Archiv und Wirtschaft

Zeitschrift für das Archivwesen der Wirtschaft

42. Jahrgang · 2009 · Heft 1

Herausgegeben von der
VEREINIGUNG DEUTSCHER WIRTSCHAFTSARCHIVARE E. V.

Das Gedächtnis der Deutschen Bahn AG – Das unternehmenshistorische Archiv in Berlin und das DB Museum in Nürnberg

Susanne Kill

Gegenüber der fast 175-jährigen Geschichte der Eisenbahnen in Deutschland ist die Deutsche Bahn AG ein junges Unternehmen. Ihre Gründung 1994 war das Ergebnis eines Reformprozesses, der bereits vor dem Mauerfall von 1989 von der Deutschen Bundesbahn und der Bundesregierung immer wieder gefordert wurde, viele Anläufe genommen hatte, aber erst mit der Wiedervereinigung jene Dynamik erhielt, die das Eisenbahnwesen in Deutschland neu ordnete. Die Zusammenführung der im Einigungsvertrag als Sondervermögen der Bundesrepublik Deutschland geführten Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn, die dramatischen Defizite der beiden Staatsbahnen und die wachsende Zahl von Konkurrenten auf dem europäischen Verkehrsmarkt verlangten nach neuen Rahmenbedingungen für unternehmerisches und marktwirtschaftliches Handeln. Die Strukturen der Staatsbahnen alter Prägung waren den veränderten Herausforderungen nicht mehr angemessen. Die verschiedenen Gesetzesmaßnahmen sowie die Neuregulierungen des Verkehrsmarktes im Zuge der Bahnreform und der europäischen Gesetzgebung in den 1990er-Jahren bedeuteten einen bemerkenswerten Bruch mit der Vergangenheit der nationalstaatlich agierenden Eisenbahnen, wie sie in unterschiedlichen Formen seit dem Ende des Ersten Weltkrieges in Deutschland existiert hatten. Mit der Ausgliederung aus dem Bundeseisenbahnvermögen am 27. Dezember 1993 und dem Eintrag in das Handelsregister Berlins am 5. Januar 1994 war die Deutsche Bahn AG gegründet. Ihr Management hatte nun die Geschäftsergebnisse vor einem 20 Mitglieder zählenden Aufsichtsrat zu verantworten.

Die Gründung der Deutschen Bahn AG war ein Neuanfang, gleichwohl war und ist die Geschichte ihrer Vorläuferorganisationen in vielerlei Hinsicht präsent. Dies betrifft vor allem den Schienenverkehr, der immer noch das Herzstück des Unternehmens in Staatsbesitz ist, auch wenn die Logistiksparte seit 2003 kontinuierlich gewachsen ist und viel zu den positiven Geschäftsergebnissen der letzten Jahre beigetragen hat. So ist das Schienennetz der Deutschen Bahn AG, auf dem heute mehr als 340 Eisenbahnunternehmen ihre Züge fahren lassen, ein Kind des 19. Jahrhunderts. Auch die überwiegende Zahl der Bahnhöfe, die noch im

Besitz der Deutschen Bahn AG sind, wurden im 19. Jahrhundert geplant und gebaut. Viele von ihnen stehen unter Denkmalschutz und ihre behutsame Renovierung und Modernisierung wie zum Beispiel in Frankfurt am Main oder Aachen ist sowohl finanziell als auch planerisch nur in Kooperation mit der öffentlichen Hand möglich. Geschichte ist hier sichtbar und buchstäblich erfahrbar. Manch merkwürdige Streckenführung erklärt

Werbeplakat der Bundesbahn 1966 (Abb.: DB Museum)

sich aus der Vielstaaterei des 19. Jahrhunderts, genauso wie der staatliche und städtische Repräsentationswille in Bahnhofsgebäuden seinen Ausdruck gefunden hat, oft zum Leidwesen von Betriebswirten, Verkehrs- und Städteplanern. Die Entwicklung der Eisenbahn in Deutschland ist ein wichtiger Bestandteil der deutschen Wirtschafts- und Politikgeschichte und ihre Überlieferung in Akten, Plänen, Publikationen und Objekten findet sich in den Archiven, Bibliotheken und Museen, die über die gesamte Bundesrepublik verteilt sind. Ein Monopol der Überlieferung gibt es nicht.

