

Volker Drehsen

## **"Des Geistes wandelnder Altar"** **Religionspraktische Folgen aus der Begegnung von Frömmigkeit und Eisenbahn im 19. Jahrhundert**

Die leidenschaftliche Auseinandersetzung um die auf deutschem Boden am Tage nach Nikolaus im Jahre 1835 auf der Strecke von Nürnberg nach Fürth erstmals in Erscheinung getretene Eisenbahn ließ bereits unter den Zeitgenossen epochales Ausmaß erahnen. Hier ereignete sich nicht nur eine revolutionäre Veränderung der äußeren Lebensumstände, sondern auch ein Wandel ihrer Wahrnehmung, eine Wende gleichermaßen des Lebensstils wie des Lebensgefühls mit durchaus zwiespältigen Folgen: Fortschritt und Risiken, Ängste und Hoffnungen, Inspirationen und Blockaden. In ihrer euphorischen Begrüßung stellte sie einen Kernteil jener technischen Umwälzungen der Moderne dar, von denen Dietrich Rössler einmal geschrieben hat, daß sie vielfach als Fortschrittsrepräsentanten "zum Träger religiöser Hoffnungen geworden (sind): Von ihm werden jetzt Glück, erfülltes Leben, Selbstverwirklichung und Freiheit erwartet" (Fortschritt und Sicherheit als Religion, in: G.Rohrmoser/ E.Lindenlaub (Hg.), Fortschritt und Sicherheit. Stuttgart 1979.194). Mit der gleichen Vehemenz aber fiel der Bedeutungsträger "Eisenbahn" aus just denselben Gründen frommer wie säkular-zivilisationskritischer Skepsis anheim. Ein Gesamtblick auf die allgemeinen Umwälzungen des 19. Jahrhunderts läßt das Ereignis der Eisenbahn als ein exemplarisch aufschlußreiches Thema erscheinen, dessen Auswirkungen zunächst nur thesehaft skizziert werden können.

Charakteristische und z.T. bis heute wirksame Veränderungen in der Gesellschaft und im "Lebensgefühl" des 19. Jahrhunderts lassen sich nicht zuletzt in ihren Folgen für die Theorie und Praxis von Kirche, Frömmigkeit und Theologie wie in einem zeitgenössischen Brennspiegel am Beispiel der Eisenbahnentwicklung und ihrer erfahrungsgemäßdeutenden Perzeption und "Verarbeitung" aufzeigen; denn die Eisenbahn galt damals und gilt bis heute als eine widersprüchliche "Leittechnologie der beginnenden Industrialisierung" im 19. Jahrhundert. Die Eisenbahn wurde *"zum Ausdruck des 'Neuen' schlechthin, also der 'Zukunft' und des 'Fortschritts'". Sie ist die natürliche Verbündete der Fortschrittspartei, denn sie bringt Bewegung in die erstarrten Verhältnisse. Bewegung im Gegensatz zum Stillstand, zum Beharren in überkommenen Zuständen, das war eine leitende Metapher der Liberalen und Demokraten (im vergangenen Jahrhundert, dem "Jahrhundert der Eisenbahn", v.D.). Das Tempo, das die Zeit gewann, der Schwung, in*

*den die Verhältnisse gerieten, das waren die Vorstellungsformen, in denen die Umwälzungen durch das heraufziehende Industriesystem anschauliche Gestalt gewannen. Die neue Geschwindigkeit wird alle hergebrachten Bräuche und Gewohnheiten, Herrschaft, Aberglauben und Stagnation hinwegfegen" (R.P.Siefele, Fortschrittsfeinde? 1984. 102) – das waren die Hoffnungen und das waren die Folgen (wenn auch manchmal anders, als es erträumt wurde)!*

Die Tragweite des Ereignisses gab sich recht bald bis in ungeahnte Winkel menschlichen Kultur- und Zivilisationslebens zu erkennen:

- Die Konstruktion und maschinelle Ausnutzung von **Dampfkraft** führte – sowohl in ihrem **naturverändernden und -beherrschenden Charakter** als auch in ihren Auswirkungen auf neuentstehende Formen der **Sozialorganisation** etwa der Fabriken wie schließlich auch als Muster symbolischer Veranschaulichung **menschlich-technischer Könnerschaft** – innerhalb der Theologie zu auffälligen Reformulierungen sowohl der christlichen **Schöpfungslehre** als auch der christlichen Anthropologie, besonders des Sündenbegriffs. Nicht zuletzt wird in diesem Kontext und unter dem Eindruck des Eisenbahnerlebnisses um die Charakteristik, theologische Qualifizierbarkeit und christliche Legitimität der zunehmend technisch bestimmten, modernen **Neuzeit** gestritten: Einerseits erscheint "die Eisenbahn" als "Spitzenprodukt" einer in reformatorischer Kontinuität gesehener Ermöglichung zu "mitwirkender Kausalität" des Menschen am Schöpfungsprozeß (R.Rothe); andererseits wird sie als Inbegriff des durch menschliche Frevelhaftigkeit heraufgeführten Entfremdungstatbestandes der modernen, technikpotenten, von Selbstermächtigungsmotiven irregeleiteten Zeit dargestellt (J.Müller).
- Insbesondere wurde die "Eisenbahn" vom Beginn ihrer expansiven Entwicklung in Europa an gleichermaßen zum negativen wie positiven **Symbol des "kapitalistischen Zeitalters"**: In ihrem Umkreis kristallisiert sich die erste Gestalt der sog. "**sozialen Frage**", das Elend der Gleisarbeiter half J.H.Wichern auf die Sprünge bei der Ausformulierung seines gesellschaftsdiakonischen Programms; die Eisenbahn zog gleichzeitig große Mengen der **Kapitalakkumulationen** in Form von Aktiengesellschaften an; das neue Massenverkehrsmittel steht bald für neue Entfaltungsmöglichkeiten des **individuellen und kollektiven Lebens**, wird zum Vehikel wachsender Mobilität, der Verbreitung genuin bürgerlicher Tugenden wie technischem Stolz, wagemutiger Inverstitionsbereitschaft, flexibler Anpassungsbereitschaft und peinlicher Pünktlichkeit. Zugleich aber steht es auch für bisher kaum derart erschütternde **Katastrophenerfahrungen**, die durch Betriebsunfälle und

Zugunglücke nun für jedermann augenfällig wurden. Und systematisch durch Großraumtechnik exekutierte **Landschaftszerstörungen** werden allerorts zu einem neuartigen Thema der Zivilisationskritik. Seit dem Weltkrieg I kommt schließlich der Gedanke der **kriegsfördernden Funktion** von Eisenbahn hinzu, wie vorher das gleiche Phänomen als die Möglichkeiten der Eisenbahn in ihrem **kosmopolitisch** erweiternden und völkerverbindenden Sinne beschrieben werden konnte. Für die Nationalentwicklung jedenfalls wollten Friedrich List u.a. gerade von der Eisenbahn viel, wenn nicht alles erwarten, wozu die Politiker und Staatsmänner nicht fähig waren. Insgesamt wird an der Auseinandersetzung mit dem Phänomen "Eisenbahn" eine für die Theologie neuartige, später zur eigenen Disziplin Sozialethik herangereifte Wahrnehmungsperspektive herausentwickelt. In diesem Zusammenhang entsteht auch eine **Gesellschafts- und Zivilisationskritik**, die sich als eigenständiger Gattungstyp theologischer Zeitdiagnostik versteht.

- Die durch Eisenbahn veränderten Lebensbedingungen haben nicht nur die Perzeption und **"Ästhetik" des allgemeinen Lebensgefühls und dessen Ausdrucksformen** etwa in der Architektur der Bahnhöfe als "Dome des Maschinenzeitalters", sondern darüber hinaus auch die Formen kirchlich-religiöser Gesellschaftspraxis verändert: Mobilität wird zu einem praxisgestalterischen Moment der religiösen Kirchenpraxis und bestimmt etwa das Missions-(Bahnhofsmission) und Evangelisationsverständnis (z.B. durch den Aufschwung des Wallfahrtswesens). Soweit die infrastrukturellen und ambienten Einrichtungen der Eisenbahn die Lebenskultur bestimmten, haben sie auch nachhaltigen Einfluß auf die Ausprägung der **Frömmigkeitskultur** gehabt: Sie verschoben beispielsweise die Verteilung und Gewichtung im Verhältnis von **Stadt und Land**, was nicht ohne prägenden Einfluß auf die Leitbilder von städtischer und ländlicher Frömmigkeit bleiben sollte. "Eisenbahn" wurde zu einer welt- und lebensanschaulichen Grenzerfahrung, an der sich Fortschrittsgläubigkeit und Modernitätskritik schieden; zugleich entzündete sich an ihr der Streit um **Demokratisierung und (Re-) Feudalisierung** des Gesellschaftslebens: dem Egalisierungseffekt der Massenpartizipation und Begegnungsmöglichkeiten unterschiedlicher Schichten, die sich auf den Bahnsteigen vollzogen, stand die Beibehaltung, ja Versteinerung des gesellschaftlichen Klassensystems in den Abteilen entgegen.
- Die **Weltanschauungs- und Erlebnisvirulenz** des Phänomens "Eisenbahn" spiegelte sich nicht zuletzt in der **Kunst und poetischen Sprache** wider: "Eisenbahn"-Erfahrungen fungierten als

Vorgaben **metaphorischer Neuschöpfungen**, und sie selbst wurde umgekehrt in ihrem Segen und Nutzen nicht selten in religiöser Symbolik beschrieben. "Eisenbahn"-Erfahrung wird zur Chiffre von **Säkularisierung**, indem sie selbst zum bevorzugten Gegenstand einer teils romantischen, teils fortschrittsgläubigen **Sakralisierung** emporsteigt. "Eisenbahn" wird (ähnlich indikationsreich wie die "Stadt") zu einem beliebten Thema und Motiv der literarischen Dichtung, die sich mit der alltäglichen Erfahrung von Modernität und ihren Auswirkungen beschäftigt. Im symbolisierenden Ausdruck des zeitgenössischen Lebensgefühls kristallisieren sich schließlich auch mannigfaltige Impulse und Motive psychischer, existentieller und ästhetischer Lebenserfahrungen heraus: In der **Psychoanalyse** taucht das Symbol "Eisenbahn" als libidinöses Besetzungsobjekt oder traumatisches Klaustrophobie-Arrangement auf: Die Lokomotive "General" wird für Buster Keaton zum Paradebeispiel pathologischer Obsessionen; für andere figuriert sie im **Film** und **Kriminalroman** als unentrinnbarer situativer Expositionshintergrund für hochdramatische, ja kriminelle Beziehungskonflikte ("Rheingold", "Balkanexpress", "12.50 Uhr ab Paddington", "Die Gentleman bitten zur Kasse"); sie wird nicht zuletzt zum ergiebigen Motivlieferanten bestimmter Richtungen der **Country-, Gospel- und Jazzmusik**.

