

Egor Lykov

Die Rolle der Eisenbahn in der gesellschaftlichen Beschleunigung des 19. Jahrhunderts

ProScientia-Vortrag. Innsbruck, 8. April 2019

Wodurch lassen sich die gesellschaftlichen Veränderungen im anbrechenden Industriezeitalter historisch greifbar machen? Die Eisenbahn wurde bereits von Zeitgenossen zum Wahrzeichen der neuen Zeit gemacht. So zeigt der Roman von Wilhelm Raabe „Die Kinder von Finkenrode“ (1858) mit seinen Bahnhof- und Wagenabteilszenen die ersten Literarisierungen des neuen Verkehrsmittels, das sofort mit Beschleunigung in Verbindung gebracht wurde. Die 30 Jahre später erschienene Novelle von Gerhart Hauptmann „Bahnwärter Thiel“ (1888) thematisiert die Bedrohung der traditionellen Gesellschaft, die die fortschreitende Modernisierung, Industrialisierung und Eisenbahnisierung mit sich brachten. Ausgehend von dieser Grundannahme haben wir uns der Frage zugewandt, welche Veränderungen das Aufkommen der Eisenbahnen im 19. Jahrhundert mit sich brachten und wie sie die anderen Sphären des menschlichen Lebens nachhaltig beeinflussten.

Die Eisenbahnen baten eine einzigartige Leistung an, die zu jener Zeit von kaum einem anderen technischen System angeboten werden könnte, nämlich die rasche Überwindung von Raum und Zeit. Die Eisenbahnfahrt war immer eine Raumerfahrung, die zur Steigerung der Raumkenntnisse führte. So begann allmählich ein neues Wissensregime zu etablieren, bei dem die Geschwindigkeit und Beschleunigung zu entscheidenden Kategorien zur Messung und Quantifizierung des gesellschaftlichen Fortschritts wurden.

Die Eisenbahnen wurden von ihrer Planung an zum Politikum, indem ihre gesellschaftliche Rolle ausverhandelt wurde. So haben sich die meisten europäischen Länder für den Eisenbahnbau entschlossen, weil dieses komplexe Unterfangen staatlichen und vor allem militärpolitischen Interessen diene. Zugleich lässt sich eine beträchtliche Diskrepanz zwischen der argumentativen (militärischen und politischen) Legitimierung des Eisenbahnbaus und den konkreten Baupraktiken erkennen. So wurden die unzureichenden Kapazitäten, Probleme infrastruktureller Natur und Fehlen der Planung zu den Grundfaktoren des Versagens der Eisenbahnen während der Kriege und folglich der militärischen Niederlagen. Das war, um nur exemplarische Beispiele zu nennen, während der Schlacht bei Königgrätz 1866, des Krimkrieges 1853–1856 und des Ersten Weltkrieges der Fall. So entschied sich das Russische Reich von den Anfängen des Eisenbahnbaus an für eine andere Spurbreite (die sogenannte „Breitspur“), damit der Feind im Kriegsfall ins Land mit der Eisenbahn nicht einfahren könnte.

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass die Eisenbahnen für die schnell wachsende Ökonomie der Industriestaaten von besonderer Bedeutung waren. So stand die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnlinien wohl im Vordergrund des praktischen Gebrauchs dieses neuen Verkehrsmittels. Die rasante Zunahme der Güterbeförderung und Entwicklung der Industrie sowie der Landwirtschaft machten die Händler und Besitzer der Eisenbahnkompanien zu Hauptprofiteuren der Eisenbahnisierung. So tauchten in vielen Ländern sogenannte „Eisenbahnkönige“ auf, welche ihr Vermögen durch den Eisenbahnbau und die Güterbeförderungsdienstleistungen verdienten. So konnte der schweizerische Eisenbahnkönig Alfred Escher die Stadt Zürich zu einem der wichtigsten Wirtschaftszentren der Welt etablieren und uneingeschränkten Einfluss auf die eidgenössische („demokratische“) Politik nehmen. Die Eisenbahnkönige agierten international. So wurde z.B. der preußische Unternehmer Paul von der Wiese zum reichsten russischen Eisenbahnkönig Pavel fon Derviz.

