



JEAN-GEORGES TROUILLET: Les Chemins de fer Impériaux d'Alsace-Lorraine / Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Éditions - DREI EXEN- Verlag, 14 rue de la Châtaigneraie, F-68420 Husseren-les-Châteaux, 2018, 472 Seiten, Preis: 64.-€, ISBN 978-2-9565934-0-9. [www.dreixen.alsace](http://www.dreixen.alsace)

Mit seinem voluminösen, sehr reich bebilderten Band über die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in der Epoche zwischen dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71 und dem Vertrag von Versailles nach dem Ende des 1. Weltkrieges (im Sprachgebrauch der Franzosen „la Grande Guerre“, der große Krieg) legt Jean-Georges TROUILLET ein Werk vor, dem man schon beim ersten Durchblättern seine fünfzehnjährige Genese mit sorgfältigen, äußerst umfangreichen Recherchen anmerkt.

Nach beiden Seiten im historisch komplizierten Verhältnis der deutschen und französischen Nachbarn bricht der selbstbewusste elsässische Autor Tabus („briser les tabous“), nicht politisierend, aber objektiv überzeugend durch die immense Fülle der Dokumente, Fotos und analysierenden Texte, so dass der Leser Aspekt um Aspekt kritisch und oft genug von den Fakten überrascht nachvollziehen kann, was ihm an fast überquellendem historischem Material angeboten wird und doch mit sicherer, leicht nachvollziehbarer Systematik dargestellt ist. Urteile fällt der Autor sehr behutsam, sie sind aufgrund der Faktenlage vom Leser leicht nachzuvollziehen. Und der tut gut daran, das gewichtige Werk am Tisch zu betrachten und zu lesen, vor- und zurückzublättern beim Studium der fein ineinander verzahnten Kapitel.

Überrascht ist der Leser über die Erkenntnisse aus den graphisch hervorragenden Statistiken, hilfreichen geographischen Skizzen, die den Aufbau eines Eisenbahnnetzes in Elsass-Lothringen mit Anbindung an Belgien, Luxemburg und sämtlichen europäischen Ländern dokumentieren. Der Unterhalt dieses Netzes und die für die damalige Zeit hervorragenden Pionierleistungen auf dem Gebiet der Logistik, der ökonomischen und sozialen Zielsetzungen zeigen, dass es nicht nur um Eisenbahnen, sondern um eine ganz neue Zivilisation ging. Und hier zeigt sich die besondere Note des enzyklopädischen Buches. Ob es um Technik und ausgeklügelte Fahrpläne geht oder um sich eröffnende neue Wirtschaftsräume und das Zusammenrücken europäischer Regionen, auch nicht bei den Kriegsvorbereitungen, in jedem Kapitel sind die Menschen in Nah- oder Gruppenaufnahmen dominant. Das in wenigen Jahrzehnten bis auf 1.800 km anschwellende Schienennetz der internationalen Verkehrsdrehscheibe Elsass-Lothringen muss noch von einem großen Aufgebot von ca. 12.000, später von 23.000 Fachkräften betrieben werden. Hinter diesen stehen die Familien mit einem Vielfachen an Personenzahl und ihren Bedürfnissen.

Die Besonderheit des Buches besteht in der plausiblen Darstellung durch Text und Bild bei der notwendigen Abstimmung von Bauwesen, Jurisdiktion, Technik, Information, Ökonomie, Politik und Staatsauffassung mit dem Faktor Mensch. Aus heutiger Sicht Kurioses, z.B. gesteuerter landsmannschaftlicher Proporz des Dienstpersonals, mischt sich mit sozial-revolutionären Errungenschaften wie erste Krankenkassen, Bau von bezahlbaren Dienstwohnungen, effektives Schulwesen und Weiterbildungen, Erholungsheimen, Gesundheitsfürsorge durch bahneigenes medizinisches Personal bis hin zu Interessenvertretungen in neu geschaffenen Körperschaften und kulturell attraktiven Gemeinschaftsveranstaltungen.

Immer wieder wechselt der Zoom des Autors von europäischen Aspekten zur Nahauflösung vor Ort. Wie hängt im Nord-Süd-Verkehr das Nadelöhr des Gotthardtunnels mit dem Nahverkehrssystem für Arbeiter und Beamte der Reichsbahn, aber auch des Schülerverkehrs zwischen Dörfern und Kleinstädten zusammen? Welche enormen informationstechnischen Anstrengungen wurden unternommen, um via Telegraphen und erste Telefonnetze die tägliche Herausforderung der Pünktlichkeit und des exakten Ablaufes auf den Schienennetzen zu erreichen? Ohne Pflege des Gemeinsinnes und bei aller Taktierung des Alltags durch den Fahrplan war die Tugend der Verlässlichkeit selbstverständlicher Wert in den Wohnkolonien der Bahnbediensteten. Man wusste um seinen Eigenwert im Dienst beim Gütertausch des erz- und kalireichen Elsass mit dem Kohlebergbau des Saarlandes und der Verhüttung und Stahlgewinnung des Ruhrgebietes. Uniformen und deutliche Dienstabzeichen am Kragen sorgten für Erkennung, Anerkennung und Respekt. Zudem galt der Schienenverkehr mit seinen sehr seltenen Unfällen als sicherster Personentransport.

