

# Geschichte der Eisenbahn

Von Torsten Berndt

Am Anfang war das Rad. Bereits im Altertum erkannten die Menschen, dass sich schwere Lasten besser transportieren lassen, wenn sie über Baumstämme geschoben werden, die am Boden liegen. Irgendwann kam man auf den Gedanken, einen Baum in handliche Stücke zu schneiden. Die ersten Räder wurden an Behältnissen befestigt.

Auf den staubigen Strassen sanken die Wagen bei Regen tief ein, sodass sich Spurrillen bildeten. Wo die ersten bewusst angelegten Spurwege entstanden, ist unbekannt. Nachweislich setzten Chinesen, Griechen und Römer auf die neue Transporttechnik. Aber auch im alten Israel, dessen Kalender heute schon das Jahr 5760 schreibt, sollen Spur geführte Wagen nicht unbekannt gewesen sein. Im frühen Mittelalter gab es in Harzer Bergwerken Wagen, die mit einem Spurnagel ausgerüstet waren. Dieser ragte in eine Lücke zwischen den Holzbohlen am Boden und lenkte somit den Wagen.

Mit dem Niedergang des Römischen Reiches begann eine Hunderte Jahre währende Phase geistiger Stagnation. Erst im 15. Jahrhundert trat Europa aus dem Schatten des Mittelalters. Die Entdeckung Amerikas, grosse Erfindungen wie der Buchdruck und das Fernrohr sowie die Werke weltlicher und geistlicher Reformatoren veränderten die Welt in bis dahin unbekanntem Ausmass. Auch der spurgebundene Verkehr erlebte eine Renaissance. Nun aber fuhren die Wagen auf eigens gebauten Spurwegen: In Bergwerken verlegte man parallel geführte Holzstämme, auf denen die ein- oder beidseitig mit Spurkränzen ausgerüsteten Räder Halt fanden.

Das Ganze war aber eine ziemlich wackelige Angelegenheit, denn die hölzernen Schienen wurden unbearbeitet verlegt. Besser fuhr es sich auf den gusseisernen Schienen, die in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts eingeführt wurden. Da die Wagen zudem mit Eisen beschlagene Räder erhielten, sanken auch die Reibungsverluste deutlich. Die Wagen konnten mehr laden, ohne Mensch oder Pferd zu überfordern. Überlastet waren aber die Schienen, die häufig brachen. Erst die Einführung gewalzter Schienen ermöglichte ab 1820 den Einsatz schwerer Fahrzeuge.

# Geschichte der Eisenbahn

## Die ersten Dampfloks

Das Verdienst, die erste Lokomotive gebaut zu haben, wird vielfach George Stephenson zugeschrieben. Gewissermassen zu Recht, denn Stephenson entwickelte die ersten brauchbaren Lokomotiven. Zuvor hatten bereits andere die von James Watt erfundene Dampfmaschine auf Räder gestellt, allen voran Richard Trevithick. Trevithick ging aber einen Schritt weiter. Er sah, dass Watts Niederdruckdampfmaschine für selbst bewegliche Karren zu schwach und zu gross war, und schuf die wesentlich leistungsstärkere und kleinere Hochdruckdampfmaschine, die ihm 1800 patentiert wurde. 1804 stellte er seine erste Lokomotive vor. Sie fuhr in einem Bergwerk in Penydarren und hiess wahrscheinlich „Invicta“. Wie auch die wenig später auf einer Ausstellung präsentierte „Catch me who can“ (Fang mich wer kann) scheiterte die „Invicta“ an der geringen Tragfähigkeit damaliger Schienen.



Dass Schiene und Rad zusammengehörten „wie Mann und Weib“ (George Stephenson), erkannte zwar auch Trevithick. Stephenson aber blieb es vorbehalten, die Theorie in die Praxis umzusetzen. Seine erste Lokomotive konstruierte er 1814. Sie hiess „Mylord“ und wurde später zu Ehren des preussischen Generals in „Blücher“ umbenannt. Weitere Lokomotiven für Bergwerke folgten. Als Bauleiter der Bahn Stockton - Darlington setzte er dann durch, die Hälfte der Strecke mit gewalzten Schienen auszurüsten. Zudem plädierte er für den Einsatz von Lokomotiven. Zur Eröffnung der ersten Eisenbahn der Welt am 27. September 1825 stand Stephenson's „Locomotion“ bereit, die erste Dampfloks mit durch Kuppelstangen angetriebenen Rädern. Doch nicht sie allein begründete den Ruhm der Stephenson'schen Fabrik. Vielmehr war es die von Robert Stephenson, dem Sohn, entworfene „Rocket“. Sie vermochte im Oktober 1829 beim Wettstreit von Rainhill zu überzeugen.

Von einem Lokomotivrennen, über das oft berichtet wird, konnte allerdings keine Rede sein. Wie sollte dies auch auf einem Gleis funktionieren? Vielmehr mussten alle drei Teilnehmer des Wettbewerbs eine 3,2 Kilometer lange Strecke zwanzig Mal anstandslos durchfahren. Zwei Loks erlitten dabei Schäden, einzig die „Rocket“ bestand die Probe. Die geforderte Leistung übertraf sie spielend, sodass Stephenson und der Erfinder des Röhrenkessels, Henry Booth, gemeinsam den Preis zugesprochen bekamen. Wie skeptisch man damals den Dampfkrössem gegenüber stand, belegt die Tatsache, dass auf den meisten Dampfbahnen anfangs auch mit Pferden bespannte Züge verkehrten. Einer Anekdote zufolge soll es sogar im Innern einer in Rainhill angetretenen Maschine, der „Cyclopede“, laut gewiebert haben.

# Geschichte der Eisenbahn

## Deutsche Bahnpläne

Auch in Deutschland machte man sich Gedanken über das neue Verkehrsmittel. Zu den ersten gehörten der bayerische Ingenieur Joseph Ritter von Baader und der rheinische Fabrikant Friedrich Harkort. Schon 1807, als zwei Erlanger Professoren für Staatswirtschaft die Anlage eines Main-Donau-Kanals anregten, schlug Baader vor, stattdessen lieber eine Eisenbahn zu bauen. 1812 legte er eine Denkschrift „Zur Einführung der eisernen Kunststrassen im Königreich Bayern“ vor, in der er forderte, Industrie und Handel durch Investitionen in die Infrastruktur zu beleben. Baader argumentierte aber nicht nur wirtschaftspolitisch. Er legte auch technische Entwürfe vor, da ihn die britischen Bahnen nicht so recht zu überzeugen vermochten. Auf dem Papier entstanden neben einigem Unausgegrenzten ein Zweiwegefahrzeug für den Einsatz auf Schienen und Strassen und ein Rollschemeel zum Transport von Lastkutschen. Vom vierbeinigen Antrieb mochte Baader aber nicht abgehen.