Die Anfänge der Unternehmensgeschichte und der historischen Sammlungen bei der Deutschen Bahn AG

Dennoch stellt die Geschichte der deutschen Eisenbahnen mit all ihren positiven und auch negativen Seiten ein kulturelles Kapital dar, dessen Aufbereitung und Pflege ein integraler Bestandteil des Selbstverständnisses des Unternehmens ist. Dies war nach der Bahnreform nicht selbstverständlich. Denn weshalb sollte sich das neu gegründete Unternehmen, das nun nach kaufmännischen Regeln geführt werden sollte, mit der Geschichte ihrer Vorgängerorganisationen auseinandersetzen und diese pflegen? Es war und ist ein Glücksfall, dass alle Vorstände der Deutschen Bahn AG dies anders sahen. Gerade in der Umbruchsphase nach der Wiedervereinigung zeigte sich, dass durch die Unstrukturierungen im Bahngeschäft viel Wissen verloren zu gehen drohte, das für zukünftige unternehmerische Entscheidungen durchaus von Bedeutung sein konnte. Auch das große öffentliche Interesse an der Geschichte der Eisenbahnen war ein Potenzial, das vor allem für die Öffentlichkeits- und Pressearbeit relevant wurde. Schließlich war und ist auch das Eigeninteresse an einer verlässlichen Überlieferung der eigenen Unternehmensgeschichte für die Gegenwart und Zukunft nicht zu unterschätzen.

Nachdem die Zusammenführung beider Staatsbahnen und die Neuorganisation der Geschäftsfelder der Bahn bereits vollzogen waren, wurde das unternehmenshistorische Archiv als Kompetenzzentrum für die Geschichte der Bahn in Berlin ins Leben gerufen. Seitdem werden dort die historisch relevanten Akten aus dem Vorstandsbereich auch über die gesetzlich vorgeschrieben Aufbewahrungsfristen hinaus gesammelt und gepflegt. Zugleich wurde in enger Absprache mit dem Kommunikationsbereich ein Issue-Management für öffentlichkeitswirksame sowie unternehmenshistorisch relevante Projekte etabliert. Ebenfalls nach der Bahnreform entschloss sich der damalige Vorstand unter dem Vorsitz von Heinz Dürr, die große Eisenbahnabteilung des ehemaligen Königlich Bayerischen Verkehrsmuseums in Nürnberg 1996 vom Bundeseisenbahnvermögen zu übernehmen. Hinzu kam eine Kooperation mit der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte in Frankfurt am Main, die ein Forschungs- und Buchprojekt zur Geschichte der

Potsdamer Bahnhof in Berlin 1925 (Foto: Historische Sammlung DB AG)