Die soziologischen Untersuchungen zum sog. „goldenen Zeitalter der Reichsbahnen“ zwischen 1890 und 1914 geben interessante Aspekte zur landsmannschaftlichen Zusammensetzung des Dienstpersonals. Die Hälfte bestand aus Elsässern, die andere Hälfte aus Badenern, Hessen, Pfälzern und Württembergern, die mit den Elsässern gut auskamen, doch nicht so sehr mit den Preußen. Die Klassen der Arbeiter, der unter Eid auf Kaiser und Vaterland stehenden Beamten und den fast durchweg aus Preußen bestehenden hohen Dienstgraden bildeten ein interessantes Gemisch. Aber die großen Pioniere, Planer und Strategen wie der Preuße Mebes und der in Baden und im Oberelsass agierende Textilfabrikant Köchlin sahen das Funktionieren eines Eisenbahnnetzes im Zusammenhang mit den jeweils regionalen und lokalen wirtschaftlichen Möglichkeiten. Diesen ordneten sie nationale und staatspolitische Ambitionen ihrer Zeit unter. Sogar Bismarcks Bestrebungen, die Eisenbahnen unter unmittelbarem zentralpolitischen Zugriff zu bekommen, scheiterten am Stolz, der Macht dieser neuen Infrastruktur und vor allem am europäischen Denken dieser nicht ersetzbaren Eisenbahnstrategen. Solche hohen Beamten sorgten auch dafür, dass das Eisenbahnpersonal mit seinen Familien Zentraleuropa kennen lernte durch besondere Vergünstigungen auf den Fernzügen. Mitglied in irgendeiner Form bei der Reichsbahn bedeutete: privilegierter Status.

Dass ein komplexes Verkehrssystem, das Wirtschaftsräume verbindet und neue schafft (Straßburg, Metz, Luxemburg, Mülhausen/Colmar), mit der Wirtschaftsmacht der Zulieferer aus allen Gewerken und Berufen und der galoppierenden Öffnung in alle europäischen Räume auch eine relative Autonomie gegenüber dem Staatsapparat verlangt, sahen Planer wie Mebes, Köchlin u.a. voraus. Sie förderten dies auch. Nicht wegzudenken ist die Kopplung von Schienenverkehr, Brief- und Paketpost und die damit verbundene weitere Selbständigkeit der Region Elsass-Lothringen. Diese ging nach 1918 unter dem französischen Zentralismus weitgehend verloren.

Leider war die politische Entwicklung zwischen den Nationen so verlaufen, dass am Vorabend des 1. Weltkrieges auf allen Seiten die Ideologie des „Unvermeidlichen Krieges“ (s. Kapitel L'inéluctable) stand. Trouillet gebührt das Verdienst, der Eisenbahngeschichte von Elsass-Lothringen, die einseitig auf die militärische Vormachtstellung Preußens abzielte, eine wesentlich differenziertere Sichtweise nachgewiesen zu haben. Die Möglichkeit der neuen Technik der Eisenbahnen zu einem europäischen wirtschaftlichen und kulturellen Miteinander wurde aber durch die Politik jäh gestoppt. Sie wurde in ihr Gegenteil verkehrt. Der erste gigantische Stellungskrieg der Menschheitsgeschichte pervertierte die verheißungsvolle Technik in ihr Gegenteil. Hunderttausende von Menschen wurden so schneller mit den neuen Waffen in den sicheren Tod geführt. Auch in diesem Kapitel stellt Trouillet die menschlichen Schicksale eindrücklich in den Vordergrund.

Was das Buch auch besonders auszeichnet, sind die Details, die einen bezeichnenden Charakterzug des Autors unterstreichen, nämlich die Gründlichkeit und Genauigkeit beim Zusammenstellen aussagekräftiger einzelner Indizien: Menschenschicksale auf Postkarten, die Systematik der Fahrkarten, die Büroorganisation der Stationsvorsteher, die Ausflüge der Eisenbahnerfamilien, Reportagen über aufgeflogene Spionageringe, Zeremonielle kaiserlicher Visiten, aufschlussreiche Frachtbriefe, die neue Architektur der Bahnhöfe und Eisenbahnerblocks, die Salon-, Schlaf- und Speisewagen des Fernverkehrs, Menükarten der Bahnhofrestaurationen, die Selbstversorgung aus den Schrebergärten des Streckenpersonals, nicht zu vergessen die romantisch-idyllischen Landschaften, die für jedermann zugänglich wurden.

Geschrieben in französischer Sprache, doch mit zusätzlichen Kurzkomentaren in deutscher Sprache bei den Fotos, ermöglicht das Buch allein durch die intensive Bebilderung auch dem nicht frankophonen Betrachter ein fast komplettes Verstehen der Zusammenhänge. Die Hoffnung des Autors, die er im französischen Vorwort ausdrückt – das deutsche enthält lediglich eine Einführung in die Faktenlage – bezieht sich auf eine neue, von Vorurteilen freie französische Geschichtsschreibung über die Jahre von 1871 bis 1918. Das Schicksal des Elsässers kann dabei wie ein Katalysator wirken. Und das nicht nur wegen seiner grundsätzlichen Zweisprachigkeit.

Die Widmung des Buches für seine Frau, seine Kinder und seine Eltern als Dank für die Zeit seiner langjährigen Recherchen spricht für seinen Familiensinn und das Aufdecken einer „linea perennis“, der notwendigen Seilsicherung auf dem schmalen Grat objektiver Geschichtsforschung.

Hans Zier