Wann immer man sich also solche grundlegenden Veränderungen im neuzeitlichen Lebensgefühl veranschaulichen will, die Technik und "soziale Frage" im Hinblick auf das Bewußtsein des Alltags und der Religion gezeitigt haben, findet man nicht zuletzt in den Auseinandersetzungen mit dem Segen und Fluch des Phänomens "Eisenbahn" ein aufschlußreiches Paradigma: "In der Eisenbahn fand das Maschinenwesen einen handfesten, sichtbaren Ausdruck. Das neue Fabrikssystem, die Dampfmaschinen und technischen Innovationen, die gefürchtete oder erhoffte Umwälzung der Gesellschaft, das neue Problem des Pauperismus und des Proletariats, die Vernichtung des selbständigen kleinen Bürgertums durch die Gewerbefreiheit, aber auch die Bewegung der nationalen Einigung Deutschlands, des Fortschritts, der Demokratisierung und Liberalisierung des politischen Gemeinwesens – all dies faßte sich in dem neuen Verkehrssystem zusammen" (Sieferle 1984.100).

Was auf diese Weise die Außen- und Innenverhältnisse der alltäglichen Lebenswelt revolutionieren konnte, blieb auch religionspraktisch nicht ohne Folgen: Es gibt ein einigermaßen berühmtes Plakat, das vor allem in pietistischen Kreisen kursierte und das den breiten und den schmalen Weg zum Himmelreich darstellt, eine bildlich-allegorische Ausle-

gung zu Matth. 7,13f. Auf den ersten Blick sieht es beinahe so aus wie die Unterlage zu einem Würfelspiel. Ganz im Hintergrund ist das Ziel zu finden: Da sieht man ein hervorgehobenes Dreieck mit dem Auge Gottes; und eben dorthin führen zwei Fahrten mit verschiedenen Stationen – ein breiter Weg links, ein schmaler Weg rechts. Der schmale Weg erscheint mühsam, wie sich Pietisten vielfach den Lebensweg überhaupt vorstellen: Er ist eng und unbequem; er beginnt mit zahlreichen Stufen, auf denen sich etwa eine Mutter mit ihren Kindern abmüht. Am Wegesrand stehen zerbrechliche Herbergszelte, eine Kirche, einige Wegkreuze und kaum zu dauerndem Aufenthalt einladende Häuser. Zum Ende hin – gleich hinter einer Diakoniestation – führt der Weg in ein steiniges Gelände und steiles Gebirge; der Weg wird kurvenreich und auch sonst beschwerlich. Kein Zweifel, daß sich Pietisten in der Mehrzahl auf diese Weise ihren Weg zur Seligkeit vorstellten, solange er sich noch auf irdischem Boden befand: bescheiden, dornenreich, beengt, nicht zufällig an die rechte Bildhälfte, an den Rand des Lebens gedrückt.

Daneben aber macht sich ausladend der andere Weg breit. Dort tummeln sich unbekümmert lebenslustige Leute, die im Gasthof Karten spielen, in Casinos ihr Glück versuchen, im Rathaus eine Revolution anzetteln und auf dessen Dach die republikanische Flagge hissen, wenn sie sich nicht gerade im Theater vis à vis dem Amusement hingeben. Kein Wunder, daß dieser breite vergnügliche Weg nicht direkt zum Gottesauge im Dreieck führt, sondern kurz davor in eine Katastrophe mündet: Man entdeckt dort ein durch Erdbeben (der Hohenzollerngraben läßt grüßen!) in seinen Grundfesten erschüttertes Schloß und brennende Häuser, – untrügliche Zeichen der Strafe eines zornigen Gottes für all jene, die es sich im Leben zu leicht machen und den bequemeren Weg wählen. Und schlimmer noch: Mitten in diesem Inferno ist eine kleine Pointe dieses weltanschauungspropagandistischen Zeitporträts zu finden – eine noch dampfende, doch – so kann man ahnen – längst entgleiste, aus ihrer Spur geworfene Eisenbahn. Hier also, ganz im Hintergrund des breiten, bequemen Lebensweges, inmitten einer Umwelt aus Schrecken und Grauen, taucht sie im pietistisch gefärbten Weltbild auf: die Eisenbahn, das Symbol eines neuanbrechenden Zeitalters der Maschinen, das sich dem herkömmlichen religiösen Glauben und frommen Lebensgefühl nicht gerade wohlgesonnen zeigen sollte.

Freilich, so eindeutig war die Lage schon damals nicht. Das plakative Zeitgemälde ist 31 Jahre, nachdem in Deutschland erstmals von Nürnberg nach Fürth eine Eisenbahnlinie eröffnet wurde, entstanden. Es stammt von der Stuttgarter Malerin **Charlotte Reihlen**, deren Familie einst just jenes Bodenareal besaß, was dann zum Bau des Stuttgarter

Hauptbahnhofes enteignet wurde. Als Ungerechtigkeit erfahrene Deprivation trübt hier offenkundig die Zeitwahrnehmung ein. Aber auch sonst pflegten die "Stillen im Lande" dem neuerfundenen fauchenden Ungetüm der Eisenbahn mit ausgeprägtem Mißtrauen zu begegnen, wie die weite Verbreitung des Plakates zeigt: die Eisenbahn als letztes Überbrückungsstück vom trügerisch breiten Lebensweg in die unabwendbare Katastrophe, als eine Art Fortsetzung des bequemen Weges, den zu begehen oder gar zu befahren für das fromme Gewissen des Gläubigen nur verpönt sein konnte. Die Vertreter der pietistischen Erweckungsbewegung schwankten jedenfalls lange Zeit, wie sie sich wohl dieser modernen Fortbewegungsart gegenüber verhalten könnten und sollten. Erst allmählich wich die anfängliche Skepsis einer späteren mehr und mehr vorbehaltlosen Zustimmung, bis dann schließlich – im Jahre 1897 – einer der ihren, der Laienprediger, Konstrukteur und Bodelschwingh-Freund **Wilhelm Schmidt**, bald auch unter dem Namen "Heißdampf-Schmidt" aus dem Halberstädtischen Wegeleben bekannt, selbst mit der Erfindung einer Heißdampflokomotive in die Technikgeschichte der Eisenbahn eingehen sollte. Doch war es bis dahin noch ein weiter Weg. Daß nicht sogleich die vielfach in frommen Kreisen verwendete parabolische Vorstellung vom Lebensweg als einem Reiseweg durch das irdische Jammertal den Anschluß an die Erfahrungen mit dem Schienenweg der Eisenbahn erleichterte, zeigt das Itinerar eines evangelischen Pfarrers aus dem Jahre 1840: "Es ist doch eine merkwürdige Sache mit so einer Dampfwagenfahrt! ... So fliegt man wie in einem mit allen Gängen gehenden Mühlwerk dahin ... Aber man glaube nicht, daß eine solche Fahrt anfangs eine angenehme Empfindung verursache. Mir wenigstens war, bis ich die Sache gewohnt war, unheimlich dabei zu Muthe. Dieses Sichdahingegebenfühlen in die Gewalt unsichtbarer chemischer Mächte, wobei, wenn Unglück sich ereignen sollte, nicht bloß Beschädigung, sondern schreckliche Zerschmetterung das Loos sein würde, ferner die wahrhaft infernalischen Töne, die man zu hören bekommt, nämlich außer jenem wilden Schnauben und klingendem Gehämmer, noch die Donnerschläge, wenn es unter einem der vielen gemauerten Bögen, über welche Querwege geleitet sind, hindurch geht, vor allem aber der drei- bis viermal wiederholte durchdringende Pfiff, wodurch das Zeichen der Ankunft vor den Stationen gegeben wird, und den man bei Nachtzeit über eine Meile weit hören kann, ferner das betäubende Gezisch der Maschine, wenn der Dampf herausgelassen wird, endlich auch der Anblick des voranstürmenden schwarzen Cylinders, ... verbunden mit der wüthenden Vehemenz, mit welcher man dahingerissen wird, erweckten in mir ein Gefühl als wenn ich mit des Teufels Equipage, à la Faust, zur Hölle führe, wozu der Anblick des schwarzgährenden, im Hintergrunde hoher Seitenwände sich öffnenden Tunnel-Eingangs trefflich paßt".

Und doch fügt der wackere Pastor nicht ohne Stolz hinzu: "Ich hatte die 7 Meilen in 1 1/2 Stunden zurückgelegt! Kein Monarch der Erde ist früher so schnell und zugleich so glatt gefahren" (O.F.Werhan, Umschau in Deutschland, Frankreich und der Schweiz. Leipzig 1840. 2f.). Man kann dem metaphorischen Stil nachspüren, wie hier Innovation mühsam in herkömmliche Begrifflichkeit eingearbeitet wird. In den Anfängen der Eisenbahn war das fromme Engagement weder ungeteilt noch unumstritten. Nicht selten wurde die Fortbewegungsart zum Gegenstand frommer Verteufelung: ein verlockendes Gefährt ins sichere Verderben, hinter dem nur der Satan persönlich stecken konnte. Ein anderer zeitgenössischer Augenzeugenbericht bringt denn auch unmißverständlich zum Ausdruck: "Pferde scheuten, Fuhrknechte fluchten, Kinder weinten, Hühner stoben auseinander, Gläubige bekreuzigten sich und schlossen die Augen: Der Leibhaftige fuhr vorüber." (Merian-Heft "Nürnberg".6/XXXIV/C.).

