

Ein Buch über 175 Jahre deutsche Eisenbahnen zu schreiben: eine so ehrenvolle wie schwierige Aufgabe! Wo anfangen, wo aufhören? Lokomotiven und Wagen! Netzentwicklung mit kühnen Brücken, Tunnels und triumphalen Bahnhöfen! Gewiss. Aber Eisenbahngeschichte ist auch Verwaltungs-, Rechts- und Kulturgeschichte; die Eisenbahn wurde Voraussetzung für Kriege nie gekannter Dimension, sie veränderte die Welt und unser Land und spiegelte zugleich alle Veränderungen wider, die Staat und Gesellschaft im dynamischsten Abschnitt der Menschheitsgeschichte erlebten. Wie schnell sind mit jedem der angeschnittenen Themen schon hundert Seiten gefüllt! Und doch wird der Kenner von Materie und Epochen noch beanstanden können: Wo bleiben die städtebaulichen Aspekte, wo bleibt die große Erzählung vom Luxus in Schlaf- und Speisewagen? Wo bleiben die technischen Rekorde, die Unglücke? Wo bleibt die Vernetzung mit dem Schiffsverkehr auf Flüssen, Seen und Meeren? Die Bahnpost und die Architektur, das Personalwesen und die Verbände der Arbeiter und Beamten? Der kritische Blick auf Anpassung und Widerstand in Zeiten der Diktatur? Die legitimen Kinder der Eisenbahn in Gestalt von Straßenbahnen und U-Bahnen ...?

Ich gebe gerne zu, mit der Niederschrift des Buches ohne vollständige Klarheit über Bewältigung und Gewichtung dieser Vielfalt begonnen zu haben. Unerwartet fasziniert hat mich sogleich die Vorgeschichte des Eisenbahnwesens. Seit meiner Jugend ausgestattet mit ein paar literarischen Überlieferungen von „mutigen und vorausschauenden Eisenbahn pionieren“, wurde ich sofort

in den Bann gezogen von der geschichtlichen Dramatik an der Schwelle des Industriezeitalters, die mit einer „guten alten Zeit“ so gar nichts zu tun hat. Von jener Epoche ausgehend, versuche ich mich an einer Erzählung, die neben Schienen und Rädern auch die Macht und das Geld, den militärischen Leichtsinnsinn und das politische Verbrechen nicht vergisst, zu mancher Spezialmaterie jedoch vorbehaltlos auf die weiterführende Literatur verweisen muss. Die Komplexität des Themas Mobilität holt uns bei der Betrachtung der jüngsten Zeit wieder ein, die ich nicht nur als öden Nachklang der Eisenbahngeschichte gelten lassen will. Es lohnt sich, weltweite Entwicklungen in der Verkehrswirtschaft unserer Zeit von der einen oder anderen Anekdote zu unterscheiden, über die sich Kunden und Beobachter amüsieren oder ärgern können. Bahnreform und Beteiligung privater Träger, Spezialisierung auf Marktsegmente und Globalisierung auch auf der Schiene sind für sich genommen weder gut noch böse. Wer der Eisenbahn eine starke Zukunft gönnt, darf sich nicht mit dem nostalgischen Befund begnügen, ihre große Zeit sei eben vorbei. Und diese starke Zukunft müssen wir ihr gönnen und für diese Zukunft der Eisenbahn müssen wir die Politik mit unserer Kraft als Wähler, als Konsumenten und als kritische Beobachter aus einer Vielzahl ökologischer und energiepolitischer Gründe in die Pflicht nehmen.

Gute Fahrt in die nächsten 175 Jahre, liebe Eisenbahn! Du wirst noch gebraucht!

Andreas Knipping
im November 2009