Etwas weiter dachte da Friedrich Harkort, der 1825 eine Eisenbahn zwischen Nordsee und Rhein anregte. Mit dieser Distanz wären Pferde zweifelsfrei überfordert gewesen. Bis zur ersten Fernbahn musste Deutschland aber noch 14 Jahre warten. Auch Harkort löste zunächst regionale Verkehrsprobleme, in dem er 1826 eine von Pferden gezogene Schwebebahn im Tal der Wupper einrichtete. 1828 und 1829 folgten zweigleisige Pferdebahnen bei Hattingen und zwischen dem Hardensteiner Revier und Elberfeld. 1832 nahm dann die fast 7,5 Kilometer lange Bahn vom Schlebuscher Revier nach Hagen den Betrieb auf. Der Plan einer mit Pferden betriebenen Ruhrtal-Kohlenbahn mit fast 45 Kilometern Länge blieb aber in der Schublade. Inzwischen hatte sich nämlich die Dampfbahn durchgesetzt.

## Deutschlands erste Bahn

Kurz hintereinander waren Anfang 1833 zwei Aufrufe erschienen, eine Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth zu bauen. Den ersten verfasste Erhard Friedrich Leuchs, Herausgeber der „Allgemeinen Handlungszeitung“, der erstmals 1817 für das neue Verkehrsmittel geworben hatte. Der zweite stammte von einem Komitee, dem der Erste Bürgermeister Nürnbergs, Johann Friedrich Binder, der Kaufmann Georg Zacharias Platner, Binders Vorgänger Johannes Scharrer sowie drei weitere stadtbekanntere Persönlichkeiten angehörten. Gleich zu Beginn stellten sie klar, dass sie eine Dampfbahn befürworteten. „Eisenbahnen, in Verbindung mit Dampfmaschinen, gehören unstreitig zu den wichtigsten und einflussreichsten Erfindungen unserer Zeit; sie sind das schnellste, wohlfeilste und sicherste Transportmittel für Personen und Waren.“ Es folgte eine detaillierte Kalkulation der



# Geschichte der Eisenbahn

Investitionen, Betriebskosten und Einnahmen. Die Strecke, zwei Lokomotiven, fünf Personen- und zwei „Transportwagen“ sollten demnach 132.000 Gulden kosten. Bei 29.200 Gulden jährlicher Einnahmen und 12.800 Gulden Ausgaben würde die Bahn eine Kapitalrendite von 12,5 Prozent erwirtschaften.

Obwohl der Staat nur zwei Aktien zeichnete, waren die 132.000 Gulden Eigenkapital schnell beschafft. Am 18. November 1833 traten die Aktionäre zur Gründung der „Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Nürnberg“ zusammen. Nachdem der Versuch, einen britischen Ingenieur für den Bahnbau zu gewinnen, an den hohen Lohnforderungen gescheitert war, engagierte die Ludwigsbahn einen königlichen Bezirks-Ingenieur, der gerade den Eisenbahnbau in den USA und in Grossbritannien studiert hatte: Paul Camille von Denis. Mit ihm tat die Ludwigsbahn einen glücklichen Griff. Innerhalb von drei Monaten legte Denis Pläne und Kostenvoranschläge für die ganze Strecke vor und verteidigte sie gegen alle mehr oder weniger gut gemeinten Änderungswünsche. Der reibungslose Betrieb bestätigte später Denis' Genialität.

Probleme bereitete dagegen die Materialbeschaffung. Es gelang zwar, Schienenstühle und Kleineisen vor Ort zu kaufen. Gewalzte Schienen mussten aber aus der preussischen Pfalz importiert werden, da lediglich Remy & Co. in Rasselstein bei Neuwied Stahl walzen konnte. Entgegen ursprünglicher Planung erwarb man nur eine Lokomotive. Sie kam von Stephenson und langte, in Einzelteile zerlegt, am 23. September 1835 in Rotterdam ein. Der Weitertransport per Schiff und Lastkarren dauerte mehr als einen Monat, die Montage der über hundert Einzelteile drei Wochen. Am 16. November 1835 dampfte der „Adler“, wie die Lokomotive hiess, erstmals von Nürnberg nach Fürth. Wegen des regen Interesses der Bevölkerung fanden neben den Probeläufen auch öffentliche Fahrten zwischen beiden Städten statt. Der 7. Dezember 1835 ist also nur das Datum der offiziellen Eröffnung.

Entgegen der vollmundigen Ankündigung, aber übereinstimmend mit Beschlüssen der Gesellschafter herrschte gemischter Pferde-Dampf-Betrieb. In Nürnberg und Fürth fuhren Züge tagsüber im Stundentakt ab. Bereits im ersten Jahr nutzten durchschnittlich 615 Reisende je Tag und Richtung die sechs Kilometer lange Bahn. Die Eisenbahn verbesserte aber nicht nur die Transportbedingungen. Sie förderte auch die Disziplin. Scharrer setzte nämlich durch, dass alle Züge absolut pünktlich fuhren. Mancher Fahrgast verpasste daher seinen Zug, weil er der Uhr der Fürther katholischen Kirche Glauben schenkte. Nach Beschwerden ordnete der Magistrat an, dass sich die Kirchenuhr ab sofort nach der Eisenbahnuhr zu richten habe.



# Geschichte der Eisenbahn

Streng genommen gehörte die Ludwigsbahn in die Kategorie Dampf-Strassenbahn, denn sie bekam nirgendwo Anschluss an weitere Eisenbahnstrecken. Sie musste schliesslich der elektrischen Strassenbahn weichen und stellte am 31. Oktober 1922 den Betrieb ein. Verkehrspolitisch bedeutender war die am 29. Oktober 1838 eröffnete erste Eisenbahn Preussens. Zwar verband sie, ebenso wie die Ludwigsbahn, zwei benachbarte Städte - Berlin und Potsdam. Von Beginn an planten die Konzessionäre jedoch, sie nach Magdeburg zu verlängern. Weiter reichende Pläne sahen sogar eine Bahn Berlin - Potsdam - Magdeburg - Hamburg vor. Als die Regierung endlich ihr Placet gab, schrieb man allerdings schon den Juli 1845. Parallel dazu wurde die genaue Linienführung der Berlin-Hamburger Eisenbahn festgelegt, die drei Staaten - Preussen, Mecklenburg und Dänemark - sowie Gebiete der Freien und Hansestädte Lübeck und Hamburg durchquerte. Am 7. August 1846 fuhr der erste Zug von Potsdam nach Magdeburg. Dort bestand Anschluss über Hannover nach Köln und weiter nach Antwerpen.

## Erste Fernbahn

Zwischenzeitlich waren nämlich eine ganze Reihe von Fernbahnen entstanden. Den Anfang machte die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, die ab 7. April 1839 auf ganzer Länge befahrbar war. Erstmals führte eine Bahnstrecke in Deutschland durch einen Tunnel, erstmals wurde für die Eisenbahn eine grössere Brücke gebaut. Weitaus bedeutender für die Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens war aber die „Saxonia“, eine Lokomotive mit zwei Treibachsen und einer unter dem Führerstand angebrachten Laufachse. Die unter Leitung von Johann Andreas Schubert bei der Maschinenfabrik Übigau gebaute Maschine gilt als die erste deutsche Lokomotive.