Wo aber der "Leibhaftige" im Spiel gesehen wird, da gedeiht bald auch der Aberglaube, der in Zeiten der allgemeinen Desorientierung rasch den Rang einer weithin plausiblen Welterklärung gewinnt. **Bächtolds-Stäublis** "Handwörterbuch des deutschen Aberglaubens" weiß denn auch manche Merkwürdigkeit im historischen Vor- und Umfeld des Eisenbahnbaus zu berichten: "An manchen Orten hat die Eisenbahn vorgespukt. Es bestehen darüber, namentlich in Oldenburg und im Bergischen, Erzählungen wie die folgende, die etwa aus dem Jahr 1820 stammen soll: >Auf einmal sehe ich einen Feuerwagen ohne Pferde, welcher mehrere Wagen nach sich zieht, dahinrasen. Gleich darauf war alles aus. < Seit 1874 oder 1875 läuft die Bahn Oldenburg-Osnabrück dort, wo der Spuk gesehen worden ist. Wie gegen alles Neue, so hatte das Volk auch gegen dieses neue Verkehrsmittel eine starke Abneigung; es konnte nur ein Werk des Teufels sein, den man da und dort am Bau mithelfen sah. Nach Emmentaler Glauben soll auf den Alpen mehr Gras gewachsen und alles viel fruchtbarer gewesen sein, bevor die Eisenbahn kam. Die Eisenbahn war auch schuld, als (1848) auf einmal die Kartoffeln krank wurden. Eine alte Frau unterhalb Straßburg hatte sich überreden lassen, ihre Wallfahrt nach St.Ludan oder St.Lotten auf der Eisenbahn zu machen. Da sie sich aber so schnell an dem Ort ihres heiligen Ziels angelangt fand, was so sehr von der Langsamkeit ihrer früheren Fußreisen dahin verschieden war, wurde sie stutzig und erklärte die ganze Sache für ein Blendwerk des Teufels. Sie sah es als durchaus sündhaft und Gott und dem hl.Ludanus mißfällig an, auf solche Weise ihre Wallfahrt zu machen; sie kehrte also bald zu Fuß nach Straßburg zurück, um ihren Bittgang von da wieder nach ihrer alten Gewohnheit zu Fuße zu machen. Weit verbreitet war der Glaube, daß die Eisenbahnen nach einer bestimmten Frist plötzlich

wieder verschwinden werden, wie sie plötzlich gekommen seien; ihre Frist ist gleich der, welche der Teufel den Leuten vergönnt, die sich ihm zur Gewinnung irdischer Genüsse verschrieben haben. Im Badischen geht die Sage, daß beim Anhalten der Eisenbahn an größeren Stationen jedesmal einer fehle, den der Teufel für seinen Lohn genommen habe, und im Elsaß mußte 1851 von den Kanzeln wider den Eisenbahnaberglauben gepredigt werden. Weit verbreitet sind in Weltuntergangsprophezeiungen die Stellen: >Wenn die Welt eisern wird, dann...<, was dahin ausgelegt wird, wenn sie mit Eisenbahnen überzogen ist; oder: >Sobald durchs Brixental der große schwarze Wurm kriecht, kommt eine andere Zeit<. Die Eisenbahn war es, die um Elberfeld die Zwerge vertrieb." (H.Bächtold-Stäubli/E.Hoffmann Kraye [Hrsg.], Handwörterbuch des deutschen Aberglaubens. Bd.2. Berlin 1987.731f.).

Dem frommen, nicht vom Aberglauben infizierten Gemüt erschien die Eisenbahn hingegen weitgehend unter ethisch-moralischen Gesichtspunkten nurmehr als eine weitere Versuchung, als eine Art Heimsuchung der neuen Welt: Auf dem Hintergrund des oben beschriebenen Plakatbildes vom breiten und vom schmalen Weg taucht sie gleichsam noch im Gartenzwergformat auf, hatte durchaus Modellcharakter für die unheil-drohenden Verlockungen des heraufziehenden industriellen Maschinenzeitalters.

Doch es blieb die pietistische Ablehnung gegenüber dem bald einsetzenden Siegeszug der neuen Verkehrstechnik keineswegs auf alle Dauer resistent. Da auch Pietisten gegen Versuchungen und Verlockungen nicht immer gefeit sind, wich ihre eindeutige und entschiedene Ablehnung allmählich einer immerhin zwiespältigen Haltung. So gab es in pietistischen Kreisen auch solche, die durchaus die Vorteile der neuen Reisemöglichkeiten – selbstverständlich nicht zu Zwecken des Lustgewinns, sondern ad maiorem gloriam Dei: zur Ehre Gottes und zum Nutzen des Gemeindeaufbaus – in persönlichen Gebrauch zu nehmen wußten. Erleichterte die erhöhte Reisemobilität doch auch die Kontaktaufnahmen zu den weltweit verstreut lebenden Brüdern und Schwestern im Glauben. Besonders die Anhänger **Zinzendorfs**, die sich zunächst als Brüdergemeine in Herrenhut zusammenfanden und von dort aus schließlich nicht nur in Deutschland und Europa, sondern durch ihre eifrige Missionstätigkeit bald auch in die ganze Welt ausschwärmten, dieses einst emsig nur wandernde, dann aber nicht weniger häufig reisende Völklein der Herrenhuter Handwerker wußte also recht bald die Möglichkeiten raschen Ortswechsels und die enorme, durch Eisenbahnfahrt nunmehr ermöglichte Beweglichkeit zum Zwecke der Kontaktpflege unter Gleichgesinnten und der Aufrechterhaltung intensiver Besuchsbeziehungen zu nutzen. So entspann sich im Laufe

des 19. Jahrhunderts mit Hilfe der Eisenbahn unter den wahlverwandten Frommen bald ein reges Geflecht der Mobilität, das wohl bis heute nicht zuunrecht als eine unter vielen anderen Wurzeln ökumenischer Begegnungen gelten kann: gleichsam als Infrastruktur eines kontinente-umspannenden religiösen Reisetourismus.

Andererseits blieben auch die Widerstände gegen die lebensverändernden Folgen des verkehrstechnischen Molochs noch für lange Zeit bestehen. Für die mehr an ihrer Heimatprovinz orientierten Frommen stellte die Eisenbahn nach wie vor einen verruchten Teil jener Lebensgestaltung dar, zu der man als gläubiger Christ besser auf Distanz zu gehen hatte. Die ganze Zerrissenheit der pietistischen Haltung gegenüber der technischen Neuerung kommt nicht zuletzt in einer Bildbeschreibung zum Ausdruck, die das anfänglich beschriebene Plakat vom breiten und schmalen Weg zu erklären beansprucht: "Bezüglich des abgebildeten Eisenbahnzuges möge erwähnt sein, daß die Eisenbahn an sich eine gute und nützliche Erfindung ist, welche auch dem Reiche Gottes Vorschub leistet; im großen Ganzen dient sie jedoch mehr dem Reich des Antichristen zur Ausbreitung und hat viel Sünde im Gefolge, z.B. die Sonntagsentheiligung" (zit.n. M.Scharfe, Die Religion des Volkes. Gütersloh 1980.123).

In der Tat, in dieser kurzen Erläuterung äußert sich der ganze Zwiespalt, mit dem nicht nur die Frommen, sondern auch die "Weltkinder" im 19. Jahrhundert diesem "heulenden Ungeheuer", wie **Annette von Droste-Hülshoff** 1842 die Lokomotive noch bezeichnete, entgegengetreten sind: Die Gemüter schwankten zwischen der Begeisterung im Zauber technischen Fortschritts und der Angst vor der drohenden oder tatsächlichen Zerstörung herkömmlicher Lebenswerte. Je unaufhaltbarer sich die Eisenbahn – nicht zuletzt dank der unnachgiebigen Förderung und Verteidigung des Reutlinger Stadtsohnes Friedrich List – in Deutschland durchsetzte, desto deutlicher spalteten sich die Geister in zwei Lager: die begeisterten Befürworter hier, die skeptisch-besorgten Gegner dort. Aus einem innerseelischen und intellektuellen Zwiespalt war ein kulturpolitischer wie zivilisationskritischer Gegensatz geworden. Der Graben zwischen Zustimmung und Ablehnung wirkte sich nicht nur im deutschen Volk insgesamt, sondern vor allem auch inmitten pietistisch-erwecklicher Kreise mehr und mehr trennend aus. Die einen fanden ihr Weltbild in dem plakativen Zeitgemälde der Charlotte Reihlen wieder. Anders aber dachten beispielsweise **Georg Rapp**, ein erweckter Weber, Weingärtner und Laienprediger aus Iptingen im württembergischen Oberamt Maulbronn, oder auch **Gustav Werner**, der in Reutlingen aus christlichem Liebeseifer wirkende Fabrikant, über Eisenbahn und Technik. Auch diese beiden entstammten einem pietistischen Milieu; sie standen gleichwohl für einen Typ des Gläubigen,

der durchaus technischen Fortschritt und Frömmigkeit, Gottesdienst und Dampflokomotive, Pietismus und Kapitalismus miteinander zu vereinen wußte.

Das Schicksal des allzu optimistisch gestimmten Gustav Werner in Reutlingen, der schließlich ein Opfer der eigenen, freilich reaktionär denkenden Glaubensgenossen wurde, belegt andererseits allerdings auch, daß er nicht als ein typischer Repräsentant des württembergischen Pietismus gelten konnte. Selbst im relativ aufgeschlossenen Reutlingen dauerte es noch seine Zeit, bis man auch von dieser schwäbischen Industriestadt hätte sagen können, was einst (1838) der sächsische Theologe **Carl Immanuel Nitzsch** vom vergleichbar frommen und fleißigen Wuppertal zu berichten wußte: "Alles ist hier Kirche und Handel, Mission und Eisenbahn, Bibel und Dampfmaschine; nach Kunst und Wissenschaft fragt man wenig oder gar nicht, kaum nach Politik" (zit.n. W.Beyschlag, Carl Immanuel Nitzsch. Eine Lichtgestalt der neueren evangelischen Kirchengeschichte. 2.Aufl. Bonn 1882.200).

So wenig wie die "Frommen im Lande" konnten auch die namhaften Theologen an Deutschlands Universitäten zu einem einhelligen Urteil über die Eisenbahn gelangen. Da gab es beispielsweise jenen berühmten Gottesgelehrten, der aufgrund seines dickleibigen zweibändigen Buches über die "Christliche Lehre von der Sünde" (1838/44) unter dem Spitznamen "Sünden-Müller" inoffiziell in die Geschichtsschreibung der Theologie eingegangen ist: **Julius Müller**, ein durch und durch Konservativer, der in Göttingen, Marburg und Halle Systematische Theologie gelehrt hat. Müllers Grundeinstellung zur technischen Zivilisation und zum aufkommenden Industriekapitalismus war ebenso konservativ wie kritisch und läßt sich folgendermaßen umschreiben: "Progressive Gütervermehrung durch industrielle Produktion, Intensivierung der Naturausbeutung durch neue Technologien, die Beschleunigung der Warenzirkulation durch neue Verkehrssysteme und überhaupt den generellen Bedeutungszuwachs der Ökonomie kritisierte er ... als Ausdruck einer unsittlichen Prädominanz des Natürlich-Sinnlichen über das Geistige" (F.W.Graf, Theonomie. Gütersloh 1987.120).

