

Johann-Günther König

Pünktlich wie die deutsche Bahn?

Eine kulturgeschichtliche Reise
bis in die Gegenwart



Johann-Günther König

Pünktlich wie die deutsche Bahn?

Johann-Günther König

Pünktlich wie die deutsche Bahn?

Eine kulturgeschichtliche Reise
bis in die Gegenwart

zu**Klappen!** 

Inhalt

Es rollen die Räder	7
1. Ihr Reiseplan	9
2. Ihre nächste Reisemöglichkeit	16
3. Verzögerte Abfahrt ins Eisenbahnzeitalter	24
4. Gute alte Zeit?	37
5. Alles Aussteigen	50
6. Anschluss an Modernität und Fortschritt	57
7. Reisen in stets überfüllten Zügen	76
8. Verspätete Staatsbahn verpasst 21. Jahrhundert	83
9. Staatsunternehmen im Wettbewerb	99
10. Bahnhof verstehen	104
11. Kursbuch ade	119
12. Pünktlich wie die Eisenbahn	126
13. Voraussichtliche Ankunftszeit	148
14. Klimafreundlich auf dem Nebengleis	159
15. Betriebsstörung bei der Verkehrswende	169
16. Höchste Eisenbahn für die deutsche Bahn	183
Anmerkungen / Nachweise	192
Literaturhinweise	214
Der Autor	218

Es rollen die Räder

Der große Dichter Hans Christian Andersen (1805–1875) fuhr am 10. November 1840 zum ersten Mal in seinem Leben mit der Eisenbahn. In deutschen Landen, um genau zu sein, wo sie anders als in seiner Heimat Dänemark bereits in Fahrt gekommen war. Seine durchaus märchenhaften Empfindungen bei der Reise mit dem »Dampfwagen« schilderte Hans Christian Andersen wenig später in einer kleinen Erzählung, die mit der Zeile anhebt: »Da manche meiner Leser keine Eisenbahn gesehen haben, will ich zuerst versuchen, diesen einen Begriff von einer solchen zu machen.«

Da ausweislich amtlicher Statistiken eine große Zahl der Bundesbürgerinnen und -bürger nicht mit der Eisenbahn in Berührung kommt, scheint mir Andersens Versuch, »einen Begriff von einer solchen zu machen«, alles andere als obsolet. Wohlan: »Wir wollen uns einen gewöhnlichen Landweg vorstellen, er laufe gerade, er mache eine Biegung, gleichviel, aber eben muß er sein, eben wie eine Stubendiele, daher sprengen wir jeden Berg, der sich in den Weg stellt, bauen auf starken Bogen eine Brücke über Sümpfe und tiefe Thäler, und wenn sich dann der ebne Weg vor uns erstreckt, legen wir da, wo die Räderspuren gehen wird, Eisenschienen, welche die Wagenräder erkennen können. Die Dampfmaschine wird vorgespannt mit ihrem Meister darauf, der sie zu lenken und aufzuhalten versteht. Wagen kettet sich an Wagen mit Mensch oder Vieh, und fort fährt man. Auf jedem Punkt des Weges weiß man Stunde und Minute, wann die Wagenreihe eintreffen wird, man hört meilenweit die Signalpfeife, wenn der Zug in Bewegung ist, und ringsumher wo Nebenwege für gewöhnlich Fahrende und Gehende die Eisenbahn durchschneiden, läßt die aufgestellte Wache den Schlagbaum vor ihnen nieder, und die guten Leute müssen warten bis wir passirt sind. [...] Seht, das ist eine Eisenbahn!«¹

1. Ihr Reiseplan

Eingestiegen, abgefahren. Pünktlich angekommen? Nein. Der ICE Berlin–München verspätete sich am 8. Dezember 2017 heftig, und die Anschlusszüge in der bayerischen Metropole waren längst weg. Nichts Besonderes?