An dieser Stelle gilt es eines Mannes zu gedenken, der wesentlichen Anteil an der Entstehung der ersten Ferneisenbahn hatte, dessen Wirken aber erst im 20. Jahrhundert so recht gewürdigt wurde: Friedrich List. List erkannte die volkswirtschaftliche Bedeutung eines die grossen Städte verbindenden Eisenbahnnetzes so klar wie kaum ein anderer. Seine Schriften zählen zu den Klassikern, die auch heute jeder Eisenbahnfreund gelesen haben sollte. Dummerweise blickte Friedrich List auch politisch weit in die Zukunft. Die Grenzen der vielen deutschen Staaten interessierten ihn nicht im Geringsten. Als württembergischer Abgeordneter hatte er sich zudem für demokratische Reformen eingesetzt. Nicht nur den Monarchen war er somit höchst suspekt. Auch ansonsten liberal denkende Bürger versuchten ihn möglichst schnell los zu werden. Die Direktion der Leipzig-Dresdener Eisenbahn speiste

# Geschichte der Eisenbahn

ihn beispielsweise mit zwei Ehrengeschenken ab, die kaum seine Kosten deckten. Zermürbt vom aussichtslosen Kampf verübte er 1846 mit gerade 57 Jahren Selbstmord.

## Staatlich oder privat?

Die Ludwigsbahn, die Leipzig-Dresdener Eisenbahn und die Berlin-Potsdamer Eisenbahn entstanden auf private Initiative. Der Staat hielt sich vornehm zurück, mal aus allgemeinem Desinteresse, mal aus Angst vor unkalkulierbaren Haushaltsrisiken. Den Nutzen der Bahn für das Militär hatte man noch nicht so recht erkannt. Vor allem aber herrschte die Furcht, die wirtschaftliche Macht des Bürgertums durch den Eisenbahnbau zu stärken. So weigerte sich der preussische König Friedrich Wilhelm III. über Jahre, eine Ständeversammlung einzuberufen. Ohne Zustimmung der Stände durfte der Staat aber keine für den Bahnbau notwendigen Kredite aufnehmen. Reformen wurden nötig. Friedrich Harkort bezeichnete die Eisenbahn denn auch zu Recht als „Leichenwagen des Absolutismus“.

Im Ruhm, die erste deutsche Staatsbahn errichtet zu haben, können sich die Braunschweiger sonnen. Am 1. Dezember 1838 fuhr im kleinen Herzogtum der erste Staatsbahnzug. Die Strecke führte von Braunschweig nach Wolfenbüttel und wurde 1840 bis Harzburg verlängert. Hannover, Baden und Württemberg zogen in den Folgejahren nach. In Baden und Württemberg entstanden Hauptbahnen auf Staatskosten, während Nebenbahnen privaten Unternehmen überlassen wurden. Den Betrieb führte aber oftmals der Staat. Baden baute die Bahn Mannheim - Basel zunächst in Breitspur, da die grossherzogliche Regierung meinte, ein bayerischer, preussischer oder gar württembergischer Wagen werde ohnehin niemals über badische Schienen fahren. 1854 fand auch Baden zu der von Stephenson initiierten Regelspur von 1435 Millimetern.

Bayern wechselte schnell ins Lager der Staatsbahner über. Schon 1841 begann der Bau einer Fernbahn von wahrhaft gigantischer Dimension. Sie sollte das Königreich einmal in Nord-Süd-Richtung durchqueren, von Hof über Nürnberg, Bamberg, Nördlingen und Augsburg nach Lindau führen. Bis 1853 wurden die insgesamt 566 Kilometer Zug um Zug eröffnet. In den Folgejahren baute Bayern sein Staatsbahnnetz zielstrebig aus. Geldmangel zwang die Regierung aber, den Eisenbahnbau im Osten des Landes an eine private Gesellschaft zu vergeben. 1875 machte man den Fehler rückgängig und überführte die „Königlich privilegierte Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen“ in die Staatsbahnen.



# Geschichte der Eisenbahn

Im grössten deutschen Land, Preussen, ging es über Jahrzehnte hin und her. Friedrich Wilhelm IV., der 1840 den Thron bestiegen hatte, gab sich zwar fortschrittlicher als sein Vorgänger, die Praxis des bürokratischen Absolutismus behielt er aber bei. Auch die durchaus in Amtsstuben vorgedrungene Erkenntnis, dass die privaten Eisenbahngesellschaften nur an lukrativen Strecken interessiert waren, änderte zunächst nichts. Dabei standen für die Entwicklung des Landes lebenswichtige Linien zur Diskussion, unter anderem die Ostbahn Berlin - Königsberg. Hierfür private Geldgeber finden zu wollen, war schlichtweg illusorisch. Schliesslich führten das Militär und aufgeklärte Kaufleute die Wende zum Besseren herbei. Zu den ersten, mit Staatshilfe entstandenen Linien gehörten die Thüringische Bahn Halle - Kassel und die Köln-Mindener Eisenbahn. Die Ostbahn wurde sogar vollständig aus der Staatskasse finanziert. In den Folgejahren baute der Staat einige Bahnen auf eigene Kosten und konzessionierte Strecken bereits bestehender Gesellschaften. Neue Eisenbahn-Unternehmen liess er nicht zu. Einige, nicht nur Not leidende Privatbahnen kaufte er, bei anderen übernahm er Verwaltung und Betrieb. Was heute keiner für möglich hält, trat dabei vielfach ein: Die Beamtenbahnen florierten. Mit Amtsantritt von Prinzregent Wilhelm, 1858, endete alles. Der Staat brauchte sein Geld für Kanonen statt Bahnen. Um die Kriege gegen Dänemark und Österreich finanzieren zu können, verkaufte Preussen sogar Eisenbahnaktien. Nach 1866 oblag der Bau neuer Strecken grundsätzlich Privatunternehmen. Die Bahnen der annektierten Gebiete gliederte Preussen allerdings in die eigenen Staatsbahnen ein. Wirtschaftliche Probleme zwangen den Staat aber Mitte der siebziger Jahre zum Handeln. Einige Privatbahnen hatten sich mit parallel verlaufenden Strecken gegenseitig das Wasser abgegraben. Alle jedoch litten wirtschaftlichen Niedergang, der infolge der Gründerkrise eintrat. Preussen kaufte in den Folgejahren sämtliche bedeutenden Bahnen. Der Staat zahlte gut. Eigentümer und Direktoren erhielten stattliche Summen. „Bismarcks Sozialismus“, spottete Friedrich Engels denn auch.

