel erhaben, seine Allgegenwart war fast sprich-