Am 8. Dezember 2017 rauschten zu der um mehrere Jahre verspäteten Eröffnung von Deutschlands neuer Schnellfahrstrecke zwei Sonderzüge mit Ehrengästen und Journalisten über die Nord-Süd-Magistrale. Sie liefen bei der von der Deutschen Bahn als Rekordfahrt beworbenen Premierentour pünktlich im Berliner Hauptbahnhof ein und fuhren nach dem prächtigen Festakt auch pünktlich wieder nach München ab. Auf der Rückfahrt nach Bayern kam einer der beiden Sonderzüge jedoch mehrmals nach Zwangsbremssungen auf der mit 29 Tunneln und 22 Brücken gespickten Strecke zum Stehen. »Störung in der Zugbeeinflussungsanlage« hieß es zunächst, dann »in Kürze gleich weiter« und schließlich »es gibt eine wiederkehrende Fahrzeugstörung«. Aus der geplanten Ankunft in München um 23.15 Uhr wurde nichts. Als der ICE gegen 0.30 Uhr nur noch im Schnecken tempo »auf Sicht« vorankam und die Zugbegleiter mit der Ausgabe von Taxigutscheinen im Wert von zigtausend Euro begannen, schwante so einigen Fahrgästen aus Oberbayern, dass sie keinen Anschlusszug mehr erreichen würden.

In der Tat endete die glanzvoll begonnene »Rekordfahrt« trostlos um 1.22 Uhr im fast menschenleeren Münchener Hauptbahnhof. Die Verspätung betrug zwei Stunden und sieben Minuten; der Zug war ebenso lange unterwegs gewesen wie vor der Eröffnung der zehn Milliarden Euro teuren Schnellfahrstrecke des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (inzwischen fährt er mehr oder weniger plangemäß). Für Spott brauchte die Deutsche Bahn AG nicht zu sorgen. »Verspätet – wie üblich«, lautete das ernüchternde Resümee.

»Warum soll es Ehrengästen besser gehen als Normalfahrern?« das hämische.²

Warten, warten, warten – wer Bahn sagt, muss hierzulande leider allzu häufig auch Verspätung sagen. Fahrgäste sollten beim Bahnfahren jedenfalls zwei Tugenden abrufen: Geduld und Humor. Und schon kommen mir *Reisen im und um das Zimmer herum* des Konstanzer Literaturprofessors Bernd Stiegler in den Sinn, sprich das »Reisen ohne sich vom Fleck zu bewegen und dabei doch vieles in Bewegung zu setzen«.³ Dafür benötigt unsereins ja keine Auskünfte über Abfahrts- und Ankunftszeiten, muss keinen Anschlusszug verpassen oder gar Busersatzverkehr in Kauf nehmen und sich schon gar nicht im waltenden Tarifdschungel verheddern oder an einem Ticketautomaten verzweifeln. Durchsagen wie »Reisende, die sportlich unterwegs sind und nicht zu viel Gepäck haben, sollten den Anschlusszug noch erreichen«, bleiben einem bei Lehnssesselreisen in den eigenen vier Wänden auch erspart. Wobei von dienstlich festgelegten Phrasen abweichend formulierte Durchsagen manchmal etwas Tröstliches haben: »Für alle neu zugestiegenen Fahrgäste ohne Platzreservierung: Willkommen auf unserer Stehparty!« Oder: »Denken Sie an Pinguine! Dann ist die kaputte Klimaanlage nicht so schlimm.« Kurz: »Wir bitten Sie, den Zirkus zu entschuldigen, den wir gerade mit Ihnen veranstaltet haben.«⁴

Im Intercity-Express (ICE), Intercity (IC) und Eurocity (EC) wird bei der Bereitstellung das Faltblatt *Ihr Reiseplan* ausgelegt.⁵ Es enthält übersichtliche Informationen zum Zuglauf (Haltebahnhöfe mit Ankunfts- und Abfahrtszeiten), über Serviceleistungen sowie Anschlussverbindungen. Den QR-Code nicht zu vergessen, der via Smartphone »aktuelle Informationen zur Fahrt«, im Zweifelsfall zu außerplanmäßigen Halts gibt. Fatalerweise erweist sich der geduldig papierene Fahrplanauszug der Deutschen Bahn jeden Tag aufs Neue für so einige Fahrgäste als irreführend. So kann schon die erste Eintragung – z.B. *Köln Hbf ab 6.44* – in der Praxis durch die Mitteilung des Zugchefs ad absurdum geführt werden: »Aufgrund einer Stellwerksstörung

verlassen wir den Bahnhof mit circa dreißig Minuten Verspätung.« Weitere Konfusionen durchaus inbegriffen: »Der Zug fährt in umgekehrter Wagenreihung ohne die Wagen 18, 21 und 25. Sitzplatzreservierungen können nicht angezeigt werden.« Ob die unter der Rubrik »Service im Zug« gelisteten Leistungen tatsächlich gewährt werden – wer weiß. Die Durchsage »Aufgrund einer elektrischen Störung kann das Bordrestaurant leider keine warmen Speisen zubereiten« ist durchaus kein Fahrgastlatein. Die im Reiseplan bei allen angefahrenen Bahnhöfen angegebenen minuten-genauen Abfahrtszeiten von Anschlusszügen in allen Ehren; bei Verspätungen können sie nur allzu oft »leider nicht warten«. Ist das eine Übertreibung?⁶