Julius Müller konnte in den eifrigen Jüngern der neuen Technik nichts anderes als Nachahmer jenes rastlos-umhertreibenden verlorenen Sohnes sehen, der sich über die eigenen Möglichkeiten der Freiheit so gründlich täuschte wie überhaupt jedermann, der sein Heil in einer eigenen menschlichen Könnerschaft sucht, die ihre Vollendung im technischen Vermögen findet: "Was sich ... heut zu Tage am lautesten als Beherrschung der Natur geltend macht, ihre äußerliche Bewältigung durch Eisenbahnen, Dampfmaschinen u. dergl., verträgt sich nicht allein mit der sklavischen Abhängigkeit von der Natur, sondern führt,

wenn es darauf Anspruch macht für sich das rechte und ganze zu sein, geraden Weges zur höchsten Steigerung dieser Abhängigkeit" (Sünde, Bd.1. 3.Aufl.211). Die Eisenbahn galt Müller ganz besonders als treffliches Illustrationsstück menschlicher Selbstanmaßung und nimmt entsprechend eine zentrale Stellung in seiner konservativen Zivilisationskritik ein; allen Verheißungen eines illusionären Fortschritts der Menschheit durch Dampfkraft, Maschinennutzung und Industrie stellte er den Ausblick auf den Untergang der abendländischen Zivilisation nach dem Maßstab der vorindustriellen normintegrierten Gesellschaft gegenüber. Seine Begründung dafür war merkwürdig genug: Auch das Fahren mit der Eisenbahn, so erklärte er kurzerhand, sei Sünde, weil es sich dabei um eine durchaus unnatürliche Art der Fortbewegung für den Menschen handele, – ganz im Gegensatz übrigens zur natürlichen Fortbewegungsart mit einer Pferdekutsche; hätte Gott tatsächlich gewollt, daß sich der Mensch auf Erden mithilfe der Maschinenkraft fortbewege, dann hätte er ihm gewiß mit dem Paradies bereits auch die Eisenbahn beschert. Daß aber der Mensch nunmehr meine, sich Maschinen selbst konstruieren und bauen zu müssen, sei nichts anderes als ein hybrider Ausdruck seiner frevelhaften Gottlosigkeit. (Dasselbe Argument wird übrigens später, beim Anblick der ersten Flugzeuge, wiederkehren, als geltend gemacht wurde: Wenn Gott gewollt hätte, daß der Mensch wie ein Vogel fliegen kann, dann hätte er ihm Flügel wachsen lassen). Weniger "reaktionär", gleichwohl besorgt fiel auf katholischer Seite die Diagnose des Publizisten **Joseph von Görres** aus, die von ihm 1832 in einer ironischen Paraphrase zum 13.Kapitel des 1.Korintherbriefes vorgetragen wurde: "Und wäre ganz Teutschland mit Riegelbahnen (d.i. die zeitgenössische wörtliche Übersetzung des engl. "rail road", V.D.) von einem Ende bis zum andern in allen Richtungen belegt; und flögen Dampfwagen zu Tausenden in ihm über Berg und Thal; würden alle seine Flüsse von den Dampfschiffen bis zum tiefesten Grund durchfurcht, arbeiteten die Hebel sich müde in allen Winkeln, und wendeten sich um und um an allen seinen Straßen die Räder der Maschinen: was hülfte ihm das Alles, hätte es in dem klappernden Mechanismus die innewohnende Seele verloren!"

So wurden also schon recht früh im 19.Jahrhundert und nicht zuletzt in der leidenschaftlichen Auseinandersetzung über Nutzen und Nachteil der Eisenbahn ökumenische Grundfiguren einer theologischen Zivilisationskritik, Technikgegnerschaft und Fortschrittsreserve ausgebildet und eingeübt, die sich zwar kaum in dieser kulturpessimistischen Unmittelbarkeit, wohl aber in ihren diagnostischen Grundzügen nicht unwesentliche Verwandtschaft mit bis heute wirksamen geistlichen Widerständen gegen befürchtete Folgen der industriellen Technik aufweisen.

Offensichtlicher noch als an dem vergleichsweise höchst diffizil argumentierenden Theologen Julius Müller zeigt sich bei anderen seiner Fachgenossen, daß es zuweilen auch ganz und gar irdische, menschlich-allzumenschliche Angstgefühle waren, deren Widerständigkeit gegen technische Neuerungen nach theologischer Verbrämung suchen ließ: Von dem Tübinger Stiftsrepententen **David Friedrich Strauß**, der just im Eisenbahnjahr 1835 die Theologenwelt dadurch aufschreckte, daß er im kritisch-liberalen Geiste mutig und scharfsinnig im Hinblick auf die neutestamentlichen Widersprüche die Bibel überhaupt zu einem Buch der Mythen, Märchen und dichterischen Phantasieprodukte rechnete, von diesem geistig unerschrockenen Theologen, der tatsächlich daraufhin seinen landeskirchlichen Dienst quittieren mußte, wird erzählt, daß ihm beim ersten Anblick einer Dampflokomotive vor Angst schlichtweg die Hosen geschlottert hätten. Der betauernde Rechtfertigungsbrief, den Strauß dann 1841 an seinen Freund Rapp geschrieben hat, erinnert denn auch eher an das furchtsame Mundspitzen im finsternen Walde: "Keinerlei Furcht", meinte er eigens versichern zu müssen, "sondern Gefühl innigster Verwandtschaft des eigenen Princips mit dergleichen Erfindungen ... Diese Abstraction, dieses Fortgerissenwerden des Individuums von einer allgemeinen Macht, wie es bei jenen ungeheuren Reisemaschinen stattfindet, ist ganz dasselbe Princip, was wir in der Wissenschaft vertreten, aber in solcher Verwirklichung ist es uns widrig, wir ertragen diese Passivität, dieses blosse Zusehen, dieses Befäßtsein unter der abstrakten Kategorie des Passagiers in demselben Raum mit einer Menge gleichgültiger Anderheiten Nicht" (E.Zeller [Hg.], *Ausgewählte Breife von David Friedrich Strauß*. Bonn 1895.102f.). Nicht also nur die bibelfesten frommen Pietisten, nicht nur die ebenso vergnügungs- wie technikfeindlichen Konservativen, sondern auch die liberal-bibelkritischen "Himmelsstürmer" ließen sich in Württemberg und anderswo u.a. von Katastrophenängsten leiten, die – ob individuell, ob kollektiv – nirgendwo anschaulicher als in der Eisenbahn ihr geeignetes Auslösemoment und Besetzungsobjekt fanden (H.J.Ritzau, *Schatten der Eisenbahngeschichte*. Pürgen/Schweiz o.J.; W.Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*. Frankfurt 1979.117ff.).

Es gab freilich auch andere Theologen: Theologen, die in der Sache anders dachten. Einer von ihnen war der 1799 in Posen als Sprößling einer preußischen Beamtenfamilie geborene, später dann in Wittenberg, Bonn und Heidelberg lehrende Systematische Theologe **Richard Rothe**. Er zählte den Universaldenker **Georg Wilhelm Friedrich Hegel** ebenso wie den weltläufigen Theologen **Friedrich Schleiermacher** zu seinen geistigen Vätern und verband selbst auf eigentümliche Weise eine "völlig unbefangene Aufgeschlossenheit für die humane Bildung,

Wissenschaft und Kultur der Neuzeit mit einem lebendigen Christusglauben von pietistischer Färbung" (J.Ringleben, in: Härle/Wagner, Theologenlexikon. München 1987.203f.). Dieses seltsame Mischungsverhältnis in seiner weltanschaulichen Grundeinstellung kommt nicht zuletzt dadurch zum Ausdruck, daß er die Entwicklung der Eisenbahn gerade gegenteilig zur Haltung Julius Müllers beurteilt. Für Rothe war die Eisenbahn geradezu ein Symbol für den Beitrag, den Menschen zum Fortschritt des Gottesreiches inmitten der "christlichen Welt" zu leisten vermögen. Unbeschadet der letztendlichen Alleinherrschaft Gottes über die Geschichte des Kosmos und der Menschheit bestand die sittliche Aufgabe des Christen nach Meinung Rothes in nichts weniger als in der "Herrschaft des Menschen über die gesamte irdische Welt" (Gesammelte Vorträge und Abhandlungen. 1886.99); Erdenherrschaft, zu der Gott den Menschen in Freiheit gerade ermächtigt habe, bedeutete für Rothe "die Zueignung der gesamten irdischen Welt ... an die menschliche Persönlichkeit vermöge einerseits des denkenden Verständnisses derselben und andererseits ihrer Zurichtung zum Werkzeug für sie – welches beides innerlich unauflöslich zusammenhängt" (ebd.96). Kultur und Technik galten Rothe also als zwei gleichberechtigte Seiten ein und derselben Medaille eines sach- und zeitgemäßen christlichen Weltverhältnisses: einer Lebenseinstellung mithin, die "er in Kunst, Geschichts- und Naturwissenschaft, Technik, Wirtschaft und Politik gleichermaßen wirksam sieht" (so H.J.Birkner, Spekulation und Heilsgeschichte. Die Geschichtsauffassung Richard Rothes. München 1959.81). In dieser grundlegenden Perspektive konnte dem aufgeschlossen liberalen Theologen Rothe aus dem badischen Heidelberg schließlich auch die Eisenbahn als symbolischer Inbegriff und handfester Ausfluß der "modernen Moralität" des neuzeitlichen Christenmenschen erscheinen: "Ich lebe", so schrieb er bewußt überspitzt, "der festen Überzeugung, daß dem Reiche Christi die Erfindung der Dampfmaschinen und der Schienenbahnen eine weit bedeutendere positive Förderung geleistet hat, als die Ausklügelung der Dogmen von Nicäa und von Chalcedon" (Stille Stunden 1872.340).

