

Eisenbahnfieber und Länderbahn-Herrlichkeit

Vom „Eisenbahnfieber“ Mitte des 19. Jahrhunderts und der „großen Zeit der Länderbahnen“ bis zum Ersten Weltkrieg.

Von Markus Hehl

Allein in den zehn Jahren nach der Eröffnung der Ludwigseisenbahn Nürnberg – Fürth am 7. Dezember 1835 wurden in Deutschland rund 2000 Kilometer Eisenbahnen gebaut. Die Strecken warfen satte Gewinne ab. Bald grissierte im ganzen Land ein regelrechtes Eisenbahnfieber. Immer neue Gesellschaften schossen aus dem Boden. Die Dampfkraft und die Eisenbahnen wurden zum Symbol der Industriellen Revolution. Nie zuvor hatte ein einzelner Wirtschaftsbereich so viele Menschen bewegt und beschäftigt und so viel Kapital mobilisiert. Die „Eisenbahn-Euphorie“ war nicht zu bremsen – auch nicht, als die ersten Unfälle bekannt wurden. So explodierte beispielsweise am 21. Mai 1846 in Leipzig die Lokomotive „Windsbraut“. Zum Glück waren keine Verletzten oder Toten zu beklagen. Nur kurz dachten die Menschen über die Gefahren der neuen Technik nach. Dann verdrängten neue Streckenbauten und neue Betriebseröffnungen die tragische Kesselexplosion aus den Schlagzeilen.

Die Bahnbaute der ersten Jahrzehnte gingen hauptsächlich auf private Initiativen zurück und wurden größtenteils auch mit privatem Kapital finanziert. Der Betrieb sollte so viel Gewinn wie möglich abwerfen. Eine sinnvolle Vernetzung der Bahnen aber gab es selten. Vor diesem Hintergrund mussten die einzelnen deutschen Bundesstaaten eingreifen und das drohende „Chaos“ in geordnete Bahnen lenken: Die meisten Privatbahnen wurden daraufhin in Staatseigentum überführt. Ende der 1840er-Jahre begannen die Eisenbahnlinien auch über die Grenzen der Einzelstaaten hinweg zusammenzuwachsen. Mit großem Stolz betrieben die Preußen, die Bayern, die Würtemberger und die anderen Staaten im deutschen Bund ihre „Länderbahnen“.

Dem deutsch-französischen Krieg der Jahre 1870/71 und der Gründung des Deutschen Reiches folgte eine Zeit des stabilen Friedens, der rund 45 Jahre währte. Diese Ära war geprägt von immer neuen technischen Superlativen. 1913, ein Jahr vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges, erreichte das Netz der deutschen Eisenbahnen eine Länge von rund 63.000 Kilometern, wobei die Kleinbahnen mit rund 10.000 Kilometern noch gar nicht hinzugezählt wurden. Allein seit 1895 waren rund 17.000 Streckenkilometer hinzugekommen. Die Zahl der Personenkilometer hatte sich im gleichen Zeitraum verdreifacht.

Im gleichen Maß wuchsen bis zum Ersten Weltkrieg der Wagenpark, die Zahl der Lokomotiven und der Umfang des Personals. Die Bahnhöfe wurden immer größer und prächtiger. Der 1880 fertig gestellte Anhalter Bahnhof hatte als damals größter der Berliner Kopfbahnhöfe eine Hallenbreite von 80 Metern mit acht Gleisen. Der sieben Jahre später eröffnete Frankfurter Hauptbahnhof verfügte bereits über eine Hallenbreite von 169 Metern und 18 Gleise. In der Ausschreibung für den Planungswettbewerb hatte es ausdrücklich geheißen, es gelte „etwas Einzigartiges zu schaffen“. Frankfurt wiederum wurde in den Schatten gestellt durch Leipzig, dessen Hauptbahnhof 1915 fertig gestellt wurde und bei einer Hallenbreite von 300 Metern die stolze Zahl von 26 Gleisen überdachte.

Auch die Durchgangsbahnhöfe wuchsen in ähnlicher Geschwindigkeit: Von Köln im Jahr 1894 mit 92 Metern Breite und acht Gleisen über Dresden im Jahr 1897 mit 122 Metern Breite und zwölf Gleisen bis hin zu Hamburg im Jahr 1906 mit 150 Metern Breite und ebenfalls zwölf Gleisen.