Verspätet war, ist und droht für die Zukunft so einiges bei der Eisenbahn zu sein. So kam sie in deutschen Landen erst Ende 1835 und damit fünf Jahre später nachhaltig in Fahrt als in Großbritannien, wurde die viel rentablere elektrische Traktion sehr viel später als möglich zum Standard, sind dringend notwendige infrastrukturelle Modernisierungen grotesk und das Programm »Digitale Schiene« ziemlich verspätet und so weiter und so fort. Verspätet haben nicht zuletzt die Wissenschaftler damit begonnen, den verbreiteten romantischen Verklärungen der Eisenbahn gleichsam aufs Flügelrad zu fühlen (ein Rad mit Flügeln symbolisiert weltweit die Eisenbahn und den Schienenverkehr). So gibt es bislang keine mir bekannt gewordene Untersuchung zur historischen Entwicklung der Pünktlichkeit bei den deutschen Eisenbahnen seit 1835. Dabei gehört die Pünktlichkeit zu den systemspezifischen Vorteilen des Schienenverkehrs. Übrigens erfolgte hierzulande auch die Einführung der für die Fahrpläne so wichtigen Einheitszeit, der Mitteleuropäischen Zeit, erst 1893. Die Verspätung betrug zum Beispiel gegenüber Serbien fast ein Jahrzehnt. Die Erforschung der sozialen Herkunft, der Reiseziele und -zwecke, Komfortwünsche und Beschwerden der Fahrgäste hat merkwürdigerweise mit einer gewaltigen Verspätung gegenüber der von Bahnlinien, Lokomotiven, Signalen und anderen bahntechnischen Artefakten eingesetzt; sie hält sich bislang in engen Grenzen.⁷

In diesem Buch kommen jedenfalls sowohl verstorbene wie auch lebende deutsche Bahnreisende bzw. ihre fiktiven Gestalten ausreichend zu Wort.⁸

Die Eisenbahn hat hierzulande ab Beginn der 1830er Jahre die Lebensbedingungen und den Erfahrungshorizont der Menschen erheblich verändert. Unter dem Druck industrieller und finanzieller Interessen setzte sie sich rasch durch und avancierte zu einem wichtigen Träger des landgestützten Personen- und Gütertransports (Letzterer bleibt in diesem Buch ausgeblendet). Eingeführt und etabliert wurde die Eisenbahn fast durchgängig von privaten Gesellschaften. Ihr riesiges ökonomisches Potenzial erwies sich als Glücksfall für viele Unternehmer, Industrielle und Spekulanten. Ihr großes militärisches Potenzial wiederum blieb der Politik nicht lange verborgen – auch deshalb endete das erste Zeitalter der Privatbahnen auf den Hauptstrecken am Ende des 19. Jahrhunderts. Vom Aufstieg der Eisenbahn zum führenden Verkehrsmittel profitierten zumal immer mehr Fachschriftsteller und Herausgeber von Zeitungen, Zeitschriften und Büchern – die Fülle grundlegender Monografien sowie von Artikeln und Jahresberichten war bereits um 1900 unüberschaubar. Nicht zuletzt die Sicherheit des Zugbetriebs wurde in Folge der stetig steigenden Geschwindigkeit sowie rapiden Verdichtung des Schienenverkehrs ein Dauerthema in Fachwelt und Öffentlichkeit.

Das 20. Jahrhundert wartete für den deutschen Schienenverkehr mit mehreren Zäsuren auf – mit der Etablierung einer einheitlichen Staatsbahn nach dem Ersten Weltkrieg, dem Betrieb von zwei Staatsbahnen nach der deutschen Teilung, dem dramatischen Bedeutungsverlust im Zuge der Durchsetzung der Massenautomotorisierung ab Mitte der 1960er Jahre und der Verschmelzung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG nach der Vereinigung. Die Übertragung des Schienenpersonenverkehrs in die Obhut der Bundesländer sowie die Öffnung des deutschen Eisenbahnnetzes für nichtbundeseigene Eisenbahnunternehmen kurz vor dem Millennium kamen hinzu.