## Blick über den Zaun

Auf dem Kontinent war Deutschland nicht das erste Land mit eigener Eisenbahn. Bereits 1828 hatte Frankreich seine erste Bahn zwischen St. Etienne und Andrézieux eröffnet. Am 5. Mai 1835 trat Belgien in den Kreis der Eisenbahnländer, 1837 Russland. Ebenfalls 1837 nahm Österreich die Bahn Wien - Floridsdorf in Betrieb. Die erste dänische Bahn führte 1844 von Altona nach Kiel. Da Schleswig und Holstein später preussisch und damit deutsch wurden, gilt heute der 26. Juni 1847 als Eröffnungstag. Damals fuhr der erste Zug zwischen der Hauptstadt Kopenhagen und der Domstadt Roskilde. Im gleichen Jahr fand

# Geschichte der Eisenbahn

auch die Schweiz zur Eisenbahn. Die „Spanisch-Brötli-Bahn“ führte von Baden nach Zürich. Ihren Namen erhielt sie von einer badischen Backspezialität, die nun backwarm auf Züricher Frühstückstische gelangte.

Die Strecken Wien - Floridsdorf und Baden - Zürich lagen im Flachland. An eine Überschienung der Alpen wagte man sich noch nicht so recht heran. Schliesslich hatte niemand anderes als Robert Stephenson ausgerechnet, dass Dampfzüge bei Neigungen über 16,4 Promille passen müssten. Mutige Ingenieure wie Karl Ghega, der die 1854 eröffnete Semmeringbahn erbaute, kümmerten sich aber nicht um solcherlei Berechnungen. Sie probierten es einfach aus und - es funktionierte, wenn auch mit einem Trick. Um die Streckenneigung zu verringern, mussten die Züge Seitentäler ausfahren. Beim Bau der Brennerbahn kam der italienische Ingenieur Achilles Thommsen 20 Jahre später auf den Gedanken, Kehrtunnels anzulegen. Nunmehr konnte die Bahn auch im Berg an Höhe gewinnen. Besonders perfekt machten es die Erbauer der Gotthardbahn, die gleich mehrere Kehrschleifen in die Rampenstrecken integrierten. Auch aus einem weiteren Grunde zählte die Gotthardlinie von Beginn an zu den aussergewöhnlichen Bahnen. Sie war die erste echte Transitstrecke Europas und diente vornehmlich dem Verkehr zwischen Mittel- und Südeuropa. Daher steuerten Deutschland und Italien Millionenbeträge zur Finanzierung des Projektes bei, das mit massgeblicher Unterstützung Otto von Bismarcks verwirklicht wurde. Zunächst gehörte die Gotthardbahn einer privaten Gesellschaft, ab 1909 dann zu den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).



Die SBB waren nach langem Hin und Her zur Jahrhundertwende gegründet worden. Diskussionen gab es vor allem um den Preis, den der Bund für die grossen Privatbahnen zahlen sollte. Letztendlich zahlte der Staat gut eine Milliarde Franken für die Bahnen. Den Schuldschein legte er kurzerhand den Bundesbahnen in die Kasse. Eine Privatbahn, die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS), blieb jedoch bis heute unabhängig. Zwar gehört auch sie dem Staat. Die kantonalen Politiker verhinderten aber, dass sie unter den Einfluss des Bundes geriet. Daneben gibt es eine Vielzahl kleinerer Bahngesellschaften von zumeist regionaler Bedeutung.

Im benachbarten Österreich dagegen gewann der Zentralstaat schnell die Kontrolle über die Bahnen. Vor allem wirtschaftliche Zwänge führten zur Verstaatlichung der meisten Gesellschaften. Wichtige Bahnen wie die Tauernbahn entstanden sofort auf Staatskosten. Die letzte grosse Privatbahn, die Süd-



# Geschichte der Eisenbahn

bahn, ging dann nach dem Zusammenbruch der Donaumonarchie in die Bundesbahnen auf. Ihre Strecken führten durch verschiedene Nachfolgestaaten Österreich-Ungarns. Rentabler Betrieb war nicht mehr möglich.

## Ein Reich, eine Bahn

In Deutschland entwickelte sich die Bahn eher ungeordnet. Zwar gehörten zur Jahrhundertwende praktisch alle Bahnunternehmen dem Staat, jedoch nicht dem Reich. Erst knapp fünfzig Jahre nach der Reichsgründung, 1920, gelang es, die Staatsbahnen zur Deutschen Reichsbahn zu vereinen. Lediglich ein Reichseisenbahnamt existierte seit 1873. Es hatte aber so wenig Befugnisse, dass die um ihre Eigenständigkeit bedachten Länder seiner Einrichtung widerspruchslos zustimmen konnten. Otto von Bismarck lästerte folglich über eine Behörde, „die sehr viel schrieb und tat, ohne dass ihr jemand Folge leistete.“ Selbst die „Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen“ gehörte faktisch zu den preussischen Staatsbahnen. Die Artikel 4 und 41 der 1871er Reichsverfassung, die das Eisenbahnwesen dem Reich unterstellten, wurden von Beginn an missachtet. Ein eher taktisch zu verstehender preussischer Vorstoss, seine Staatsbahnen an das Reich abzugeben, fand Mitte der siebziger Jahre keine Zustimmung der übrigen Länder.

So wurstelte jedes Land weiter vor sich hin und man konnte froh sein, dass es wenigstens gelang, sich auf ein einheitliches Stromsystem zu einigen. 1912 vereinbarten die deutschen, schwedischen, schweizerischen und österreichischen Bahnen, Strecken mit 15 Kilovolt Einphasen-Wechselstrom mit 16 2/3 Hertz Frequenz zu elektrifizieren. Ein Vorgehen, das leider nicht Schule machte, insbesondere nicht bei der Fahrzeugbeschaffung. Technisch schritten die süddeutschen Bahnen am weitesten voran. In Baden, Bayern und Württemberg entstanden hochmoderne Lokomotiven mit Barrenrahmen, doppelter Dampfdehnung und anderen Feinessen. Die Loks vermochten von der Leistung her zu überzeugen, waren aber wartungsintensiv und somit teuer. Zu aufwendig, meinte der preussische Lokomotivdezernent Robert Garbe, der die Auffassung vertrat, eine gute Lokomotive müsse notfalls auch in einem Kuhstall im hintersten Winkel Ostpreussens repariert werden können. Garbes Entwicklungen bestachen durch schlichte, dafür umso robustere Technik. Loks wie der P 8 machte so schnell niemand etwas vor. Im Ersten Weltkrieg standen folglich die preussischen Maschinen an vorderster Front, während ihre süddeutschen Kolleginnen mit diversen Wehwehchen die Werkstätten im Hinterland beherrschten. Später, als die „Schöne Württembergerin“, die 18.1, und die vielfach als schönste Lok der Welt bezeichnete bayerische S 3/6 längst Hochöfen von innen kennen



# Geschichte der Eisenbahn

gelernt hatten, schoben die preussischen Maschinen noch fleissig Dienst. Erst Anfang der siebziger Jahre erlosch ihr Feuer für immer. Ihre lange Einsatzdauer kann nicht nur auf die hohen, in Preussen gefertigten Stückzahlen zurückgeführt werden.