Für die Theologen des 19.Jahrhunderts wurde die Eisenbahn zum Symbol der Beschleunigung – nicht nur der menschlichen Fortbewegungsart in der Horizontalen, sondern auch, ja mehr noch: zum Symbol der Beschleunigung von Zeit gleichsam in der Vertikalen. Die geschichtliche Bewegung selbst erhöhte ihre Geschwindigkeit; und das Erlebnis "Eisenbahn" vermittelte hiervon nur einen anschaulich-spürbaren Eindruck. Unter negativen oder auch positiven Vorzeichen konnte die Eisenbahn damit zu einer Metapher jenes "Heilserwartungsrestes" werden, den sich der zunehmend auch geschichtsphilosophisch "säkularisierte" Mensch des 19.Jahrhunderts, eingespannt zwischen techni-

scher Fortschrittsgläubigkeit und frommer Erweckungssehnsucht, noch als ein Minimum, gleichsam als geistliche Kraftreserve und Notration angesichts der verzehrenden Dynamik der Zeit bewahrt hatte. Denn hin- und hergerissen zwischen dem Rausch menschlicher Selbstmächtigkeit in Wissenschaft und Technik einerseits und dem Erschrecken vor den tiefgreifend verändernden Folgen der eigenen technischen und intellektuellen Könnerschaft andererseits, war dies nicht nur für die Theologen, sondern für den Menschen des 19. Jahrhunderts überhaupt die zentral bestimmende Erfahrung seines Lebensgefühls: "Beschleunigung", die Kraft kostet. Und "was deren gesteigerten Einsatz ermöglicht, ist die Festigkeit der Bahn, auf der sich die Bewegung abspielt. Insofern wird die Eisenbahn – sowohl hinsichtlich der Erwartungen als auch hinsichtlich der Befürchtungen, die sich auf sie konzentrieren wie auf kaum ein anderes technisches Instrument des Jahrhunderts – zur Metapher des Verhältnisses von Programm und Geschwindigkeit" (H.Blumenberg, *Lebenszeit und Weltzeit*. Frankfurt 1986.248). Mit anderen Worten: In dem Zwiespalt, der sich exemplarisch am Fall der Eisenbahn entzündet, machte sich der schillernde Umstand geltend, daß sich der Mensch des 19. Jahrhunderts nicht mehr sicher sein konnte, ob er selbst überhaupt noch der Beschleunigung der Zeit gewachsen sei, die er durch die Verwirklichung seiner technischen Phantasien und ideologischen Programme in Szene zu setzen erst begonnen hatte.

Urteile darüber verblieben jedenfalls schon damals im Bereich mehr oder weniger intelligenter, freilich immer auch nur spekulativer Prognosen, die sich aus Quellen der Begeisterung ebenso speisten wie aus denen der Befürchtung; und das galt im Reich des hehren abstrakten Geistes gleichermaßen wie im Bereich des banalen, alltäglichen Lebens. Mochten gerade hier auch nicht immer nur drohender Sündenverfall Anlaß zu Befürchtungen gegeben haben, so waren es doch mögliche Schäden etwa an der körperlichen Unversehrtheit der betroffenen Menschen, die den Ausschlag gaben, die Stimme mahnend und warnend zu erheben. Oder es war schlichtweg, nachhaltiger und erfolgreicher sogar, die Resistenz purer Unbelehrbarkeit, hinter der sich nicht selten massive wirtschaftliche Interessen, Konkurrenzneid oder auch nur persönliche Trägheit und Einfallslosigkeit verbargen. So beklagte sich beispielsweise einst der preußische Generalpostmeister über das spruchreife Projekt, mit einer Eisenbahnlinie die damals noch getrennten Städte Berlin und Potsdam miteinander zu verbinden: "Was sollen wir mit der Eisenbahn? Ich lasse täglich verschiedene sechssitzige Posten nach Potsdam gehen, und die Wagen sind nur selten voll. Was soll denn die Eisenbahn dann befördern? Berlin ist doch nicht Paris!" Wohl wahr, aber: Der larmoyante Generalpostmeister hat die Zei-

chen der kommenden Zeit wohl so wenig begriffen wie den Zusammenhang zwischen der mangelnden Auslastung seiner Investitionsgüter mit den damals gewiß nicht ungesalzenen Beförderungstarifen seiner Dienstleistungsgesellschaft. Mit seinem Unverständnis befand er sich freilich in bester Gesellschaft – nämlich in tröstlicher Übereinstimmung mit seinem König: Als **Friedrich Wilhelm III** von entsprechenden Plänen erfuhr, die Bahnlinie von Berlin nach Potsdam zu bauen, und ein Memorandum als größten Vorzug dieses Projektes den Vorteil anpries, dann könne man Potsdam wohl zwei Stunden eher erreichen als bislang, notierte der König seinen unmißverständlichen Widerwillen am Rande: "Alles soll Karriere gehen, die Ruhe und Gemütlichkeit leidet darunter. Kann mir keine große Seligkeit davon versprechen, ein paar Stunden früher in Berlin oder Potsdam zu sein" (zit.n. J.Mahr, Eisenbahnen in der deutschen Dichtung. München 1982. 27). Persönliche Trägheit und wirtschaftliches Eigeninteresse verbanden sich jedoch nicht nur in höchsten Kreisen zu einem beharrlichen Gemisch der Widerstandskraft gegen die verkehrstechnische Neuerung, auch wenn hier die snobistische Borniertheit unnachahmlich blieb: Auch Bauern fürchteten, durch den Anblick der schnell dahinfahrenden Züge (die damals freilich nicht sehr viel mehr als das Tempo eines heutigen Mofas erreichten) würden ihre Kühe unfähig, noch Milch herzugeben. Und gegen die zweite Eisenbahnlinie auf deutschem Boden prozessierte jahrelang ein Müller mit der Begründung, die zwischen Leipzig und Dresden verkehrende Bahn nähme seiner Mühle den Wind aus den Flügeln. Die Zusammenhänge von Lebensgefühl und Lebenserfahrung lassen hier die Einstellung zur Eisenbahn in einer Dimension ihrer Moralisierbarkeit erkennen, die nicht die Folgen technischer Erneuerung zu kalkulieren weiß, sondern die Analyse durch sittliche Urteile ersetzt. **Wilhelm Heinrich Riehl**, der konservative Zivilisationskritiker und Vater der deutschen Volkskunde, schildert, daß eine solche ressentimentgeladene Haltung besonders auf dem frommen Lande zu Hause war; und als eine Art negative Theodizee zur Erklärung von Mißernten, Epidemien und schlimmerer Schicksalsschläge diene: "Cholera und Kartoffelkrankheit, verkehrte Witterung, Erdbeben, theure Zeit, Krieg und Aufruhr der letzten Jahrzehnte sind seinem (des Bauern, V.D.) Aberglauben häufig genug als das natürliche Gefolge dieser titanischen Neuerung erschienen. Da ist ihm die Anlegung der Eisenbahn das letzte Wahrzeichen der himmelsstürmenden Vermessenheit, mit welcher der übermüthige Mensch den ewigen Naturgesetzen Gottes eine Wette anbietet. Sie ist ihm der Thurmbau von Babel ins Neumodische übersetzte" (Riehl 1856. 358).

Einen nur wenig seriöseren Anstrich wußten sich hingegen jene Ärzte und Mediziner zu geben, die ernsthafte Gesundheitsschäden für die

Allgemeinheit befürchteten. Berühmt geworden ist in diesem Kontext das Gutachten über die landläufigen Auswirkungen der Eisenbahn, das gemeinhin dem **bayrischen Obermedizinalkollegium** aus dem Jahre 1838 zugeschrieben wird: "Die schnelle Bewegung muß bei den Reisenden unfehlbar eine Gehirnkrankheit, eine besondere Art des delirium furiosum erzeugen. Wollen aber dennoch Reisende dieser gräßlichen Gefahr trotzen, so muß der Staat wenigstens die Zuschauer schützen, denn sonst verfallen diese beim Anblick des schnell dahinfahrenden Dampfwagens genau derselben Gehirnkrankheit. Es ist daher notwendig, die Bahnstelle auf beiden Seiten mit einem hohen Bretterzaun einzufassen" (zit.n. W.Treue/K.H.Manegold [Hrsg.], Quellen zur Geschichte der industriellen Revolution. Frankfurt 1966.84).

Alle Eisenbahnhistoriker stimmen nun freilich darin überein, daß dieses vielzitierte Dokument der Eisenbahnfeindlichkeit eine Fälschung ist; genauer: eine Kompilation einerseits aus dem Gutachten eines "Heilkünstlers zweiter Ordnung", zu deutsch: eine Quacksalbers, der gegen die vermeintlichen Gesundheitsschäden der Nürnberg-Fürther-Eisenbahn gewettert hatte; andererseits aus einer seriösen, aus der Feder des bayrischen Eisenbahnpromotors **Joseph von Bader** stammenden Stellungnahme, in der sicherheitstechnische Bedenken dargelegt und entsprechend gefordert wurde, daß "die Bahn ihrer ganzen Länge nach mit einer starken Einzäunung befriedigt werde, ... um Vieh und Menschen, besonders Kinder, abzuhalten, und bei dem äußerst schnellen Rennen der Dampfwagen die größten Unglücksfälle durch Überfahren, Anprellen, Umwerfen und Zerschmettern von Wagen und Maschinen zu verhüten" (W.K.Mück, Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft. Diss.Würzburg 1968: 162). Es ist im Nachhinein an diesem Zitat schwer zu entscheiden, wer hier eigentlich geschützt werden sollte: die Eisenbahn oder die ahnungslos gefährdeten Lebenswesen; gleichwohl: Es liegt eine Ironie in dem Umstand, daß wir heute über den vielzitierten unbedarften Vorschlag, die Eisenbahn hinter einen Bretterzaun zu verbergen, nur noch mitleidig lächeln können, gleichzeitig aber die Errichtung eines Lärmschutzzauns an einer Stadtautobahn als ein Zeichen ökologischen Fortschritts werten.

Christliche Frömmigkeit und die Sozialkosten wachsender Mobilitätsanstrengungen bilden überdies auf diesem Hintergrund ein eigenes Kapitel. Schon recht früh befürchteten kritische Geister: "(Was die Gesellschaft betrifft...), daß die Tendenz zum Pauperismus, zur Verelendung der Arbeiter und zur allgemeinen Entsittlichung durch die erhöhte Mobilität, die die Eisenbahn mit sich bringt, verstärkt würde. Arbeitssuchende Individuen würden sich von ihren heimatlichen Gebieten entfernen, ihre Familienbande zerreißen und zu entwurzelten Proletariern werden, ein Spielball in den Händen der aufsteigenden Klasse der Fa-

brikherren, die nicht mehr, wie zuvor der Adel, Ehre und Pflicht kennen, sondern nach der Devise leben: Jeder ist sich selbst der Nächste" (R.P.Sieferle 1984.110).