Eisenbahnen in Deutschland vorantrieb. Ähnlich wie in anderen privatwirtschaftlichen Unternehmen in den 1990er-Jahren wurden unabhängige Historiker damit beauftragt, eine Geschichte der Vorläuferorganisationen der Deutschen Bahn AG zu verfassen, wobei ganz bewusst der Bogen von den Anfängen der Eisenbahn bis zur Gründungsgeschichte der Deutschen Bahn AG geschlagen wurde.[1] Im Gegensatz zu den Aktivitäten anderer Unternehmen ging es dabei nicht darum, eigene Archive vordringlich für die Beantwortung der Fragen nach den Verstrickungen in die Verbrechen des Nationalsozialismus zu öffnen. Die Akten der staatlichen Eisenbahnen in Deutschland sowie ihre Publikationen waren der Forschung in den öffentlichen Archiven und Bibliotheken der Bundesrepublik schon lange zugänglich. Nach 1989 konnten auch die Akten der Deutschen Reichsbahn in der ehemaligen DDR an die staatlichen Archive überführt und damit der allgemeinen Forschung zugänglich gemacht werden. Das große Verdienst der 1999 von Lothar Gall und Manfred Pohl herausgegebenen Publikation war, dass sie die Geschichte der Eisenbahnen in Beziehung zu den gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen setzte. Dazu zählte auch, dass die Rolle der Reichsbahn im Nationalsozialismus umfassend dargestellt wurde. Ein Unterfangen, dass die Deutsche Bundesbahn erst nach den Auseinandersetzungen anlässlich der Jubiläumsfeierlichkeiten zur 150-jährigen Geschichte der Eisenbahn in Deutschland 1985 mit einer kleinen Ausstellung im Nürnberger Verkehrsmuseum selbst thematisierte und das bei der Deutschen Reichsbahn der DDR im Kontext des staatstragenden Antifaschismus abgehandelt wurde.[2] Gerade die Auseinandersetzung um die Geschichte der Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus war ein wichtiger Impuls für das entstandene Selbstverständnis der Deutschen Bahn AG. Sie übernahm hier eine gesellschaftliche Verantwortung, die zuvor bezogen auf die Reichsbahn und Bundesbahn allein in staatlicher Hand lag.

Dieses Grundverständnis, nämlich die Unternehmensgeschichte der heutigen Deutschen Bahn AG hinsichtlich ihrer Herkunft und ihrer Bedeutung

im gesamtgesellschaftlichen Zusammenhang zu begreifen und darzustellen, prägt auch die Arbeit des unternehmenshistorischen Archivs in Berlin und des DB Museums in Nürnberg. Hinzu kommen die klassischen Aufgaben eines unternehmenshistorischen Archivs und eines Firmenmuseums, nämlich dem Konzern historisch überliefertes Wissen zu sichern, für die Zukunft zu bewahren und vor allem der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Potsdamer Bahnhof in Berlin 1925 (Foto: Historische Sammlung DB AG)

Aufbau und Erschließung der Sammlungen

Sowohl bei der Deutschen Bundesbahn als auch der Deutschen Reichsbahn der DDR gab es keine spezifisch unternehmenshistorischen Archive. Schließlich handelte es sich um eine Behörde bzw. einen sozialistisch geführten Staatsbetrieb. Gleichwohl herrschte bei beiden Staatsbetrieben im geteilten Deutschland ein ausgeprägtes historisches Interesse und Traditionsbewusstsein. Bei der Reichsbahn gab es in jeder Reichsbahndirektion Archive, deren Aktensammlungen teilweise bis in das 19. Jahrhundert zurückreichten, sowie eine politisch angeleitete „Geschichte von unten". Die Mitarbeiter der Werke und Direktionen stellten ihre Geschichte in so genannten „Traditionskabinetten" aus. Zudem gab es bei der Bundesbahn und der Reichsbahn einen eigenen wissenschaftlichen Dokumentationsdienst und Direktionsbibliotheken, in denen Fachpublikationen zum Thema Eisenbahn gesammelt wurden. Bei der Bundesbahn wurde die Eisenbahnabteilung des ehemaligen Königlich Bayerischen Verkehrsmuseums von der Bundesbahndirektion Nürnberg geführt. Hier wurden Objekte, Fotos, Publikationen und Dokumente vor allem zur Technikgeschichte der Eisenbahn gesammelt und ausgestellt. In den Pressestellen der einzelnen Direktionen befanden sich Fotos, die vor allem von den jeweiligen Pressediensten in Auftrag gegeben worden waren.

Da die Akten der Bundesbahn und der Reichsbahn nach dem Bundesarchivgesetz und dem Provenienzprinzip abgegeben wurden, sind es vor allem Publikationen, Objekte, Fotos und Plakate, die heute im Unternehmen die Geschichte der Eisenbahnen in Deutschland dokumentieren.