So sehr die Vielfalt die Eisenbahnfreunde von heute erfreuen mag, so grosse Probleme bereitete sie der Deutschen Reichsbahn. Von den Länderbahnen erbte das Unternehmen buchstäblich Schrott: zerschlossene Lokomotiven und Wagen, heruntergefahrenen Strecken und vom Krieg erschöpftes Personal. Der Wiederaufbau hätte die Länder zweifelsfrei finanziell überfordert. Allein 1919 hatten sämtliche Länderbahnen zusammen 4,95 Milliarden Mark Defizit erwirtschaftet. Trotzdem liessen sich die Länder ihre Bahnen vom Reich abkaufen. Insgesamt 39 Milliarden Mark sollte das Reich aufbringen. Letztendlich gingen die Länder wegen des Staatsbankrotts und der Inflation aber leer aus. Dem Reich gehörten nun 53.559 Streckenkilometer, wobei das durch Gebietsverluste dezimierte preussische Netz mit 34.443 Kilometern noch immer um rund 80 Prozent grösser war als die Bahnlinien aller anderen Länder zusammen. Die Probleme aber blieben. Mit Gründung der Reichsbahn wechselte schliesslich nur die Rechtsform. Das jedoch zieht keine grundsätzlichen Änderungen nach sich. Zudem musste der Staatsbetrieb für wirtschaftspolitische Ziele herhalten. So ordneten die Politiker noch zu Länderbahnzeiten an, sämtliches jemals bei der Bahn beschäftigtes Personal wieder einzustellen. Folglich wuchs die Zahl der Mitarbeiter um knapp die Hälfte, während die Verkehrsleistung um über 50 Prozent zurückging. Dass das nicht gut gehen konnte, dürfte auch den Politikern klar gewesen sein. Im ersten Rechnungsjahr standen somit Einnahmen von 18 Milliarden Mark Ausgaben von 33,6 Milliarden Mark gegenüber. Wirtschaftskreise empfahlen daher das vermeintliche Allheilmittel, die Privatisierung. Das wäre aber schon deswegen sinnlos gewesen, weil die Reichsbahn auch für den Versailler Vertrag geradezustehen hatte.

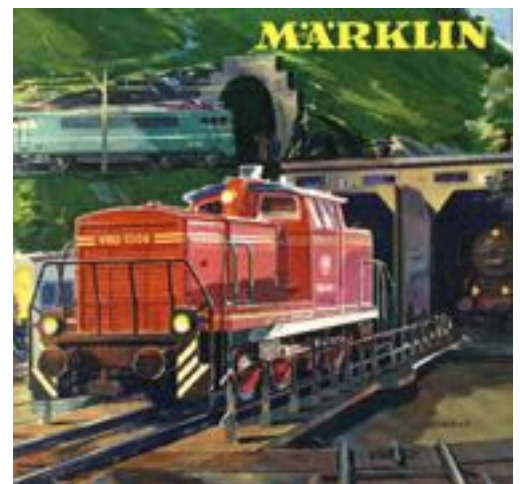
Deutsche wie alliierte Politiker hatten die Eisenbahn nämlich schlichtweg für Reparationsleistungen verpfändet. Sie war das bedeutendste Vermögen, das dem Land nach der Niederlage verblieben war. Die Frage, ob sie den Ländern oder dem Reich gehörte, interessierte die Alliierten wenig, die Reichsregierung musste den Vertrag wohl oder übel unterzeichnen. Erst der Zusammenbruch des deutschen Währungssystems brachte dem Land Erleichterung. 1924 wurde die Reichsbahn in die politisch, verwaltungsmässig und finanziell nominell unabhängige Deutsche Reichsbahngesellschaft umgewandelt. Das am 30. August verabschiedete Reichsbahngesetz belastete die Bahn mit einer Schuldverschreibung über elf Milliarden Goldmark zugunsten der Siegermächte. Zwischen 1926 und 1964 sollte die Reichsbahn für Reparationen jährlich 660 Millionen Goldmark aufbringen.

# Geschichte der Eisenbahn

Trotz der gigantischen Lasten gelangen der Reichsbahn in den Folgejahren beachtliche Erfolge. Ohne zu übertreiben, kann man von einer zweiten Blütezeit der deutschen Eisenbahn sprechen. Zahlreiche, nun nach einheitlichen Kriterien konstruierte Lokomotiven verliessen die Fabrikhallen, unter ihnen die legendäre Baureihe 01. Moderne Schnellzugwagen ersetzten einen Teil der von den Länderbahnen geerbten Altfahrzeuge. Mit der 1927 vorgestellten E 04 entstand erstmals in Deutschland eine Elektrolokomotive in nennenswerter Stückzahl. Bei Versuchsfahrten bewies sie, dass Geschwindigkeiten über 150 km/h auf den damaligen Strecken möglich waren. Damit legte sie den Grundstein für das Schnellfahrnetz, dessen Aufbau einherging mit der Motorisierung.

## Blütezeit und Niedergang

Damit ist keineswegs das Wachstum des Strassenverkehrs gemeint, der, das sei nebenbei bemerkt, ab 1933 von der Reichsbahn massiv finanziell unterstützt werden musste. Vielmehr setzte die Reichsbahn auf den Einsatz neu entwickelter dieselelektrischer Triebwagen, der so genannten „Fliegenden Züge“. Dank konsequenten Leichtbaus und leistungsfähiger Motoren erzielten sie Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 160 km/h. Auch die Reisegeschwindigkeiten konnten sich durchaus sehen lassen. Rekordhalter war der FdT 16, der 1936 zwischen Hannover und Hamm 132,3 km/h erreichte. Ein Wert, der auch 50 Jahre später nur von wenigen Zügen überboten wurde. 1933 fuhr erstmals der später zur Legende gewordene „Fliegende Hamburger“. Bis 1939 entstand ein 6000 Kilometer grosses Schnellfahrnetz.



