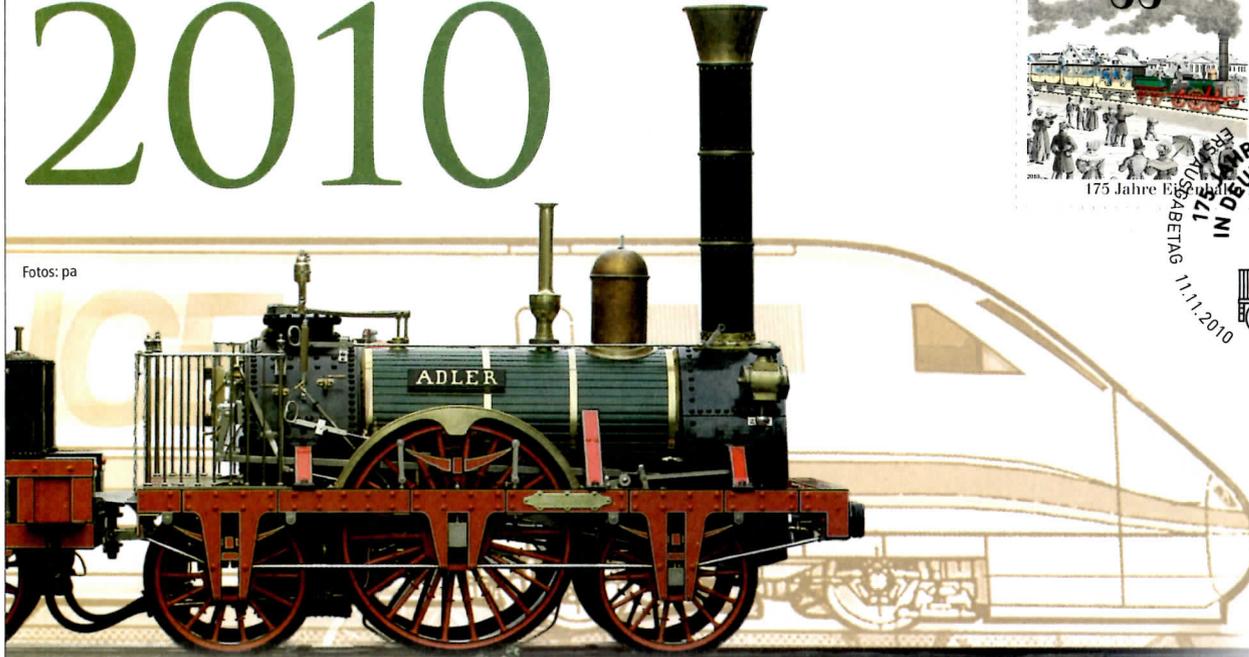


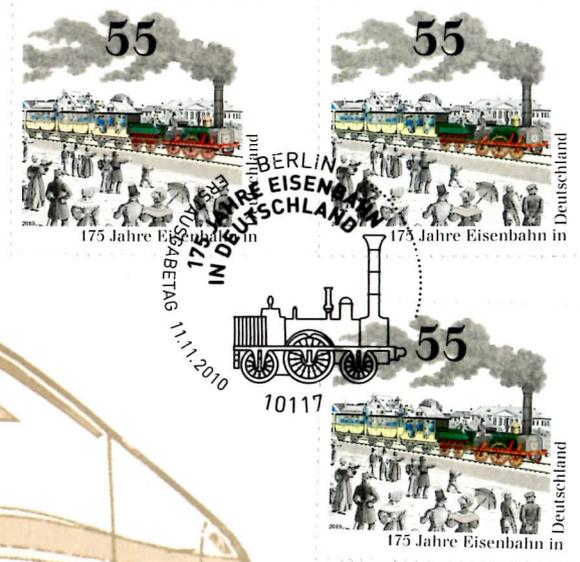
# 2010

Fotos: pa



## 175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

# JUBILÄUMSBRIEF



# 175 JAHRE EISENBAHN IN DEUTSCHLAND



# Startschuss in ein neues Verkehrszeitalter – 175 Jahre deutsche Eisenbahn

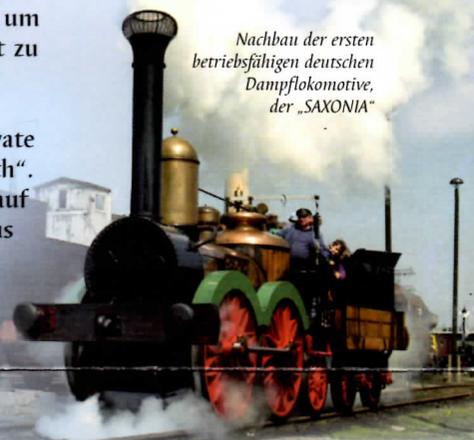
Verwandte, Freunde oder Geschäftspartner in anderen Städten zu besuchen, Güter und Handelswaren von A nach B zu transportieren, voller Neugier fremde Länder und Kulturen kennenzulernen – all dies bedeutete über Jahrtausende hinweg ein überaus beschwerliches wie langwieriges Unterfangen. Die wenigen verfügbaren Transportmittel wie Postkutsche, Lastfuhrwerk oder Schiff waren unbequem, unsicher und vor allem ziemlich langsam. Und sie alle benötigten Muskelkraft oder Wind, um sich überhaupt fortbewegen zu können.

Kein Wunder, dass zu Beginn des 19. Jahrhunderts Berichte aus England große Hoffnungen schürten: Dort kam seit 1825 ein ganz und gar neuartiges Fahrzeug zum Einsatz, das sich erstmals aus eigenem Antrieb fortbewegte. Doch damit nicht genug: Diese „Dampfmaschine auf Rädern“, die in ihren angehängten Wagen eine große Zahl von Passagieren und Gütern recht komfortabel von einem Ort zum anderen transportierte, war mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von etwa 30 km/h um ein Vielfaches schneller als alle bekannten Verkehrsmittel – brauchte man doch bisher für eine Reise von Berlin nach Köln per Postkutsche ganze sechs Tage!

Auch deutsche Geschäftsleute und Wissenschaftler wie etwa der Wirtschaftstheoretiker Friedrich List erkannten das Potenzial des neuen Gefährts sofort: Als schnelles, preiswertes und sicheres Massentransportmittel würde die Eisenbahn Handel und Gewerbe enorm beflügeln und somit helfen, die wirtschaftliche Rückständigkeit der deutschen Kleinstaaten zu überwinden. Gleich mehrere private Eisenbahn-Komitees begannen um 1830 mit den Planungen von Bahnstrecken – den Ruhm, als erste diese Pläne umgesetzt zu haben, gebührt engagierten Eisenbahnpionieren aus Nürnberg und Fürth.