Da beide deutschen Bahnen ihre Fotos, Dokumente, Filme und Werbemittel nie unter den Kriterien der Unternehmensgeschichte systematisch sammelten und es auch kein transparentes EDV-System gab, existierte auch keine Bewertungsgrundlage für die Aussagefähigkeit der übernommenen Sammlungen. Deren Inhalt war nur in Zettelkästen oder im Gedächtnis der Mitarbeiter vorhanden. Insofern galt es unter dem Primat der Wirtschaftlichkeit, dem sich heute kein unternehmenshistorisches Archiv und Museum entziehen kann, die übernommenen Sammlungen zu bewerten, für die jeweilige Aufgabenstellung der Konzerngeschichte und des Museums zu ordnen und den Mitarbeitern der Deutschen Bahn AG zugänglich zu machen.

Das Informationssystem Bahn- und Konzerngeschichte (IBK)

Um die umfangreichen Bestände des unternehmenshistorischen Archivs und des DB Museums nutzen zu können, führte die Deutsche Bahn AG 1999 ein historisches Wissensmanagementsystem ein: das „Informationssystem Bahn- und Konzerngeschichte" (IBK). Dieses erlaubt den schnellen,

zuverlässigen und flexiblen Zugriff auf das „Corporate Memory“ des DB-Konzerns: Fotos, Grafiken, Plakate, Filme, Bücher, Modelle, Fahrzeuge und Akten. Rund 110 000 Datensätze verwalten das unternehmenshistorische Archiv und das DB Museum mit dem IBK, darunter rund 40 000 Bücher, 25 000 Fotos, 21 000 Grafiken und 4 000 Akten.

Seit 2002 haben alle Mitarbeiter über das Intranet der Deutschen Bahn AG Zugang zum IBK. Sie informieren sich über so unterschiedliche Themen wie Dienstvorschriften, Konstruktionszeichnungen, die Baugeschichte von Bahnhöfen, Brücken und Strecken sowie Ereignisse und Publikationen der jüngsten Unternehmensgeschichte. Für die Mitarbeiter liegt der Nutzen des IBK, das ein wichtiges Instrument der internen Kommunikation ist, vor allem im schnellen Nachweis der vorhandenen Bestände und des darin vorhandenen Wissens. Auch als ein Instrument der externen Öffentlichkeitsarbeit hat sich das IBK bewährt. Es dient der zeitnahen Beantwortung der Anfragen von Journalisten, Publizisten und Forschern, für die die Geschichte der Bahn aus professionellen Gesichtspunkten ebenso interessant ist wie für die vielen Eisenbahnfreunde aus dem In- und Ausland.

Werbeplakat der Bundesbahn 1986 (Abb.: DB Museum)

In den zehn Jahren seit Einführung des IBK, das technisch auf der modularen Programmplattform STAR aufbaut, haben sich die Anforderungen an die Funktionalität und Benutzerfreundlichkeit eines Wissensmanagementsystems grundlegend geändert. Deshalb wurde das IBK 2008 einem umfangreichen Relaunch unterzogen. Der Fokus lag hierbei vor allem auf der Implementierung neuer Dateiformate, der Verknüpfung mit dem Auftritt der Konzerngeschichte im Internet und einer intuitiveren Benutzerführung.

Grundlage hierfür waren die kontinuierliche Auswertung der eingehenden internen und externen Anfragen sowie Anmerkungen zu Quantität und Qualität der Daten und der Handhabung des Systems. Darüber hinaus sind diese Daten ein wichtiges Korrektiv bei der Weiterentwicklung der Sammlungsstrategie und helfen entscheidend dabei, das IBK als wichtiges Instrument der Konzern-Kommunikation aussagefähig zu halten.

Die Breite und Tiefe der Informationen, die mit dem IBK recherchiert werden können, verdeutlichen einige weitere Beispiele aus anderen Themenbereichen. Unter dem Stichwort „Hochgeschwindigkeit“ findet man Fotos eines ICE, eine umfangreiche Bibliographie, Presseinformationen und Museumsobjekte wie das Modell des „Fliegenden Hamburger“, eines Rollprüfstands oder einen Bauhelm wie er bei Besichtigung der ICE-Neubaustrecken in den Jahren 1970–1990 getragen wurde.