Dampfte Deutschlands erste Lokomotive „Adler“ im Jahr 1835 noch mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 25 bis 30 Stundenkilometern von Nürnberg nach Fürth, so erreichten elektrische Versuchstriebwagen mit Drehstromantrieb auf der Militärversuchsstrecke zwischen Marienfelde und Zossen bei Berlin im Jahr 1903 schon die unglaubliche Geschwindigkeit von rund 210 Stundenkilometern. Einen Weltrekord auf einer „herkömmlichen“ Strecke stellte 1907 die von Maffei gebaute Schnellfahr-Dampflok S 2/6 der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen auf, indem sie mit einem 150 Tonnen schweren D-Zug mit 154 Stundenkilometern von München nach Augsburg raste.

Ab 1870 wurden die bis dahin üblichen kutschenartigen Wagen ohne Verbindung zwischen den einzelnen Abteilen durch so genannte Durchgangswagen ersetzt. Damit war das Prinzip des modernen D-Zug-Wagens geschaffen, in dem die Reisenden später vom ersten bis zum letzten Wagen des Zuges durchgehen konnten. Der erste deutsche Schnellzug mit D-Zug-Wagen fuhr 1892 von Berlin nach Köln.

Speisewagen gab es in Deutschland ab 1880. Acht Jahre später wurde die Deutsche Speisewagen-Gesellschaft gegründet. Ab 1909 wurde Gasglühlicht für die Beleuchtung in den Personenwagen verwendet. Immer häufiger wurden statt starrer Achsen Drehgestelle nach amerikanischem Vorbild in die Personen- und Güterwagen eingebaut. Die von eigenen Bremsen waggonweise bedienten Handspindelbremsen wurden durch Druckluftbremsen ersetzt. Die Firmen Borsig und Sulzer bauten 1913 die erste Großdiesellok der Welt.

Geradezu als Sensation wurden die neuen elektrifizierten Strecken angesehen. Nach den ersten Vorortzügen in Hamburg und Berlin waren es die Strecken im bayerischen Gebirge, die in Berchtesgaden und Garmisch-Partenkirchen nicht nur von Urlaubern und Sommerfrischlern bewundert wurden. Im Gebirge, wo die Wasserkraft in günstige elektrische Energie umgewandelt werden konnte, wurde das Bündnis zwischen Strom und Bahn begründet, das bis heute als Symbol des

Fortschritts bei der Eisenbahn gilt. Die Entwicklung leistungsfähiger Elektrolokomotiven wurde daraufhin zu einem Schwerpunkt der Ingenieurstätigkeit.

Auch die Bautechnik konnte mit immer neuen Erfolgsmeldungen aufwarten: So wurde beispielsweise am 15. Juli 1897 die im Verlauf der Bahnlinie von Remscheid nach Solingen errichtete Müngstener Brücke eingeweiht. In einer Bauzeit von rund drei Jahren war in einer Höhe von 107 Metern über dem Wasserspiegel der Wupper ein eiserner Brückenkoloss von rund 5000 Tonnen Gewicht, 500 Metern Länge und einer Bogenstützweite von 170 Metern entstanden. Bis heute gilt das Bauwerk als höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands und als Meilenstein der Technikgeschichte.

Tatsächlich mussten die neuen Brückenbauten immer stabiler und tragfähiger konstruiert werden. Hatte der „Adler“ im Jahr 1835 noch etwa zehn Tonnen gewogen, so lag das Gewicht einer Lok im Jahr 1870 schon bei etwa 42 Tonnen. Zur Jahrhundertwende waren 124 Tonnen erreicht; 1910 waren es schon stolze 145 Tonnen.

Reichskanzler Otto von Bismarck drängte schon seit den 1870er-Jahren auf eine Vereinigung der deutschen Länderbahnen und die Bildung einer zentral verwalteten „Reichsbahn“. Doch immer wieder scheiterte der Kanzler am Widerstand der Bundesstaaten, die ihre Eisenbahnen nicht aus der Hand geben wollten. Doch mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs im August 1914 fand die Herrlichkeit der Länderbahnen zwangsweise ein jähes Ende. Die Eisenbahnen wurden der Zentralverwaltung der Militärs unterstellt und 1920 in der Deutschen Reichsbahn zusammengefasst.

Länderbahn-Herrlichkeit

Vor der Gründung der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1920 gab es in Deutschland sieben Staatseisenbahnen in:

- Preußen-Hessen
 - Bayern
 - Sachsen
 - Württemberg
 - Baden
 - Mecklenburg-Schwerin
 - Oldenburg
-

„Das Eisenbahnfieber ist stärker als jemals, es grenzt an Wahnsinn.“

Der rheinische Unternehmer und Politiker Ludolf Camphausen im Jahr 1844 über das grassierende „Eisenbahnfieber“ in Deutschland.