Dort gründete eine Gruppe aus Kaufleuten und einflussreichen Bürgern 1833 eine private Gesellschaft zur „Errichtung einer Eisenbahn mit Dampfkraft zwischen Nürnberg und Fürth“. Das Kapital für Bau und Betrieb der 6,132 km langen Strecke erhielten sie durch den Verkauf von Aktien, wobei einige der Gesellschafter durch den Erwerb erheblicher Anteile durchaus selbst mutig in ihr Projekt investierten. Anders der bayerische König Ludwig, der sich nicht recht für eine Eisenbahn erwärmen konnte und nur zwei Aktien erwarb. Nichtsdestotrotz stellte er einen seiner Straßenbauingenieure frei, damit dieser die Bauleitung der Bahntrasse nach englischem Vorbild übernehmen konnte – wohl einer der Gründe, warum sich die Gesellschaft später in „Königlich privilegierte Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft“ umbenannte.

Auch in puncto Lokomotive beschlossen die Nürnberger, auf die englische Erfahrung zu vertrauen, und bestellten ihren Antriebswagen in der Dampflokschmiede von George und Robert Stephenson – die Ingenieure aus Newcastle hatten die erste Eisenbahnstrecke Englands konstruiert und seitdem erfolgreich viele weitere Bahnlinien gebaut. Im Spätherbst 1835 traf die britische Lok, in 19 Kisten mit insgesamt mehr als 100 Einzelteilen, in Nürnberg ein, wo sie in Windeseile wieder zusammengebaut wurde, da der Eröffnungstermin für die erste deutsche Eisenbahnlinie bereits dicht vor der Tür stand. Nach einigen Testfahrten konnte die Bayerische Ludwigsbahn am 7. Dezember unter dem Jubel von 200 Passagieren und unzähligen Schaulustigen ihre offizielle Jungfernfahrt feiern – und der deutsche Staatenbund den so heiß ersehnten Startschuss in ein neues Verkehrszeitalter.