Seit 1996 können private Eisenbahnunternehmen wieder die deutschen Lande erobern bzw. auf den »diskriminierungsfreien« Zugang zum mit rund 33500 Kilometern sechstlängsten und zweitdichtesten Streckennetz der Welt pochen. Der Eisenbahn-Markt (!) unserer Tage spiegelt ein zunehmend verwirrendes Puzzle privater, öffentlich und staatlich kontrollierter Unternehmen und Holdinggesellschaften und folgt den herrschenden ökonomischen Prinzipien von Wachstum, Konkurrenz und Gewinnmaximierung. Die nach wie vor in Bundesbesitz befindliche Deutsche Bahn AG ist längst keine monopolistisch agierende Staatsbahn mehr, sondern nur mehr ein Eisenbahnverkehrsunternehmen unter anderen. Zwar meinen viele, wenn sie von der »Bahn« sprechen, die Deutsche Bahn. Aber eben zuweilen auch Wettbewerber wie beispielsweise die Hohenzollerische Landesbahn AG. Wie dem auch sei, der seit 1994 waltende und schaltende Staatskonzern Deutsche Bahn AG ist schon aufgrund seiner noch fast absoluten Dominanz im Fernverkehr ein Thema für sich und erfährt viel Kritik – nicht zuletzt in Büchern wie *Schwarzbuch Deutsche Bahn* und *Chronik Deutsche Bahn AG*.⁹

Bahnfahren, so verkündet das Faltblatt *Ihr Reiseplan* unermüdlich, schützt »Klima und Umwelt«. Züge fahren in der Tat vergleichsweise emissionsarm; etwas mehr als vierzig Prozent ihres Stroms stammen hierzulande bereits aus erneuerbaren Energien. Zudem fahren sie aufgrund des viel geringeren Rollwiderstandes von Rad und Schiene wesentlich energieeffizienter als Automobile. Warum aber werden mit dem Kraftfahrzeug hierzulande zehnmal mehr Kilometer als mit der Bahn gefahren? Den 2016 insgesamt zurückgelegten 965,5 Milliarden Kilometern im Straßenverkehr standen jedenfalls lediglich 95,8 Milliarden Kilometer im Schienenverkehr gegenüber.¹⁰

Von Beginn an gab es in Deutschland im und mit dem Eisenbahnverkehr mehr Probleme, als den Fahrgästen und anderen Betroffenen lieb sein konnte und weiterhin kann. Solange sich die Bahn für Reisende und Pendler eher als Zumutung, denn als unschlagbare Alternative zu anderen

Verkehrsmitteln erweist, dürfte sie ihre Vorteile in unserer immer mehr digital organisierten und vernetzten Welt nicht ausspielen können. Ganz zu schweigen von den sich merklich verändernden Rahmenbedingungen in diesem frühen 21. Jahrhundert. Die komplexen Veränderungsprozesse, die auf die Mobilitäts- und Verkehrssysteme einwirken, speisen sich aus der technologischen Entwicklung samt künstlicher Intelligenz, der demografischen Entwicklung, der Urbanisierung, der Veränderung von Lebensstilen und wachsenden Individualisierung von Mobilitätsbedürfnissen, den Umwelt- und Klimaschutzzielen und anderen mehr. Welche Möglichkeiten, aber eben auch Veränderungszwänge und Risiken für eine zukunftsfähige Transformation des Personenverkehrsmittels Eisenbahn in Deutschland bestehen, rücke ich im letzten Drittel dieses Buches ins Blickfeld.

Wie ergeht es einer Gesellschaft, die die dramatisch ändernden Umweltbedingungen nicht zum Anlass für mindestens ebenso dramatische Änderungen am überbordenden und fossil geprägten Verkehrswesen nimmt? Was passiert, wenn die deutschen Eisenbahnen den Anschluss im politisch verordneten und zugleich neoliberal verzerrten »Wettbewerb« mit Pkws, Bussen und Flugzeugen verlieren? Und was passiert, wenn der Staatskonzern Deutsche Bahn AG den Anschluss an das gerade in Fahrt kommende post-fossile und digitalisierte Mobilitätssystem verpasst?