Die ökonomische Bedeutung der Eisenbahnen zeigte sich auch in der internationalen Zusammenarbeit in der Eisenbahnbranche. Es gab einen regen Austausch und Wissenstransfer (inkl. Industriespionage) zwischen diversen europäischen Ländern, Russland und den USA im Bereich der Eisenbahntechnik und -technologie. Die transnationale Zusammenarbeit bleibt nach wie vor einer der wichtigsten Aspekte der Unterstützung vom internationalen Handel. In diese lange historische Tradition ordnet sich auch das gegenwärtig kontrovers diskutierte Projekt „Breitspur“, das die Güterbeförderung ohne Güterumschlag von China und Russland bis nach Wien ermöglichen soll.

Die Eisenbahnen dienten ebenfalls kolonialen Zwecken und stellten bis zu einem gewissen Grad ein flexibles Instrument der imperialen Raumkontrolle dar. In diesem Kontext sind viele Kolonialeisenbahnbauprojekte bekannt (wie z.B. die deutschen Uganda- und Togo-Bahnen in Zentralafrika). Auch die Imperien, die keine überseeischen Kolonien hatten, machten den Gebrauch von dieser Kontrollfunktion der Eisenbahnen, was z.B. in Österreich-Ungarn und Russland durchaus der Fall war. Die Eisenbahn war dabei keine homogene, generische Technologie. Vielmehr setzte sie sich aus verschiedenen Technologien zusammen. Eine der wichtigsten Komponenten der Eisenbahntechnologie waren Kommunikationsmedien, die in der Regel im Eisenbahnkontext entstanden und weiterentwickelt wurden. Das trifft in erster Linie auf die Einführung des Telegraphen und des Telefons zu. Diese Kommunikationsmedien drangen zusammen mit Eisenbahnen in die Landschaften ein und ermöglichten somit der staatlichen Verwaltung, die imperiale Raumkontrolle zu stärken.

Die Entwicklung der Eisenbahnen im 19. Jahrhundert ging auch mit dem technischen Fortschritt zusammen. So wurden die technischen und technologischen Neuerungen sozial

ausverhandelt und basierten auf einem neuen Verständnis des ökonomischen und sozialen Erfolgs. Die Geschwindigkeit und die Möglichkeit, sich beschleunigen zu können, wurden dabei entscheidend für die Einschätzung der Erfolge und Misserfolge. In dieser Zeit wurzelt der beinahe maniakale Eifer zur Vermessung und Quantifizierung, der den modernen Glauben an die „Zahlen“ begründet haben soll. Diverse Messgeräte und Eisenbahnstatistiken aus dem 19. Jahrhundert zeigen nicht die verlässlichen Daten über die eisenbahnbezogenen Quantitäten und Qualitäten, sondern verdeutlichen in erster Linie, worauf die Gesellschaften des Industriezeitalters einen besonderen Wert legten. Dies waren zweifellos Geschwindigkeit, Mobilität und Profit.

Verwendete Literatur

Dilts, James D. *The Great Road. The Building of the Baltimore and Ohio, the Nation's First Railroad, 1828–1853.* Stanford, California 1993.

Gerstner, Franz Anton von. *Über die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau.* Wien 1824.

Heinimann, Alfred. *Technische Innovation und literarische Aneignung. Die Eisenbahn in der deutschen und englischen Literatur des 19. Jahrhunderts.* Bern 1992.

Lykov, Egor. *Russia and Austria: Two Centuries of Railway Cooperation.* In: *The Railway Transport* 12(2018), p. 59–61.

Nachtigal, Reinhard. *Die Murmanbahn 1915–1919. Kriegsnotwendigkeit und Wirtschaftsinteressen.* Remshalden: Bernhard Albert Greiner 2007.

Schenk, Fritjof Benjamin. *Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter.* Stuttgart: Franz Steiner 2014.

Wenzhuemer, Roland. *Connecting the Nineteenth-Century World. The Telegraph And Globalization.* Cambridge: Cambridge University Press 2015.