Etwas langsamer als die „Fliegenden Züge“ war die 1935 vorgestellte Baureihe E 18. Die sechsachsigen E-Loks schafften lediglich Tempo 140, wobei zu bedenken ist, dass sie schwere Reisezüge zu schleppen hatten. Die 1937 aus der E 18 weiter entwickelte E 19 sollte 180 km/h schnell fahren. Wegen des Kriegsausbruchs kam es dazu aber nicht mehr. Auch die Dampfloks stiessen in neue Leistungsklassen vor. Hatte die 01 noch länderbahnmässige 120 km/h Höchstgeschwindigkeit erreicht, wenn auch mit zwei statt vier Zylindern und einfacher Dampfdehnung, kam schon die kleine Schwester 03 auf 130 km/h Spitzentempo. Die Ende der dreissiger Jahre vorgestellten Drillingsloks der Baureihen 01.10 und 03.10 standen den E 18 mit 140 km/h Spitze in nichts nach. Bei Versuchsfahrten zeigte sich, dass in Dampfloks viel mehr steckte, als manch einer glaubte. Borsigs 05 002 blieb mit ihren 200,4 km/h, die sie 1936 auf einer Probefahrt erzielte, zwar genauso eine Ausnahme wie der für 175 km/h zugelassene Henschel-Wegmann-Zug mit einer stromlinienförmig verkleideten 61 an der Spitze. Im Alltag

# Geschichte der Eisenbahn

aber bewiesen die Dampfloks, dass sie den Anforderungen der modernen Zeit durchaus gewachsen waren. Erreichte der legendäre „Fliegende Hamburger“ eine Reisegeschwindigkeit von 124,7 km/h, war ein Lok bespannter Fernschnellzug mit 119,5 km/h nur unwesentlich langsamer. Der Zweite Weltkrieg stoppte die Entwicklung. Gefragt waren nun einfache, schnell lieferbare Maschinen wie die Baureihe 52. Einige vor Kriegsbeginn geschaffene Lokomotiven, unter ihnen die „Jumbo“ genannte Güterzug-Baureihe 44, wurden, teilweise in vereinfachter Form, weiter gebaut.

## Doppelter Neubeginn

Der Erste Weltkrieg endete mit einer Niederlage Deutschlands, der Zweite mit dem totalen Zusammenbruch. Die Alliierten hatten gezielt versucht, den Bahnbetrieb durch Luftangriffe auf Knotenpunkte und Verschiebeanlagen zu blockieren. Allein über dem Rangierbahnhof Hamm warfen Kampfflugzeuge bei 25 Angriffen etwa 10.000 Bomben ab. Zudem hatten deutsche Einheiten auf „Führerbefehl“ zahlreiche Brücken und andere Anlagen beim Rückzug zerstört. Am 8. Mai 1945 ging nichts mehr.

Binnen weniger Wochen gelang es den Eisenbahnern aber, die nicht zerstörten Schienenstränge zu einem bescheidenen Netz zu verknüpfen. Auf ihm schleppten die noch brauchbaren Lokomotiven vornehmlich Güterzüge. Reiseverkehr gestatteten die Alliierten anfangs nur in Leergüterzügen. Die Personenwagen wurden für den Weitertransport von Flüchtlingen aus den verloren gegangenen Ostgebieten gebraucht. Die Vertreibung selbst fand, sofern überhaupt Züge zur Verfügung standen, in Güterwagen statt.

Die Alliierten hatten Deutschland in vier Zonen aufgeteilt, die anfangs unabhängig voneinander verwaltet wurden. Selbstverständlich hatten die Alliierten auch die Eisenbahn aufgeteilt. Nur in Berlin zeichnete die Reichsbahn der umliegenden Sowjetzone auch für den Verkehr in den Westsektoren verantwortlich. Auf beiden Seiten begleitete die Bahn in den Folgejahren die politische Entwicklung. Wirtschaftete zunächst jede Zone für sich, schlossen sich die Britische und die Amerikanische Zone Anfang September 1946 zur Bizone zusammen. Im Folgemonat kamen die Eisenbahnen unter ein gemeinsames Dach. Aus der Bahn der Bizone entwickelte sich 1949 die Deutsche Bundesbahn. Die räumlich zweigeteilte Französische Zone war zunächst stark auf Abgrenzung bedacht. Daher entstand zunächst eine ausschliesslich mit Franzosen besetzte Verwaltung. Ein Versuch, in Speyer eine deutsche Direktion einzurichten, währte 1946 nur wenige Monate. Es dauerte bis 1947, ehe die Süd-



# Geschichte der Eisenbahn

westdeutschen Eisenbahnen gegründet wurden. Sie gingen erst 1951 in die Bundesbahn auf. Die Sowjetische Militäradministration übergab den Verkehr schon am 11. August 1945 wieder in deutsche Hände. In der Sowjetzone behielt die Reichsbahn ihren Namen auch nach Gründung der DDR. Dies hing unter anderem mit der Situation in der Viersektorenstadt Berlin zusammen. Mit Zustimmung der Westalliierten zeichnete die Reichsbahn für den Verkehr in allen vier Sektoren verantwortlich. Erst 1994 verschwand der Name Reichsbahn aus den Büchern.

## Neue Verkehrsströme

Beiden Staatsbahnen machten von Beginn an nicht nur die politischen Vorgaben zu schaffen, sondern auch die geänderten Verkehrsströme. Zu Zeiten des Deutschen Reiches herrschte West-Ost-Verkehr vor. Industriezentren gab es an der Ruhr, im mitteldeutschen Revier und im Neckarraum. Der Rest des Landes war in unterschiedlichem Masse agrarisch geprägt. Teilungsbedingt verschoben sich die Verkehrsströme in der Bundesrepublik nun in Nord-Süd-Richtung. In der zentralistisch strukturierten DDR richteten sie sich stark auf Berlin aus. Nichtsdestoweniger arbeitete man vielfach im alten Trott weiter. So erhielt der Universalhafen Hamburg, einer der grössten Seehäfen Europas, erst Mitte der sechziger Jahre Anschluss an das elektrische Netz, während in Bayern, wo die Elektrifizierung dank des Wasserreichtums frühzeitig begonnen hatte, auch Nebenstrecken mit Fahrdrabt überspannt wurden. Der Bau einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung zwischen Hannover und Würzburg begann in den siebziger Jahren. Als sie dann in Betrieb ging, war Deutschland bereits vereint. In der DDR dauerte es noch länger. Bis in die achtziger Jahre erreichten nur Dampf- und Dieselloks die Hauptstadt des Teilstaates. Der Ostseehafen Rostock musste noch länger auf den Anschluss an die elektrische Eisenbahn warten. Beinahe wäre die Elektrifizierung der Magistralen sogar ganz gestoppt worden. 1966 beschloss nämlich der Ministerrat, die Traktionsumstellung ausschliesslich mit Diesellokomotiven zu bewältigen. Erst steigende Ölpreise - die DDR musste den Rohstoff gegen Devisen aus der Sowjetunion importieren - zwangen die Staats- und Wirtschaftslenker zum Einlenken.

## Besseres Betriebskonzept

Interessanterweise brachte die DDR dennoch das bessere Betriebskonzept für Eisenbahnen hervor. Während man im Westen auf immer höhere Spitzengeschwindigkeiten setzte, bevorzugte man in der DDR annähernd gleich schnell fahrende Züge. Güterzüge kamen auf Hauptstrecken auf 100 km/h,

# Geschichte der Eisenbahn

Schnell- und Nahverkehrszüge waren mit 120 km/h nur mässig schneller. Damit gelang es, die Kapazitäten der Strecken deutlich besser auszunutzen als dies im Westen der Fall sein konnte. Mit mässiger Geschwindigkeit fuhren die Züge im Blockabstand, das heisst, sowie der vorausfahrende Zug einen Streckenabschnitt verlassen hatte, rollte der nächste ein. Nicht selten kam es sogar vor, dass ein Zug auf Sicht dem Vorausfahrenden folgte. „Permissives Fahren“, nannte man das.