Was passiert, wenn die Liberalisierung, Deregulierung und Privatisierung einer Staatsbahn schief läuft, lässt sich jenseits des Ärmelkanals studieren. Die Mehrheit der Briten gibt seit 2016 bei Umfragen an, sie wünsche die Wiederverstaatlichung der diversen Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Service, Fahrplan- und Preisgestaltung unzumutbar seien. Bezeichnenderweise berichtete die britische Boulevardpresse im Sommer 2017 über ein Preisgefälle zwischen Schienen- und Luftverkehr, das in vielerlei Hinsicht gewaltig zu denken gibt. Die Geschichte geht so:

Als die in Newcastle lebende Lucy Walker und ihre in Birmingham lebende Freundin Zara Quli beschlossen, mal wieder ein Wochenende miteinander zu verbringen, offerierte

Lucy, mit dem Zug nach Birmingham zu kommen. Als die 27-jährige Lehrkraft herausfand, dass das Bahn-Rückfahrticket für die 320 Kilometer lange Strecke 105 Pfund Sterling kosten würde, war sie »schockiert« und begann eine Internetrecherche. Diese endete mit dem Ergebnis, dass eine Hin- und Rückflugkarte nach Málaga für weniger als zwanzig Pfund zu haben war. Für Zara sollte der Hin- und Rückflug von Birmingham aus rund 55 Pfund kosten. Und da an der Costa del Sol eine Nacht im Hostel für nur zehn Pfund zu haben war, verlegten die beiden Freundinnen ihr Treffen für ein langes Wochenende nach Südsanien – was statt auf insgesamt 640 Zugkilometer auf insgesamt 7840 Flugkilometer hinauslief, jedoch immer noch billiger als die Bahnfahrt war.¹¹

Und was lehrt dieses Exempel? Nun, solange ein umwelt- und klimaschädlicher Flug über große Distanzen deutlich preiswerter als eine zwölfmal kürzere und das Klima kaum in Mitleidenschaft ziehende Eisenbahnfahrt ist, liegt offenbar ein gesellschaftlich willentlich in Kauf genommenes Politik- und Marktversagen vor. Und zwar gewiss nicht nur in Großbritannien.

2. Ihre nächste Reisemöglichkeit

Das Faltblatt *Reiseplan* gab es 1907 noch nicht, als ein gewisser Hans Castorp in seiner Heimatstadt Hamburg den Zug bestieg, um für drei Wochen seinen Cousin in einem Davoser Sanatorium zu besuchen. Der 23-Jährige hatte gerade sein Examen bestanden und bei einer Schiffswerft eine Stelle in Aussicht. Castorp ist der Held in dem bewegenden Roman *Zauberberg* von Thomas Mann. Von Verspätungen ist in der Beschreibung seiner Reise von Norddeutschland in das Schweizer Hochland keine Rede, von erreichten Anschlusszügen aber schon:

»Von Hamburg bis dort hinauf, das ist aber eine weite Reise [...]. Es geht durch mehrerer Herren Länder, bergauf und bergab, von der süddeutschen Hochebene hinunter zum Gestade des Schwäbischen Meeres [Bodensee] und zu Schiff über seine springenden Wellen hin, dahin über Schlünde, die früher für unergründlich galten. Von da an verzettelt sich die Reise, die solange großzügig, in direkten Linien vonstatten ging. Es gibt Aufenthalte und Umständlichkeiten. Beim Orte Rorschach, auf schweizerischem Gebiet, vertraut man sich wieder der Eisenbahn, gelangt aber vorderhand nur bis Landquart, einer kleinen Alpenstation, wo man den Zug zu wechseln gezwungen ist. Es ist eine Schmalspurbahn, die man nach längerem Herumstehen in windiger und wenig reizvoller Gegend besteigt, und in dem Augenblick, wo die kleine, aber offenbar ungewöhnlich zugkräftige Maschine sich in Bewegung setzt, beginnt der eigentlich abenteuerliche Teil der Fahrt, ein jäher und zäher Aufstieg, der nicht zu enden wollen scheint.«¹²