Es kann darum niemanden erstaunen, daß einzelne heute uns selbstverständlich erscheinende Zweige kirchlicher Tätigkeit im karitativ-diakonischem Bereich gerade auf Voraussetzungen reagieren, die einst mit dem Ausbau und der Expansion des deutschen Eisenbahnnetzes geschaffen wurden: Deren Schattenseiten und negative soziale Auswirkungen waren es denn gerade, die ein nicht unwichtiges Auslösemoment innerkirchlich-diakonischer Praxisinnovation darstellten. Die ersten Opfer der Eisenbahn waren die Gleisarbeiter: ein wanderndes Proletariat, das aufgrund seiner Rechtlosigkeit schamloser Ausbeutung ausgeliefert war. Die Ausbeutung bestand nicht nur in der Ausnutzung ihrer Arbeitskraft bis zur Erschöpfung. Die Eisenbahn veränderte nicht nur auf Seiten des Kapitals durch expansive Hervorbringung der Aktiengesellschaften (schon Grillparzer dichtet seinerzeit mit unverhohlenem Spott: "Eisenbahnen, Anleihen und Jesuiten/ Sind unbestritten/ Die Wege, die wahren,/ zum Teufel zu fahren."), sondern auch auf Seiten der Arbeitskräfte die allgemeinen Wirtschaftsverhältnisse und damit eben auch grundlegend die Lebensverhältnisse, ja das Lebensgefühl der Menschen überhaupt. Die Gleisarbeiter waren die erste gesellschaftliche Gruppe, die dessen Sozialkosten zu tragen hatte. Sie waren gleichsam die Vorhut der Entwicklung, die dann unter dem Problemtitel "Soziale Frage" dem 19.Jahrhundert eine besondere Signatur verleihen sollte. Das wirtschaftliche und soziale Elend des Proletariats im 19.Jahrhundert nahm jedenfalls bei der Gruppe der Gleisarbeiter seine erste häßliche Gestalt an: Die Eisenbahn zerschneidete die geschlossene Lebenswelt der Dörfer und Familien; sie zerstörte den überschaubaren Lebenskreis auf dem Lande und auch in den Kleinstädten. Die weithin "landflüchtigen", tatsächlich aber aus wirtschaftlicher Not ihrer vertrauten Herkunftsumgebung entrissenen Gleisarbeiter lebten den überwiegenden Teil des Jahres über ohne festen Wohnsitz in unzureichenden Zeltlagern, ohne Familienanhang; sie wurden nicht zuletzt durch solch erbärmliche Umstände in den Alkoholismus oder schlimmere Formen der Verwahrlosung hineingetrieben. Und es war der Anblick und die Erfahrung gerade dieses Elendes, die niemand anderem als **Johann Hinrich Wichern** zu der Inspiration verhalfen, seine ganze Kraft dem Aufbau und Ausbau der Inneren Mission zu widmen, aus der dann später nicht nur die Bahnhofsmission, sondern das Diakonische Werk der evangelischen Kirche überhaupt entstehen sollte.

Verelendung als Nebenfolge-Erscheinung des rapiden Siegeszuges der Eisenbahn in Deutschland war nur ein kleiner, wenn auch weit größere Auswirkungen zeitigender Ausschnitt jenes Kapitels, das die techni-

schen und wissenschaftlichen Entwicklungen des 19. Jahrhunderts als Negativbilanz aufzuweisen haben: – eine Negativbilanz, die in kirchlichen Kreisen, besonders in Kreisen der Erweckungsbewegung, aber auch der katholisch-sozialen Bewegung, immer wieder die soziale Einlösung des christlichen Liebesgebots anmahnen ließ und stets erneut Überlegungen provozierte, die dann in einen breiten Strom der Diakonie-, Evangelisations- und Seelsorgebewegung eingemündet sind, ohne freilich eine grundlegende Veränderung der Verhältnisse und Entwicklungen heraufführen zu können. Noch im Jahre 1931 können wir bei **Otto Baumgarten**, einem prominenten Vertreter der liberalen Theologie und innerkirchlichen Seelsorgebewegung um die Jahrhundertwende, die wenig glanzvolle Bestandsaufnahme der Schattenseiten des wilhelminischen Kaiserreichs lesen: "Dazu kommt die im Zeitalter der Eisenbahnen unaufhaltsame Freizügigkeit, der Zug nach der Großstadt, ihren Kulturgenüssen und Versuchungen, die Atomisierung der Gesellschaft, die Lockerung der festen Erziehungseinflüsse der höheren auf die niederen Stände, der Meister auf die Lehrlinge, der Herrschaften auf die Dienstboten, so gibt es Scharen von isolierten Leuten", die en gros das kirchliche Handeln mit einem neuen gesellschaftlichen Tatbestand allgemeiner Seelsorge- und Diakoniebedürftigkeit konfrontieren. (O. Baumgarten, Protestantische Seelsorge. Tübingen 1931.56).

Das wilhelminische Kaiserreich, das primäre Feld solch herausfordernder Erfahrungen und Problemwahrnehmungen, denen die Eisenbahn sozial-, wirtschafts- und technikgeschichtlich die Epochensignatur verlieh, dieses wilhelminische Kaiserreich ist dann selbst unter den verheerenden Folgen des Ersten Weltkrieges zerbrochen, dessen lebenszerstörendes Ausmaß seinerseits nicht ohne die Mobilisierungsfolgen vorstellbar ist, die das mittlerweile ausgebaute europäische Eisenbahnnetz bereitgestellt hatte. All dies verdichtete sich damals zu einer grundsätzlichen und umfassenden Krisensymptomatik: Die lebensprägenden Konsequenzen des Eisenbahnausbaus rückten in ein umfassendes Panorama theologischer und kirchlicher Gesellschafts-, ja Zivilisationskritik ein. Mit dem Hinweis Baumgartens auf zunehmende Mobilität, Urbanisierung, Autoritätszerfall und auf die Ausbreitung einer ebenso bunt schillernden wie gleichwohl orientierungslos lassenden Kulturindustrie wird ein Faktorenbündel benannt, das schließlich – so die allgemeine Auffassung – in sozialen Brennpunkten wie Anonymität und Vereinsamungstendenz über wirtschaftliche Verelendung hinaus seine Zuspitzung fand. So wird hier exemplarisch bei Baumgarten im Rückblick auf eine unverarbeitete Erbschaft des Kaiserreiches in weithin kritischer Unbestechlichkeit namhaft gemacht, was die Zeitgenossen vorher noch recht unkritisch und euphorisch als zivilisatorischen Fortschritt bejubelt hatten.

"Kritische Unbestechlichkeit" – dieses Stichwort sollte jedoch niemanden über den teilweise im **romantischen** Einspruch gegen die Moderne wurzelnden Charakter der Eisenbahnkritik täuschen. Romantik war auch eine Kritik an einer zwar **technikfreudigen** Aufklärung, die einst jedoch die Auswirkungen der Eisenbahn auch aus **kulturellen und sittlichen** Gründen begrüßt hatte: "Die Eisenbahn vernichtete den Raum, sie nahm ihm seine Qualität, indem sie die Zeit verkürzte, die für seine Durchschreitung erforderlich war. Die Langsamkeit, mit der vor dem Bau der Eisenbahn Entfernungen überwunden wurden, bildete eine Barriere, die kulturelle Isolation erzeugte und damit eine regionale Buntheit und Vielgestaltigkeit hervorbrachte, die das Eisenbahnzeitalter einzuebnen begann. Die vielfältigen landschaftlich differenzierten Gebräuche und alltagskulturellen Stilformen verschwanden, als die Entfernungen schrumpften. Nun erst konnte das Ziel der Aufklärung und der Moderne, die Schaffung einer universalen, einfachen, homogenen und egalitären Menschheitskultur ernsthaft realisiert werden ... Die Eisenbahnen beginnen, den Raum (auch) zu erschließen, ihn verfügbar zu machen ... Die Eisenbahn brachte die Welt in Bewegung; Verharren in ständischen und lokalen Bindungen wurde zum Anachronismus ..., ein Zeitalter der Machbarkeit und der Umweltveränderung (hatte) begonnen" (Sieferle 113ff.). Wer sich dieser Entwicklung entgegenstemmte, setzte sich gemeinhin dem Verdacht aus, die alte, geordnete, mittlerweile zur Idylle gewordene, tatsächlich aber versunkene Ständewelt zurückzuerträumen, gleichsam die Romantik der Pferde gegen die herbe Realität der Dampflokomotive auszuspielen oder doch wenigstens inmitten einer veränderten Gesellschaft die autoerotische Lust am Aussteigertum zu legitimieren. Tatsächlich war wohl nicht bei allen Eisenbahnkritikern dieser Verdacht als unberechtigt von der Hand zu weisen. So läßt beispielsweise **Karl Leberecht Immermann** (1796-1840, an der Schwelle zwischen Idealismus und Realismus stehend) in seinem Roman "Die Epigonen" (1836) eine seiner Figuren laut vor sich hindenken: "Mit Sturmesschnelligkeit eilt die Gegenwart einem trockenen Mechanismus zu; wir können ihren Lauf nicht hemmen, sind aber nicht zu schelten, wenn wir für uns und die Unsrigen ein grünes Plätzchen abzäunen und diese Insel solange als möglich gegen den Sturz der vorbeirauschenden industriellen Wogen befestigen" (Teil 3, Buch 9, Kapitel 16).

Wäre man böseartig und ungeschichtlich, könnte man sagen: Hier findet sich eine Art Gründungsurkunde der Alternativen vor; das "grüne Plätzchen" als zivilisationskritisch zelebrierter Kultort der Ackerbau- und Feldfruchtgöttin Demeter klingt allzu verräterisch heraus. Ungeschichtlich wäre eine solcher Kurzschluß aber, da sie weder den lebensqualitätssteigernden noch den lebensqualitätsmindernden Folgen der Ent-

wicklung gerecht würde, die mittlerweile am Zusammenhang von Maschinenwesen, Technisierung und Industrialisierung, am Zusammenspiel von Dampfkraft, Eisenbahn und Landwirtschaft einsichtig geworden ist; die Entwicklung selbst wie auch die Kritik an ihr haben sich grundlegend gewandelt: "Die ehemals neue Erfahrung vom Leben der Mechanik schlug um in das Gefühl vom mechanisierten Leben. Die nachgerade beängstigende Zuverlässigkeit der Bahn ist einer zuverlässigen Angst vor Katastrophen gewichen. Mehr noch: die Schilderungen von Eisenbahnunfällen sind Ausdruck des Eingeständnisses, daß sich die Hoffnung auf einen Zugewinn an Solidarität und Soziabilität nicht erfüllt hat" (W.Minaty [Hg.], Die Eisenbahn. Frankfurt 1984.25).