In diesem Zusammenhang wird gern auf den technischen Rückstand der DDR verwiesen und behauptet, Schnellverkehr sei gar nicht möglich gewesen. Oberflächlich betrachtet, mag das stimmen. Bei genauem Hinschauen lässt sich aber mühelos feststellen, dass die Schienenfahrzeugindustrie der DDR zweifelsfrei zu anspruchsvollen Lösungen in der Lage war. Allein schon, um Exportaufträge zu erhalten, entwickelten die Kombinate Lokomotiven und Wagen, die auf den Weltmärkten bestehen konnten. In die Spitze vorzudringen, blieb der DDR zwar verwehrt. Für Rennomierprojekte zu einem der aufwändig begangenen Parteitage der SED hätte es aber allemal gereicht.

## Haushaltsrisiko Bahn

Im Grunde genommen wusste man auch westlich der Demarkationslinie, dass eine ausgewogene Tempomischung attraktiven Schienenverkehr ermöglicht. Dennoch bestimmte dort der hochwertige Schnellzugverkehr das Geschehen. Für D-Züge, TransEuropExpress, Inter- und EuroCity hatten alle anderen Zuggattungen das Gleis zu räumen. Betriebseisenbahner wissen zu berichten, dass mitunter Nahverkehrszügen minutenlang die Einfahrt in Bahnhöfe verweigert wurde, um einem hochwertigen Zug freie Bahn zu verschaffen. Selbst schwere Güterzüge mit immens langen Brems- und Beschleunigungswegen wurden auf die Seite genommen, wenn einer der Renner nahte. Auf der Nord-Süd-Strecke und einigen anderen Linien verlegte die Bahn daher ein drittes Gleis, um fliegende Überholungen zu ermöglichen. Überall war dies aber nicht möglich und auch viel zu teuer.

Der Staat sparte nämlich an der Bahn, wo er nur konnte. Das Geld floss vornehmlich in den Strassenbau. Seit 1960 entstanden für 450 Milliarden Mark 150.000 Kilometer neuer Fernstrassen. Dem standen gerade 700 Kilometer Neubaustrecken gegenüber, für die der Staat 56 Milliarden Mark übrig hatte. Inbegriffen sind darin bereits die für neue S-Bahnstrecken in Frankfurt, Hamburg, München und dem Ruhrgebiet ausgegebenen Beträge. Die Bundesbahn, die den Wiederaufbau weitgehend aus eigenen Einnahmen finanzieren musste, galt wegen

# Geschichte der Eisenbahn

ihrer wachsenden Defizite bald als Haushaltsrisiko. Durch Streckenstilllegungen in vorher unvorstellbarem Ausmass versuchte man, der Verluste Herr zu werden. Es half nichts. Die Bahn verlor im Personenverkehr wie im jahrzehntelang sträflich vernachlässigten Güterverkehr kontinuierlich Marktanteile. Das erste Verkehrsmittel, das sich alle Schichten leisten konnten, verkam zu einem Anbieter für diejenigen, die keine anderen Transportmöglichkeiten hatten. Das Wort von der „Personenspedition“ machte die Runde. Da nützte es auch nichts, dass die Bahn technisch in vielen Bereichen auf der Höhe der Zeit war.

Bereits in den fünfziger Jahren startete sie ein umfangreiches Investitionsprogramm, um möglichst schnell die unwirtschaftliche Dampftraktion ablösen zu können. Die aufwändige Pflege der Dampfzüge im Bahnbetriebswerk und der Betrieb mit zwei Mann Personal kosteten viel Geld. Ausser Streckendieselloks für Haupt- und Nebenbahnen, den V 200 und V 100, entstanden vier Baureihen so genannter Einheits-E-Loks. Viele ihrer Bauteile waren identisch, ihre Aufgaben erstreckten sich vom Schnellzugdienst (E 10) bis hin zu Leistungen vor weniger anspruchsvollen Zügen (E 40 und E 41). Auf Nebenbahnen machte sich der Schienenbus breit, ein kompakt gebauter Dieseltriebwagen, der auch bei verschiedenen ausländischen Bahnen Anklang fand. Noch immer musste die Bundesbahn aber zahlreiche Züge mit Dampfzügen bespannen. In den sechziger Jahren begann sie deshalb mit der Beschaffung einer zweiten Generation leistungsfähiger Dieselloks. Die V-160-Familie ist bis heute auf allen nicht elektrifizierten Strecken des Westens zuhause. Die letzten Dampfzüge verschwanden 1977 von den Gleisen.

## Immer höheres Tempo

Mit der Vorstellung der E 03 startete die Bundesbahn 1965 in das Hochgeschwindigkeitszeitalter. Anlässlich der Internationalen Verkehrsausstellung erzielten Sonderzüge zwischen München und Augsburg Tempo 200. In den Folgejahren baute die Bundesbahn zahlreiche Strecken für 200 km/h aus. Zwischen den grossen Zentren konnte man bequem und schnell mit der Bahn fahren. Auf den Nebenbahnen tat sich, ausser Stilllegungen, wenig. Hier dominierte weiterhin der Schienenbus, dessen Fahrkomfort den wachsenden Ansprüchen nicht genügte. Zwar stand mit der Baureihe 628 moderne Dieseltriebwagen bereit, doch bestellte die Bundesbahn davon nur wenige Exemplare. Auf Züge mit Wagenkastensteuerung, auch Neigetechnik genannt, verzichtete sie sogar ganz, obwohl schon Ende der sechziger Jahre erfolgversprechende Versuche liefen. Während überall Reformeuphorie herrschte,

# Geschichte der Eisenbahn

versank die Bahn im Dornröschenschlaf. Trotz Inbetriebnahme einer mit Drehstrommotoren und Leistungselektronik ausgerüsteten Lok, der Baureihe 120, und des InterCityExperimental, 1985, änderte sich daran nichts.