Als Thomas Mann 1913 mit der Arbeit am *Zauberberg* begann, war das deutsche Kaiserreich ein Eisenbahnparadies, vernetzten die Hauptbahnen Städte und Regionen miteinander, verbanden verästelte Neben- und Kleinbahnen selbst abgelegene Dörfer sowie touristische Zentren mit den

Hauptlinien und gab es so viele Bahnknotenpunkte wie in keinem anderen europäischen Land. Die von Thomas Mann beschriebene lange Bahnfahrt würde dieser Tage aufgrund der auf den Hauptstrecken mit viel höherer Geschwindigkeit fahrenden ICEs im Idealfall zwar weniger Zeit als 1907 kosten, aber eine ähnliche Reiseerfahrung bieten. Denn die mangelhafte Vertaktung des Schienennah-, Regional- und Fernverkehrs sowie das damit verbundene Herumstehen auf nicht selten wenig einladenden kleinen Bahnhöfen und Haltepunkten gehören schließlich nach wie vor zum Alltag vieler Fahrgäste. Eine Nebenwirkung, die für Thomas Mann bzw. seinen Protagonisten auf der Eisenbahn quasi noch naturgegeben war, hat sich allerdings in Luft aufgelöst, nämlich die Verunreinigung der Reiselektüre durch den »hereinstreichende[n] Atem der schwer keuchenden Lokomotive [...] mit Kohlenpartikeln«¹³.

Während Thomas Mann am *Zauberberg* schrieb, machten in Deutschland gut 33000 Lokomotiven Dampf. Ihr Aussterben begann Anfang der 1970er Jahre, und ein Slogan der Bundesbahn verkündete: *Unsere Lokomotiven haben sich das Rauchen abgewöhnt*. Das Dampfzeitalter endete in Westdeutschland im Oktober 1977, als die letzten ölbefeuerten Dampflokomotiven auf der Emslandstrecke durch Dieselloks ersetzt wurden. In Ostdeutschland wurde der letzte planmäßige Dampfbetrieb auf vollspurigen Gleisen im Oktober 1988 auf dem Umlauf Halberstadt–Magdeburg–Thale–Halberstadt offiziell eingestellt. Bücher können heute in den Fern-, Regional- und Nahverkehrszügen der Deutschen Bahn und anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen getrost gelesen oder zur Seite gelegt werden, ohne die Verschmutzung durch Kohlepartikel fürchten zu müssen. Eher schon durch überschwappende Getränke oder Sandwichmayonnaise. Bei der jederzeit möglichen Durchsage: »Nächster Halt ... ach, Sie sehen es selbst, wir stehen schon«, schaufelt der außerplanmäßige Stillstand zumal mehr Zeit für die Zuglektüre frei.

Gelesen wird in der Eisenbahn, um Monotonie und Langeweile gar nicht erst aufkommen zu lassen und um

sozusagen hinter einer Zeitung das kleine Sitzterritorium für die private Autonomie zu retten. Inzwischen bieten digitale »Begleiter« erheblich erweiterte Möglichkeiten. Dass das Lesen im Waggon anders als in einer rumpligen Postkutsche kein Problem sein würde, hatte bereits 1833 ein Zeitgenosse mit Verweis auf die englischen »Dampfwagen« verdeutlicht. Ihre Bewegung sei »so leicht, sanft und bequem«, betonte er, »daß man nicht nur vollkommen dabei lesen, sondern sogar schreiben kann«. ¹⁴ Nun erzwangen schon die Verhältnisse in den lange üblichen Abteilwagen mit ihrer der Postkutsche nachempfundenen Sitzanordnung ein Visavis-Verhältnis, das vielen Fahrgästen unangenehm erschien und so manchen unerträglich war. Der Griff zur »abschirmenden« Lektüre lag da mehr als nahe, zumal mit der rasch wachsenden Gewöhnung an das neue Verkehrsmittel und dessen größer werdender Geschwindigkeit der Blick aus dem Abteil- bzw. Coupé-Fenster an Reiz einbüßte. Da die bei schwachem oder dämmrigem Tageslicht in den Personenwagenabteilen zu jener Zeit entzündeten Öllampen nur einen kläglichen Lichtschein abgaben, mussten Leseratten freilich mit Augenschmerzen rechnen. Erst nach der Einführung der ersten Durchgangsabteilwagen Ende des 19. Jahrhunderts, die die gänzliche Isolation im Coupé aufhoben, und nicht zuletzt der Gasbeleuchtung, die das Lesen sehr erleichterte, kannte bei den bürgerlichen Passagieren der Wunsch nach Lektüre schließlich fast keine Grenzen mehr.