Die sich metaphorisch an das Schicksal der Eisenbahn heftende Fortschrittsgläubigkeit gewann in der Perspektive ihrer sozialen und psychischen Schädlichkeitsnebenfolgen zunehmend einen beängstigend-bitteren Beigeschmack. Mittlerweile hatte sich mehr und mehr die Einsicht durchgesetzt, daß Menschen nicht unbedingt immer auch einander näherrücken, wenn äußere Entfernungen zwischen ihnen zusammenschmelzen. Größere Beschleunigung kann auch die Vereinzelung des Menschen vergrößern; gleichsam seine systematische Entwurzelung aus angestammten Herkunfts- und Lebensmilieus betreiben – eine Folge, die der bayrische König **Ludwig I.**, unter dessen Regiment 1835 die erste deutsche Eisenbahn in Betrieb genommen wurde, die überdies seinen Namen trug ("Ludwigsbahn"), bereits grollend vorausgesehen und zum Thema eines ebenso apokalyptisch wie holprig anmutenden Dichtungsversuchs gemacht hatte:

"...Aufgeh'n wird die Erde in Rauch', so steht es geschrieben,  
Was begonnen bereits; überall rauchet es schon.  
Jetzo lösen in Dampf sich auf die Verhältnisse alle.  
Und die Sterblichen treibt jetzo des Dampfes Gewalt,  
Allgemeiner Gleichheit rastloser Beförd'rer. Vernichtet  
Wird die Liebe des Volk's nun zu dem Land der Geburt.  
Überall und nirgends daheim, streift über die Erde  
Unstät so wie der Dampf, unstät das Menschengeschlecht.  
Seinen Lauf, den umwälzenden, hat der Rennwagen begonnen  
Jetzo erst, das Ziel lieget dem Blicke verhüllt".

Diese kritische Sensibilität für die Gefahren eines bedrohlichen Umschlags einer entfesselten Technik ging einst jedoch denjenigen Zeitgenossen weithin noch ab, die im Ansturm ihrer ersten Begeisterung vor allem und zunächst die neuen vielversprechenden Möglichkeiten, den Fortschritt und die Lebensbereicherung auszumalen suchten. Man kann das an dem sonst wahrlich gesellschaftstheoretisch nicht gerade unkritischen Dichter **Heinrich Heine** verfolgen, der 1843 von Paris aus

brieflich zu Protokoll gab: "Die Eröffnung der beiden neuen Eisenbahnen, wovon die eine nach Orleans, die andere nach Rouen führt, verursacht hier eine Erschütterung, die jeder mitempfindet, wenn er nicht auf einem sozialen Isolierschemel steht. Die ganze Bevölkerung von Paris bildet in diesem Augenblick gleichsam eine Kette, wo einer dem anderen den elektrischen Schlag mitteilt. Während aber die große Menge verduzt und betäubt die äußere Erscheinung der großen Bewegungsmächte anstarrt, erfaßt den Denker ein heimliches Grauen, wie wir es immer empfinden, wenn etwas Unerhörtes geschieht, dessen Folgen unübersehbar und unberechenbar sind. Wir merken bloß, wie unsere ganze Existenz in neue Gleise fortgerissen, fortgeschleudert wird, daß neue Verhältnisse, Freuden und Drangsale uns erwarten, und das Unbekannte übt seinen schauerlichen Reiz, verlockend und zugleich beängstigend. So muß unseren Vätern zumute gewesen sein, als Amerika entdeckt wurde, als sich die Erfindung des Pulvers durch die ersten Schüsse ankündigte, als die Buchdruckerei die ersten Aushängebogen des göttlichen Wortes in die Welt schickte. Die Eisenbahnen sind wieder ein solches bestimmendes Ereignis, das der Menschheit einen neuen Umschwung gibt, das die Farbe und Gestalt des Lebens verändert; es beginnt ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte und unsere Generation darf sich rühmen, daß sie dabeigewesen. Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise, in unseren Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. In viereinhalb Stunden reist man jetzt nach Orleans, in ebensoviel Stunden nach Rouen. Was wird das erst geben, wenn die Linien nach Belgien und Deutschland ausgeführt und mit den dortigen Bahnen verbunden werden! Mir ist es, als kämen die Berge und Wälder auf Paris zugerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee." (aus: Lutetia <1843>; zit.n. U.Schickling, Ein Zug durch Raum und Zeit. 150 Jahre Eisenbahn, in: FR vom 18.5.1985. Beilage). Plastischer läßt sich wohl kaum der Umschwung des Lebensgefühls beschreiben, der die meisten Menschen im 19. Jahrhundert erfaßt hatte und der auch für die frommen Menschen des Jahrhunderts den Hintergrund bildet, vor dem sich ihr Weltverhältnis so oder so neu auszuformen hatte.

Was sich im Enthusiasmus Heinrich Heines widerspiegelt, ist jedenfalls eine ganz andere Lebenshaltung, als sie gewöhnlich die Pietisten im Schwabenland und anderswo bestimmt hat. Ein Kernsatz pietistischer Frömmigkeitsweisheit besagt: Wir müssen Gott und die menschliche Sünde groß machen, damit der Mensch in seiner Welt klein werde. Der Dichter des Vormärz, Heinrich Heine, beschreibt nun, wie dieser fromme Gegensatz durch das Erlebnis der Eisenbahn und durch das

damit ausgelöste neue Lebensversprechen gleichsam unter der Hand gerade umgekehrt wird: Die Eisenbahn als Symbol hat die Welt klein gemacht und eben dadurch die Möglichkeiten des Menschen in seiner homo-faber-Rolle derart vergrößert, daß Gott dabei so gut wie auf der Strecke blieb: "In solcher Fahrt ist eine Art von göttlicher Allgegenwart" dichtete 1833 **Friedrich Rückert**, um die sich bei dem Reisenden einstellenden Omnipräsenz- und damit eben auch Omnipotenz-Phantasien zu beschreiben; jedenfalls deutet sich hier die grundlegende Veränderung der Umweltperzeption an, die zu realisieren man sich später, seit der Verbreitung des Fernsehens, nicht einmal mehr auf Reisen zu begeben hatte.

Tatsächlich greift die bürgerliche Lebenserfahrung, die sich mit der Eisenbahn zunehmend breit machte, nun nicht zuletzt im Rahmen pathetischer Selbstcharakterisierung auf Eigenschaftsmetaphern zurück, die bis dahin nur Göttern vorbehalten waren. In ambivalenter Weise wird "Eisenbahn" nunmehr zur Leidenschaft, zum Inbegriff menschlich-technischer Selbstermächtigung, zum Sinnbild menschlicher Verfügungsmacht über Zeit und Raum, die vorher nur Göttern zugestanden war. Nicht ganz unschuldig an dieser Art metaphorischer Kulturrevolution waren nicht zuletzt **Friedrich List** und seine Gesinnungsfreunde, die von Anfang an Verkehrspolitik als besonderen Modus mannigfaltig euphorisch motivierter Nationalpolitik betrieben. In diesem Rahmen setzten sie sich für den Ausbau der Eisenbahn in Deutschland mit der gleichen Vehemenz ein wie beispielsweise für den Deutschen Zollverein. In beidem sahen sie ein Vehikel, mit dem sich nun endlich zu verwirklichen schien, was die Deutschen wohl immer erhofft, aber bis dahin weder durch ihren religiösen Glauben noch durch ihre patriotische Politik tatsächlich auch jemals erreicht hatten: Wachstum im Wohlstand, Vereinigung der Kleinstaaten zu einer einzigen Nation, die wahrhafte Verwirklichung politischer Selbstbestimmung: "Das deutsche Eisenbahnsystem wirkt nicht bloß durch Förderung der materiellen Nationalinteressen, es wirkt auch durch Stärkung aller geistigen und politischen Kräfte auf die Vervollkommnung der deutschen Nationalzustände ... als ein fester Gürtel um die Lenden der deutschen Nation, der ihre Glieder zu einem streitbaren und kraftvollen Körper verbindet." (F.List, zit.n.: Große Epochen der deutschen Geschichte. Stuttgart u.ö.1984.135).

Wenn es nur um verwaltungsinterne Eingaben und verkehrstechnische Memoranden ging, konnte List die Errungenschaften der Eisenbahn in der Regel nüchtern, sachlich, fast schmucklos beschreiben. Wenn er aber Gelegenheit fand, öffentlich seine Hoffnungen und Visionen zum Ausdruck zu bringen, dann verfiel er nicht selten ins Schwärmen und griff – geradezu euphorisch entzückt – auf Mittel und Metaphern reli-

göser Sprache zurück. Selbst der wissenschaftliche Charakter eines solchen Buches aus dem Jahre 1848, das den trockenen Titel **"Das deutsche National-Transportsystem in volks- und staatswirtschaftlicher Beziehung"** trug, konnte List nicht durchgängig daran hindern, seiner Begeisterung freien Lauf zu lassen, wenn es die kulturbedeutsamen Auswirkungen der Eisenbahn zu beschreiben galt. List freilich erging es damit nicht allein so: "Ein Herkules in der Wiege, der die Völker erlösen wird von der Plage des Krieges, der Theuerung und des Schlendrian; der ihre Felder befruchten, ihre Werkstätten und Schlachten beleben und auch den niedrigsten Kraft verleihen wird, sich durch den Besuch fremder Länder zu bilden, in entfernteren Gegenden Arbeit und an fernen Heilquellen und Seegestaden Wiederherstellung ihrer Gesundheit zu suchen." (K.Mathy, Art. "Eisenbahnen und Canäle, Dampfboote und Dampfagentransport", in: C.Rotteck/ C.Welcker [Hg.], Staatslexikon. Bd.4. Altona 1846.231). Dieses und noch viel mehr erhofften sich List, Mathy und Genossen von der "perestrojka", die der Ausbau der Eisenbahn im Lande auslösen sollte. Und nicht zufällig drückt er seine Hoffnungen in Bildern und Begriffen aus, die bis dahin der Sprache religiöser Erlösungssehnsucht vorbehalten war. Vokabeln wie "erlösen", "befruchten", "beleben", "Kraft verleihen", "Heilquellen" und "Gesundheit" – all dies sind Ausdrücke, die weitgehend noch religiöse Konnotationen trugen. Auch war es zu dieser Zeit kein Zufall, daß zur Bezeichnung der neuerbauten Bahnhöfe die Metapher von den "Domen des Maschinenzeitalters" üblich wurde; wer etwa den Lenigrader Bahnhof Moskaus kennt, wird dies kaum für eine rhetorische Übertreibung halten. Während ein frommer deutscher Protestant seinen Nationaltraum in der gottgesandten Person des Kaisers verkörpert sah, umhüllt der liberale Wirtschaftsbürger, hemmungslos die Welt entzaubernd, das Symbol der Eisenbahn mit einer nationalen Aura, die ihren Ausdruck in ersatzreligiöser Poesie fand; für den Vormärz-Dichter **Anastasius Grün** wird der "Rauchkoloß" der Eisenbahn quasi-pneumatologisch zu *"des Geistes wandelndem Altar"*. Und es paßte nur allzu genehm ins Bild, wenn zugleich in der wachsende Mobilität verbreitenden Eisenbahn eine treibende Kraft und Ursache des epochalen Entkirchlichungsprozesses auszumachen war. Wer dieser Tendenz mit statistisch-seismographischer Akribie nachspürte, wie es später Gabriel LeBras tat, der französische Vater der sozioreligiösen Karthographie, der konnte bald feststellen, "daß allem Anschein nach etwas Magisches von einem gewissen Pariser Bahnhof ausgehe: Leute vom Land, die da aussteigen, werden im selben Augenblick aus praktizierenden zu nichtpraktizierenden Katholiken" (P.L.Berger, Auf den Spuren der Engel. Frankfurt 1970.54).