*Nachbau der ersten betriebsfähigen deutschen Dampflokomotive, der „SAXONIA“*

*Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth/Lithographie*



# 175 Jahre deutsche Eisenbahn

**1769** Der Franzose Nicolas Cugnot baut einen ersten, aber noch recht unpraktikablen Dampfwagen auf Rädern, der eine Geschwindigkeit von bis zu 5,5 km/h erreicht haben soll. Er ist das nachweislich erste Fahrzeug, das sich mit eigener Kraft fortbewegt.

**1804** Der englische Maschinenbauer Richard Trevithick verwendet erstmals einen dampfgetriebenen und auf Schienen gestellten Wagen als Triebfahrzeug; es ist die erste Lokomotive der Welt. Sie kann zwar selbst unter großer Last ca. 8 km/h fahren, doch die gusseisernen Schienen können dem hohen Gewicht des Gefährts nicht standhalten.



**1825** Die britische Stockton & Darlington Railway Company eröffnet in Nordostengland die erste Zuglinie für Passagiere. Die 40 km lange Strecke wird von Lokomotiven der Ingenieure George und Robert Stephenson befahren, den späteren Konstrukteuren der legendären Dampflok „The Rocket“ (1829).

**1835** Am 7. Dezember feiert auch Deutschland die erste Fahrt einer Eisenbahn für den Personentransport. Die Bayerische Ludwigsbahn verkehrt auf gut 6 km Länge zwischen Nürnberg und Fürth, die auf den Namen „Adler“ getaufte Lokomotive stammt aus der Werkstatt der Briten Stephenson.

**Ab 1837** Die zweite deutsche Zugstrecke wird 1837/1839 zwischen Leipzig und Dresden eröffnet. Die knapp 120 km lange Trasse – die erste Fernbahnstrecke des Landes – führt bei Oberau durch den ersten deutschen Eisenbahntunnel. In den folgenden Jahren entstehen in ganz Deutschland zahlreiche weitere Bahnlinien, die meist von privater Hand betrieben werden.

**Ab 1871** Nach der Reichsgründung werden viele Privatbahnen sukzessive verstaatlicht. Durch damit einhergehende Vereinheitlichungen wird der Bahnbetrieb effektiver und wirtschaftlicher.

**1892** Auf den Strecken Berlin–Köln und Berlin–Frankfurt/Main kommen erstmals sogenannte Durchgangszüge zum Einsatz. Diese D-Züge sind dank Seitengängen durchgehend begehbar.

**1895** In Baden-Württemberg wird zwischen Meckenbeuren und Tettngang die erste voll elektrisch betriebene Strecke für Personen- und Gütertransport in Betrieb genommen.

**1920** In der Weimarer Republik werden die bisherigen Länderbahnen zu einem nationalen Eisenbahnunternehmen zusammengelegt, der Deutschen Reichsbahn. Vier Jahre später geht diese in die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft über.

**1945/1949** Mit Kriegsende übernehmen zunächst die vier Siegermächte die Kontrolle der Deutschen Reichsbahn. Nach den Staatsgründungen von BRD und DDR im Jahr 1949 wird die Reichsbahn im ehemaligen Westsektor in Deutsche Bundesbahn umbenannt; in der Deutschen Demokratischen Republik bleibt der Name Reichsbahn bestehen.

**1977** Die Deutsche Bundesbahn mustert ihre letzten Dampflokomotiven aus.

**1991** Die Bundesbahn nimmt die ersten Hochgeschwindigkeitszüge, InterCityExpress (ICE), in Betrieb. Die ICE fahren u. a. auf den zwei eigens gebauten Schnellfahrtrassen Hannover–Fulda und Mannheim–Stuttgart. Ab 1996 kommen die zweite Fahrzeuggeneration (ICE 2) sowie weitere Schnellstrecken zum Einsatz.

**1994** Vier Jahre nach der Wiedervereinigung werden die beiden Bahn-Staatsbetriebe zu einer unternehmerisch geführten Aktiengesellschaft, der Deutschen Bahn AG, zusammengeführt.

**2000** Der ICE 3 nimmt seine Fahrt auf. Mit Spitzengeschwindigkeiten von 300 km/h ist er bis heute das schnellste Fahrzeug der Deutschen Bahn.

**2006** Die neu gebaute Schnellfahrstrecke Nürnberg–Ingolstadt wird in Betrieb genommen.



ICE 3