Dass die Bahn allen Unkenrufen zum Trotz Zukunft hat, bewies die Schweiz. Hier zeigten sich die Bürger stolz auf das dichte Bahnnetz, das weitgehend erhalten geblieben war. Frühzeitig begannen die Bundesbahnen mit der flächendeckenden Elektrifizierung. Seit Anfang der sechziger Jahre kann man von 100 Prozent elektrischem Betrieb sprechen. Auf Experimente mit Hochgeschwindigkeitszügen verzichteten die Schweizer Bahnen weitgehend und liessen nur ausländische Fahrzeuge wie den französischen TGV ins Land. Wichtiger schien ihnen ein harmonisches Miteinander der Verkehrswege. Mit dieser Strategie gelang es, den Niedergang der Bahn abzuwenden. Im Personenverkehr verzeichneten sie Erfolge, von denen andere Bahnen nur träumen konnten. Manches wurde nachgeahmt, beispielsweise das Halbtaxabonnement, das man in Deutschland unter der schönen Bezeichnung BahnCard erhält. Dennoch fährt der durchschnittliche Schweizer rund 1900 Kilometer Bahn pro Jahr, während der Deutsche knapp 800 Kilometer auf der Schiene zurücklegt.

## Die neue Bahn

Daran wird auch das neue Zeitalter des Hochgeschwindigkeitsverkehrs nichts ändern, das mit dem fünfteiligen InterCityExperimental begann. Nicht mehr Tempo 200 war gefragt, sondern 250 oder gar 300. Wie der Name schon sagte, diente der Triebzug der Erprobung neuer Komponenten. Planmässig kam er nicht auf die Strecke. Schlagzeilen schrieb er, als er am 1. Mai 1988 mit 406,9 km/h einen neuen Geschwindigkeits-Weltrekord für Schienenfahrzeuge aufstellte. Nach einem umfangreichen Testprogramm des Probezuges begann der Bau der mit zwei Triebköpfen ausgestatteten Serienzüge, welche die Bezeichnung InterCityExpress erhielten. Zum Fahrplanwechsel 1991 nahmen sie den Betrieb auf. Zunächst fuhren ICE nur auf der Linie Hamburg - Frankfurt - Stuttgart - München. Mit der Zeit entstand ein Schnellfahrnetz, das die wichtigsten Zentren Deutschlands erschloss. Auch die Schweiz und Österreich erhielten ICE-Anschluss. Auf den weniger stark frequentierten Linien setzte die Bahn ab 1997 eine neue Generation ICE mit nur noch einem Triebkopf und weniger Mittelwagen ein. Am entgegen gesetzten Zugende fuhr ein Steuerwagen. Bei Bedarf wurden zwei ICE2 zu einem Langzug gekuppelt. ADtranz, einer der Hersteller der Züge, veranstaltete zur Premiere ein Kinderfest unter dem Titel



# Geschichte der Eisenbahn

„ICE Knutschparty“. Die dritte ICE-Generation steht bereits in den Startlöchern. Sie wird die 300-km/h-Marke erreichen. Ihr Haupteinsatzgebiet soll die Neubaustrecke Köln - Frankfurt sein.

Auch die Reichsbahn konnte mit leistungsfähigen Fahrzeugen aufwarten. Stars der Schiene hatte man zwar keine. Mit solider, robuster Technik wusste man aber auch Fachleute im Westen zu überzeugen. Sie zeigten sich daher keineswegs verwundert, dass Maschinen wie die Baureihen 112 und 143 nach dem Zusammenbruch der DDR die Strecken der Bundesrepublik eroberten. Selbst die urtümlichen ukrainischen Dieselloks der Baureihe 232 überdauerten die neue Zeit. Für die jüngst gegründete deutsch-niederländische Güterbahn Railion rüstete man gar fünf Lokomotiven mit leistungsfähigeren Motoren aus. Mit 2940 Kilowatt Leistung sind die als 241 bezeichneten Maschinen die stärksten Dieselloks der Deutschen Bahn AG.

## Bahnreform

Unter dieser Bezeichnung firmiert die Staatsbahn seit 1994, als Bundes- und Reichsbahn zusammengeschlossen und in eine Aktiengesellschaft überführt wurden. Vielfach machte das Wort „Privatisierung“ die Runde, obwohl der Staat alleiniger Eigentümer des Unternehmens blieb. Seit 1996 läuft der Nahverkehr in Regie der Bundesländer.

Besonders gut gelang die Regionalisierung in Baden-Württemberg und Brandenburg. Beide Male gingen die Verantwortlichen sachorientiert vor, wobei es in Baden-Württemberg sogar gelang, Strecken zu reaktivieren. Während die Deutsche Bahn in Brandenburg mit modernstem Material zuverlässigen und schnellen Nahverkehr anbietet, muss sie sich in Baden-Württemberg den Kuchen mit Konkurrenten teilen. Erfahrene und erfolgreiche Unternehmen wie die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft gibt es in Brandenburg nicht und die Politik tat gut daran, nicht auf Kabinettsbeschluss hin neue Strukturen schaffen zu wollen. Anderswo ging man mit dieser Strategie baden. Technischer Natur waren die Gründe, die der Regierung von Rheinland-Pfalz Probleme bereiteten. Die in Bundeswehrpanzer eingebaute Neigetechnik zeigte sich den Anforderungen des Bahnbetriebs nicht so ohne weiteres gewachsen. Folglich musste ADtranz die neuen Dieseltriebwagen der Baureihe 611 umbauen. Nach mehreren gescheiterten Versuchen besteht jetzt Hoffnung, die Fahrzeuge dauerhaft einsetzen zu können.

Ohne grössere Schwierigkeiten ging dagegen die Modernisierung des Lokparks vonstatten. Mit den Baureihen 101 für den Schnellzugdienst und 152 für den Güterverkehr beschaffte die

## Geschichte der Eisenbahn

Bahn zwei vierachsige Maschinen mit jeweils 6400 Kilowatt Leistung. Kopfzerbrechen bereitete das Betriebskonzept, das sich durch die Bahnreform in wenigen, aber entscheidenden Punkten geändert hatte. Zum einen wurden die Lokomotiven und das Personal auf die Geschäftsbereiche Güterverkehr, Personenfernverkehr und Personennahverkehr aufgeteilt. Jeder Bereich wirtschaftet für sich, der kleine Dienstweg, der früher manche kritische Situation zu meistern half, steht in vielen Fällen nicht mehr offen. Da zudem der Geschäftsbereich Netz, der ebenso Gewinne schreiben soll, nicht gebrauchte Gleise und Weichen demontieren lässt, können sich Züge an immer weniger Stellen begegnen oder überholen. Trotzdem hat sich, entgegen Presseberichten, die Pünktlichkeit der Züge keineswegs spürbar verschlechtert. Da aber eine Hand nicht mehr weiss, was die andere tut, fehlen dem Personal vielfach die Informationen, die es an Reisende weitergeben kann. Stärker als der Reisezugverkehr hat der Güterverkehr an der Entwicklung zu leiden, der kaum im Rampenlicht steht. Wenn hier der Verkehr stockt, gibt es nur selten Leserbriefe und Fernsehberichte. Und das gilt natürlich auch, wenn die Strassen immer mehr verstopft werden und dadurch unsere Umwelt leidet.

Daher brauchen wir die Eisenbahn auch im nächsten Jahrtausend - als ökologisches und ökonomisches Verkehrsmittel mit modernen und serviceorientierten Angeboten.