Freilich, je mehr die Eisenbahn im Verlauf ihrer Entwicklung Ruß ansetzte, desto rascher verblich auch das Pathos religiöser Symbolsprache, die mit ihr in Verbindung gebracht wurde, um zu bejubeln oder auch zu verteufeln. Man gewöhnte sich an den Lauf der zunehmend unspektakulär werdenden Dinge, wie man sich halt an alltägliche Gebrauchsgegenstände schnell zu gewöhnen pflegt. Um 1900 herum war das deutsche Schienennetz so vollständig und verzweigt ausgebaut, daß es in seinen Hauptadern kaum noch von der heutigen Trassenführung zu unterscheiden ist. Andere Verkehrsmittel, das Automobil und das Flugzeug, traten alsbald in den Vordergrund. Für die Eisenbahn aber galt seitdem: Aus dem Ernstfall des 19. Jahrhunderts war der Normalfall des beginnenden 20. Jahrhunderts geworden. Die großen Scheine des Sensationellen wandelten sich bald in kleine Münzen allgemein willkommener Bequemlichkeit um. Die Eisenbahn ist dadurch keinen Deut bedeutungsloser geworden; aber mit der Zeit ließ sich ihre Bedeutung unpathetischer beschreiben. Technische Beschleunigung rückte – mehr und rascher noch übrigens als die einst mit ihr verbundene Hoffnung auf politische Demokratisierung – in jenen Bereich alltäglicher Selbstverständlichkeiten ein, der offenbar keines religiösen Pathos mehr, allenfalls noch der journalistischen Dramatisierung bedarf. Das mag noch einmal an einer Anekdote verdeutlicht werden, die wiederum aus Württemberg stammt.

Auch für den Schwaben, gleich welcher politischen Weltanschauung oder frommen Konfession, löste sich mit der Zeit die Gewichtigkeit der Eisenbahn in die alltägliche Szenerie eines normalen elementar-demokratischen Selbstbewußtseins auf. Im Jahre 1878 bereiste ein **anonymer Norddeutscher** das Land Württemberg und verfaßte darüber einen ebenso scharfsichtigen wie amüsanten Reisebericht. Er beklagt sich darin an einer Stelle, daß es auf den Bahnlinien der schwäbischen Eisenbahn allzu zahlreiche unrentable Bahnhöfe gäbe und am Tage auch unverhältnismäßig zahlreiche Züge führen. Der norddeutsche Reiseberichtersteller kann sich beide derart unwirtschaftlichen Erscheinungen nur mit ein und derselben schwäbischen Eigenschaft erklären: nämlich mit der "demokratischen Grundlage und Rücksicht, welche jedem Bauern die Möglichkeit gewähren will, sobald er seine Hose angezogen oder seinen letzten Schoppen getrunken hat, in einen Zug zu steigen" und im Land herum oder schlichtweg heimzufahren. (Culturbilder aus Württemberg. Leipzig 1877).

Ob nun neuerliche Rationalisierungspläne zu Streckenstilllegungen der Deutschen Bundesbahn auf diesem konstitutiven Hintergrund eines Zusammenspiels von republikanischer Verfassungsstruktur und technischer Fortbewegungschance bedeuten, daß die demokratische Infrastruktur unserer Republik mittlerweile auch an diesem Punkt emp-

findliche Einbußen hat hinnehmen müssen, oder ob auf der anderen Seite das Vermarktungsprogramm der "Rosa Zeiten" geradezu als gegenläufiger Beitrag zur Demokratisierung der politischen Kultur hierzulande zu werten ist, mag bis auf weiteres offenbleiben. Eine neue alltagsphilosophische, ethisch-lebenspraktische oder auch frömmigkeitsethnologische Erwägung wäre es allemal wert!

## Literaturhinweise:

- Johannes **BOETTNER**, Himmlisches Babylon. Berlin/New York 1989.
- Ernst **DEUERLEIN**, Gesellschaft im Maschinenzeitalter. Bilder aus der deutschen Sozialgeschichte. Reinbek 1970. 29ff.
- DEUTSCHE BUNDESBahn** (Hg.), 150 Jahre Deutsche Eisenbahnen. 2.Aufl. München 1985.
- Karl **DIENST**, Bergpredigt und Eisenbahn. Zur Auslegung von Mt 7,13-14 in RU und Jugendarbeit. in: EE 37/1985.190-194.
- Wilhelm **EISENTHAL**, Vom Rhythmus der neuen Zeit. Die Technik im Spiegel von Dichtung und Kunst, in: Die Kultur 6/1928. 3-31.
- Peter Hermann **EISHEUER** / Margot **OSTLER**, Eisenbahn und Dichtung. Berlin 1930.
- Volkmar **FROBENIUS**, Die Behandlung von Technik und Industrie in der deutschen Dichtung von Goethe bis zur Gegenwart. Diss. Heidelberg 1935.
- Hermann **GLASER**, Maschinenwelt und Alltagsleben. Industriekultur in Deutschland vom Biedermeier bis zur Weimarer Republik. Frankfurt 1981.
- Ders.** / **NEUDECKER**: Die deutsche Eisenbahn. Bilder aus ihrer Geschichte. München 1984.
- Martin **GRESCHAT**, Das Zeitalter der industriellen Revolution. Stuttgart 1980.
- William **HENDERSON**, Friedrich List. Der erste Visionär eines vereinten Europas. Eine historische Biographie. Reutlingen 1989.
- Walter **JENS**, Zehn Pfennig bis Endstation. Der öffentliche Personennahverkehr in Geschichte und Gegenwart; in: Ders., Republikanische Reden. Frankfurt 1979.183-200.
- Reinhard **KOSELLECK**, Fortschritt und Beschleunigung. Zur Utopie der Aufklärung; in: Der Traum der Vernunft. Vom Elend der Aufklärung. Eine Veranstaltungsreihe der Akademie der Künste. Berlin/Darmstadt/Neuwied 1985. 75-103.
- Friedrich **LIST**, Die Welt bewegt sich - Über die Auswirkungen der Dampfkraft und der neuen Transportmittel ... 1837; hg. v. Eugen Wendler. Göttingen 1985.
- Heinrich **LÜTZELER**, Die Eisenbahn in der Malerei. Bonn 1971.
- Johannes **MAHR**, Eisenbahnen in der deutschen Dichtung. Der Wandel eines literarischen Motivs im 19. und im beginnenden 20. Jahrhundert. München 1982.
- Wolfgang **MINATY** (Hg.), Die Eisenbahn. Gedichte. Prosa. Bilder. Frankfurt 1984.
- Friedrich **NAUMANN**, Der Christ im Zeitalter der Maschine. 1894.
- Hans **NORDMANN**, Die Frühgeschichte der Eisenbahnen. Berlin 1947.
- Wilhelm **POETHEN**, Das Vordringen der Eisenbahn und die deutsche Dichtung. Ein Beitrag zum Kapitel 'Romantik und Realismus', in: ZfDK 35/1921. 108-122.

- M. **RIEDEL**, Vom Biedermeier zum Maschinenzeitalter. Zur Kulturgeschichte der ersten Eisenbahnen in Deutschland; in: Arch. f. Kulturgesch. 43/1961. 100-123.
- Ralf Roman **ROSSBERG**, Geschichte der Eisenbahn. Künzelsau 1977.
- Wolfgang **SCHIVELBUSCH**, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München 1977.
- Fritz **SCHLIEBUSCH**, Die deutsche Eisenbahn im Spiegel ihrer Zeit. Vornehmlich der Literatur und Presse. Aus Anlaß der Internationalen Presseausstellung. Köln 1928.
- Rolf Peter **SIEFERLE**, Fortschrittsfeinde? Opposition gegen Technik und Industrie von der Romantik bis zur Gegenwart. München 1984. 87-117: "Die Eisenbahn".
- Gerhard **SOMMER**, Blick in die deutsche Eisenbahngeschichte. Die ersten 15 Jahre 1835 bis 1850; in: Jb.d.Eisenbahnwesens 1950. 187-196.
- Walter **STRAUSS**, Einst und Jetzt auf Stephensons Spur. Poesie und Prosa zur Jahrhundertfeier der ersten Eisenbahn der Welt. Stockton - Darlington 1825-1925. Hannover 1925.
- E.P. **THOMPSON**, "Rough Music": Le charivari anglais; in: Annales 27/1972. 285-312.
- Paul **VIRILIO**, Der negative Horizont. Bewegung, Geschwindigkeit, Beschleunigung. München/Wien 1989.
- Renate **WEINHOLD**, Die Eisenbahn als Motiv der Malerei. Eine Studie zur Bildinhaltskunde des 19. und 20. Jhrhdts. Diss.Masch.Leipzig 1955.
- Wilhelm **WORTMANN**, Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz. Sozialgeschichtliche Untersuchungen der Bauarbeiter der Köln-Mindener Eisenbahn in Minden-Ravensburg 1844-1847. Köln/Wien 1972.