Die Suche nach der Geschichte der Automaten bei der Eisenbahn liefert unter anderem eine Denkschrift der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, eine Abhandlung über die „Rechtslage der gewerblichen Zwecken dienenden Automaten auf dem Reichsbahngebiet“ von 1931 sowie die Pressemitteilung über die Verleihung des Innovationspreises für Fahrkartenautomaten an die DB 2003. Und unter der Jahreszahl 1990 finden sich zahlreiche Zustandsaufnahmen von Berliner Bahnhöfen aus den ersten Monaten nach dem Mauerfall.

Abfahrtstafel in einem Bahnhof in den 1950er Jahren (Foto: Historische Sammlung DB AG)

Bahngeschichte in Bildern

Gerade für die Öffentlichkeitsarbeit hat die Foto- und Plakatsammlung der Deutschen Bahn AG einen besonderen Stellenwert.[3] Zum einen ist der Bedarf an Bildinformationen in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. Zum anderen haben die Sammlungen einen besonderen kulturhistorischen Wert. Wie kaum ein anderes Medium gibt zum Beispiel die Sammlung der Bundesbahnplakate in Nürnberg Eisenbahngeschichte und das Lebensgefühl der jeweiligen Epoche der alten Bundesrepublik wieder. Zugleich gab es Werbekampagnen, die bis heute geläufig sind. Die berühmte Imagekampagne „Alle reden vom Wetter“ aus dem Jahr 1966 ist bis heute wirkungsmächtig, und sei es in ihrer ironischen Wendung des Plakates des Sozialistischen Deutschen Studentenbundes von 1968, das immer wieder neu interpretiert wird. Und selbstverständlich gibt es Parallelen zu heutigen Marketingmaßnahmen, möglichst viele Kunden von den Vorteilen des Bahnfahrens zu überzeugen. So hat die Werbung für die „rosaroten Wochen“, mit der die Bundesbahn vor mehr als 20 Jahren Neukunden zu gewinnen versuchte, – unter anderen Voraussetzungen – Parallelen in der Angebotspolitik der Deutschen Bahn AG der letzten Jahre.

Nicht weniger bedeutend ist die Fotosammlung, deren Erschließung und Bewertung noch lange nicht abgeschlossen ist. Der größte Teil der rund eine Million Originalfotos, Glas- und Farbdias sowie Negative stammt aus den ehemaligen Pressestellen der Bundes- und Reichsbahn vor und nach 1945 sowie aus den Sammlungen der Bauabteilungen und Werke. Darunter befinden sich zum Beispiel Fotos der Reichsbahndirektion Berlin aus den späten 1920er-Jahren, die zu Schulungszwecken eingesetzt wurden. Die Aufnahmen vom hilfsbereiten Bahnbeamten am Potsdamer Bahnhof in Berlin dienten der Imagebildung der damaligen Reichsbahn-Gesellschaft. Heute vermitteln die Fotos einen Eindruck von der gepflegten Eisenbahnreise zu einer Zeit, als Berlin noch fünf Kopfbahnhöfe hatte. Aus dieser Zeit stammt auch eine Fotoserie zum Thema Arbeitsschutz. Diese wenigen Beispiele zeigen das Potenzial der Foto-Sammlungen als historische Quelle mit den ihr eigenen Aussage- und Erkenntnismöglichkeiten.[4] Bereits die bis heute erschlossenen und teilweise digitalisierten 25 000 Fotos veranschaulichen die Geschichte der Eisenbahn in Deutschland in Bildern und erzählen wichtige Ereignisse aus der Unternehmensgeschichte. Unabhängig davon, ob es sich zum Beispiel um die Elektrifizierung des Streckennetzes, die Einführung neuer Fahrzeuge, Innovationen im Güter- und Reiseverkehr oder den Arbeitsalltag von Eisenbahnern handelt – die Fotos dokumentieren die Veränderungen im Verkehrssystem Eisenbahn und der Unternehmenskultur.