Fehlten nur noch die das Lesebedürfnis spezifisch bedienenden »Reise- und Eisenbahnbibliotheken« von Verlagen wie Reclam und natürlich die Händler für Zeitschriften und »Reiseliterarien«. Sie bereicherten hierzulande peu à peu ab 1847 das Bahnholfsleben in Nürnberg, Würzburg, München, Stettin und andernorts – übrigens durchaus später als etwa in England, wo sie ab Beginn der 1840er Jahre üblich geworden waren. 1854 ließ der ungemein produktive Berufsschriftsteller Karl Gutzkow in der von ihm herausgegebenen Zeitschrift *Unterhaltungen am häuslichen Herd* denn auch wissen: »Es ist auffallend, dass sich unsere deutschen Buchhändler, die doch sonst so unternehmerisch sind, noch nicht auf die

Eisenbahnen gewagt haben. Sollten sie von dem strengen offiziellen Tone, der auf unseren Bahnen herrscht, zurückgeschreckt worden sein? Ein Buchladen auf Stationen, wo sich, wie z.B. in Halle, zwei Linien kreuzen, müsste gute Geschäfte machen; denn mit dem Bücherkaufen geht es in Deutschland doch wie mit dem Einkaufen in Versicherungsanstalten. Man denkt immer und immer daran, will und will und plötzlich hat uns die Gefahr getroffen, wenn es zu spät ist. So kauft man Bücher erst, wenn man sich langweilt, einen Führer erst, wenn man schon reist, eine Karte erst, wenn man sich schon zehn Mal geirrt und seine Mitreisenden durch ein ewiges Ausfragen gelangweilt hat.«¹⁵

Aus den zunächst nur provisorischen Verkaufsständen der örtlichen Buchhändler, erhellt Christine Haug, entwickelte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Bahnhofsbuchhandel als eigenständige Teilbranche des Sortimentsbuchhandels. »Bemerkenswert ist, dass der Verkauf von Reiselektüre bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs ausschließlich über spezielle, funktionale Bücherwagen und Verkaufskioske betrieben wurde. Die geschlossenen, beheizten Verkaufspavillons waren ein Zugeständnis an die Angestellten, denn die Verkäufer litten gerade im Winter unter der Kälte und Zugluft in den Bahnhofshallen. Die von Kunden begehbaren Bahnhofsbuchhandlungen, wie wir sie heute kennen, entstanden erst in den 1950er Jahren.«¹⁶

Um 1870 gab es ein Dutzend Bahnhofsbuchhändler, um 1900 gut zweihundert, um 1930 knapp sechshundert. Ihre Kioske, Verkaufswagen und ausklappbaren Stände fanden sich auf vielen Bahnsteigen bzw. Perrons.¹⁷ In seinem 1930 publizierten Artikel *Kriminalromane, auf Reisen* ließ Walter Benjamin wissen: »Die wenigsten lesen im Eisenbahnwagen Bücher, die sie zu Hause im Regal stehen haben, kaufen lieber, was sich im letzten Augenblick ihnen bietet. Der Wirkung von langer Hand bereitgestellter Bände mißtrauen sie und mit Recht. Außerdem legen sie vielleicht Wert darauf, gerade am buntbewimpelten Fahrgestell auf dem Asphalt des Perrons ihren Kauf zu machen. Jeder kennt ja den Kultus, zu dem es einlädt. Jeder hat schon einmal nach den geheißen,

schwankenden Bänden gegriffen, weniger aus Lesefreude als im dunklen Gefühle, etwas zu tun, was den Göttern der Eisenbahn wohlgefällt. Er weiß, die Münzen, die er diesem Opferstock weihet, empfehlen ihn der Schonung des Kesselgottes, der durch die Nacht glüht, der Rauchnaden, die sich über dem Zuge tummeln, und des Stuckerdämons, der Herr über alle Schlaflieder ist. Sie alle kennt er aus Träumen, kennt auch die Folge mythischer Prüfungen und Gefahren, die sich als ›Eisenbahnfahrt‹ dem Zeitgeist empfohlen hält, und die unabsehbare Flucht raumzeitlicher Schwellen, über die sie sich hinbewegt, angefangen vom berühmten ›Zu spät‹ des Zurückbleibenden, dem Urbild aller Versäumnis, bis zur Einsamkeit des Abteils, zur Angst, den Anschluß zu verpassen ...«¹⁸

Zurzeit buhlen rund fünfhundert Bahnhofsbuchhandlungen (2017) um die Gunst von Reisenden. Laut ihrem Verband haben sie »an 365 Tagen im Jahr und mindestens 100 Stunden in der Woche geöffnet«, und deckt sich »jeder dritte Reisende« in einer von ihnen mit der gewünschten Zuglektüre ein¹⁹ – nicht zuletzt über die Eisenbahn selbst, über die es unzählige Bücher und eine große Anzahl von Zeitschriften gibt.²⁰ Und wem gedruckte Literatur zu teuer oder nicht geheuer oder bei der Bahnfahrt zu hinderlich ist, den lässt das Internet gewiss nicht im Stich – und WLAN wird in immer mehr Zügen zwar reichlich spät, aber endlich zum Standard.

Internetsuchmaschinen liefern heutzutage zu jedem bahnspezifischen Stichwort eine Vielzahl von Links, die teils auf bemerkenswert informationsreiche Webseiten verweisen. Eine Fülle von Dokumentar- und Spielfilmen – etwa *Mord im Orient-Express* – sowie Videos auf YouTube kommen hinzu. Von der 1991 im Dritten Fernsehprogramm des Südwestfunks als Pausenfüller gestarteten Reihe *Eisenbahn-Romantik* zum Beispiel sind allein bis 2017 über neunhundert Folgen ausgestrahlt worden. Der Eisenbahn-Romantik-Zuschauerclub zählt bereits mehr als 10 000 Mitglieder.

Apropos Romantik. Als romantisch wird alles Mögliche bezeichnet – die Spanne reicht vom Abendessen bis hin zur

Zugfahrt. »Kein anderes Transportmittel eignet sich so sehr für romantische Gefühle wie die Eisenbahn«, betonen gewiefte Marketingexperten, und präzisieren: »Eine Dampflok mit jahrzehntealten Waggons, die gemütlich über die Schienen schleicht, hängt bezüglich der Romantik jedes Flugzeug und jedes schnelle Auto ab. Auf der Schiene lässt es sich gemeinsam träumen, während die Welt langsam vorbeizieht.«²¹

Wenn Verkehrsmittel in die Jahre kommen, finden sich Liebhaber und Museumsbetreiber, die sie hegen und pflegen. Wie es scheint, wird bei keinem anderen Verkehrsmittel der vermeintliche »Charme vergangener Zeiten« so gezielt und umfänglich beschworen wie bei der Eisenbahn. Der vielerorts mit großem Aufwand und Engagement aufrechterhaltene Betrieb von Museums- und Schmalspуреisenbahnen kommt nicht von ungefähr. Nun kann das Mitfahren auf den Holzbänken eines alten Eisenbahnwaggons dritter Klasse in unserem aufgepolsterten Digitalzeitalter in der Tat ein herrliches Erlebnis sein. Ob jedoch das häufig damit verknüpfte nostalgische Beschwören der »guten alten Eisenbahn« oder der »guten alten Zeit« auch seine Berechtigung hat, also einer historischen Überprüfung standhält, ist doch sehr die Frage. Zu ihrer Beantwortung möchte dieses Buch jedenfalls hinlänglich beitragen. Nicht zuletzt die im Bahnhofsbuchhandel ausliegenden Eisenbahn-Zeitschriften, -Magazine und nostalgischen Bildbände präsentieren so etwas wie das Idealbild einer Eisenbahn, die weder Verspätungen oder Zugausfälle noch drangvoll überfüllte Wagen und andere unschöne Begleiterscheinungen kennt. Schön wär's.

Nun wurden ausgerechnet während der Romantik, deren große Geister die Abwendung von der Zivilisation und Hingabe zur Natur einforderten, gleich zwei motorisierte Verkehrsmittel in die Welt gesetzt, die alles andere als idyllische Zustände heraufbeschworen: 1801 fuhr das erste taugliche Automobil (mit Dampfmaschinenantrieb) durch die Landschaft und 1804 die erste Eisenbahn. Als 1835 die Epoche der Spätromantik in den letzten Zügen lag, eröffnete am 7. Dezember die auf Aktien gegründete