Geschichte und Öffentlichkeitsarbeit

Zweifellos ist die Unternehmensgeschichte der Deutschen Bahn AG nicht ohne die Geschichte ihrer Vorläuferorganisationen zu verstehen. Neben der Pflege und dem Aufbau der Sammlungen in Berlin bietet vor allem das DB Museum in Nürnberg hervorragende Möglichkeiten, einer breiten Öffentlichkeit Geschichte zum Anfassen, Staunen und Nachdenken zu präsentieren. Die dortige Dauerausstellung zeigt die Eisenbahn von ihren Anfängen im 19. Jahrhundert bis zum Mauerfall.[5] Sonderausstellungen greifen immer wieder neue Einzelaspekte auf, die nicht nur die Vergangenheit, sondern auch die gegenwärtigen Geschäftsfelder der Deutschen Bahn vorstellen. In Zusammenarbeit mit der Stiftung Lesen entstanden Unterrichtsmaterialien zur Geschichte und Gegenwart der Eisenbahn.[6] Auch das Internet ist inzwischen längst zu einer Plattform der unternehmenshistorischen Kommunikation geworden. Die Seiten unter www.deutschebahn.com/geschichte informieren über die Geschichte des Unternehmens, die Serviceangebote der Dokumentationsstellen und die aktuellen historischen Themen und Projekte. Eines der wichtigsten und öffentlichkeitswirksamsten Projekte der letzten zwei Jahre ist die Wanderausstellung zur Rolle der Deutschen Reichsbahn bei den Deportationen der Juden, Sinti und Roma im Nationalsozialismus. Sie war im letzten Jahr in Bahnhöfen zu sehen und wird seit 2009 Kommunen, Museen und Initiativen kostenfrei zur Verfügung gestellt. Grundlage dieser Ausstellung waren die umfassende Darstellung zur Reichsbahngeschichte im Nationalsozialismus im DB Museum und die Vorarbeiten für die Gestaltung des Mahnmals Gleis 17 am Bahnhof Berlin-Grunewald. Gerade bei der Auseinandersetzung mit der Geschichte der Staatsbahnen ist die Zusammenarbeit mit anderen Archiven und der Geschichtswissenschaft von großer Bedeutung. Die enge Verwobenheit der Bahngeschichte mit der Politikgeschichte und die föderale Überlieferungsstruktur der Akten macht diese Kooperation unerlässlich und ist die Voraussetzung für die Unternehmensgeschichte der Deutschen Bahn AG.

Anschrift: Dr. Susanne Kill, Konzerngeschichte/ Historische Sammlung (KDP), DB Mobility Logistics AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, E-Mail: Susanne.Kill@deutschebahn.com

Anmerkungen

1 *Lothar Gall u. Manfred Pohl* (Hrsg.), Die Eisenbahn in Deutschland von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999.
2 *Elfriede Rehbein u.a.*, Deutsche Eisenbahnen: 1835-1985, Berlin-Ost 1985.
3 Vgl. Go easy, go Bahn. 200 Jahre Werbung bei der Eisenbahn, DB Museum, Nürnberg 2008.
4 Zur Diskussion über Fotos als historische Quelle vgl. *Gerhard Paul* (Hrsg.): Visual History. Ein Studienbuch, Göttingen 2006.
5 Ausstellungskataloge: Geschichte der Eisenbahn in Deutschland: Bd.1: Ein Jahrhundert unter Dampf (1835-1919); Bd. 2: Im Dienst von Demokratie und Diktatur. Die Reichsbahn 1920-1945; Bd. 3: Auf getrennten Gleisen. Reichsbahn und Bundesbahn (1945-1989). Hrsg. vom DB Museum, Deutsche Bahn AG, 2001-2005.
6 Netzwerk: Unternehmen Eisenbahn. Ideen für den Unterricht: Geschichte, Literatur, Kunst und Musik. Hrsg. von der Stiftung Lesen. 2. Aufl. 2003.