

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

Von Triumphen, Katastrophen und rauchenden Kolossen

Vor 175 Jahren lernten die Deutschen das Tempo kennen: Die Eisenbahn. Ein technisches Wunderwerk aus Stahl und Dampfkraft, das Raum und Zeit veränderte, die industrielle Revolution und den Weg in die Massengesellschaft vorantrieb. Eine Geburt mit Wehen: Mancher Zeitgenosse empörte sich über die neue, schikanöse Form des Reisens. Doch die Räder rollten, unaufhörlich. Und nicht nur für den Frieden.

Im Winter 1833 geschieht an der Heerstraße zwischen Nürnberg und Fürth etwas Merkwürdiges: Am Straßenrand steht ein Mann mit einem Notizbuch. Jeder Reiter, jede Kutsche, jeder Fußgänger, der hier vorbeikommt, wird von ihm registriert. Die Zählaktion ist etwas sehr Fortschrittliches: Eine Art Marktanalyse, um die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnstrecke Nürnberg – Fürth zu erforschen. Keine drei Jahre später schlägt die Geburtsstunde der Eisenbahn in Deutschland: Am 7. Dezember 1835, neun Uhr morgens, dampft die erste Lokomotive über die Gleise.

Schon um sieben in der Früh hat sich ganz Nürnberg auf den Weg gemacht. Zu Pferde, zu Wagen und zu Fuß. Punkt neun verkündet ein Kanonenschuss den Abgang des ersten Zuges. Der „Adler“, ein englisches Fabrikat aus Manchester, tritt seine Jungfernfahrt an. Die roten Eisenräder leuchten, die Messingteile funkeln, der schwarz-grüne Kessel vibriert. Dampfstrahlen zischen aus seinem Bauch. Kinder weinen, Pferde auf der nahen Chaussee scheuen. Ein Reporter dichtet: „Aus dem 15 Fuß hohen Schlot führen Dampfwolken in gewaltigen Stößen, die sich mit dem schnaubenden Ausatmen eines riesenhaften Stieres vergleichen.“

Im Fokus der Presse steht besonders der englische „Wagenlenker“ Wilson im offenen Cockpit. Geradezu ehrfürchtig bestaunt das „Morgenblatt für gebildete Stände“ aus Stuttgart den langen Lulatsch im Bratenrock und Zylinder: „Wer möchte in einem solchen Mann nicht den ganzen Unterschied der modernen und der alten ... Zeit personifiziert erblicken! ... Jede Schaufel Steinkohle, die er nachlegte, brachte er mit Erwägung des rechten Maßes, des rechten Zeitpunkts, der gehörigen Verteilung auf den Herd.“

In 14 Minuten dampft der „Adler“ zum nur sechs Kilometer entfernten, fahnumwehten Ludwigsbahnhof in Fürth. Zehn Minuten schneller als jede

Pferdebahn. Die Premiere wird ein voller Erfolg: Innerhalb eines Jahres werden auf der Strecke bereits 245.809 Personen unter Dampf befördert. Der spätere Preußen-König Friedrich Wilhelm IV., noch Prinz an Vaters Hof, gerät ins Schwärmen: „Diesen Karren ... hält kein Menschenarm mehr auf!“

Fürsten, Wissenschaftler, Ingenieure und Politiker wallfahren zur Geburtsstätte der deutschen Eisenbahn. Visionäre wie der Reutlinger Verwaltungsbeamte Friedrich List (1789 – 1846) und der westfälische Industrielle Friedrich Hartkort (1793 – 1880) werben leidenschaftlich für die Revolution auf Schienen: „Möge auch im Vaterlande bald die Zeit kommen, wo der Triumphwagen des Gewerbefleißes mit rauchenden Kolossen bespannt ist und dem Gemeinsinn die Wege bahnet.“

Vor 175 Jahren ist das Reisen noch beschwerlich. Vierspännige Frachtwagen und schwerfällige Bauernkarren quälen sich mit tonnenschwerer Last über Landstraßen, überholt von Postkutschen, flinken Chaisen und Offizieren zu Pferde. Die Reisegeschwindigkeit liegt bei acht bis zehn Stundenkilometern – mit eingerechnet die Aufenthalte zum Wechseln der Pferde. 50 Stunden dauert eine Fahrt von Leipzig nach Hannover. Von München bis Berlin benötigt die Eilpost, damals das schnellste Verkehrsmittel, mindestens dreieinhalb Tage. Und immer wieder warten neue Überraschungen auf Kutscher und Reisende: Regengüsse, Schnee, kranke Pferde, Überfälle. Jetzt soll das Reisen endlich bequemer werden und die Züge überall rollen – doch überall haben noch Fürsten das Sagen. Deutschland gibt es bis zur Reichsgründung 1871 noch gar nicht. Das noch ungeeinte Reich gleicht einem Flickenteppich, zerrissen in Dutzende Staaten, Länder und Ländchen. Keine einheitlichen Maße und Gewichte, keine gemeinsame Währung, nicht einmal eine einheitliche Zeit. Und hinter jeder Zollschranke ist „Ausland“. Nach einer 46-stündigen Kutschfahrt über 220 Kilometer von Frankfurt nach Stuttgart und zwölf Schoppen Wein wettet der streitbare Publizist Ludwig Börne: „Auf diesem kurzen Wege haben wir 15 Stunden Rast gehalten.“ Das kann nicht so weitergehen.

Die Eisenbahn macht mobil. Heere von Arbeitern placken sich ab, bereiten mit Pickel und Spaten den Weg für die stählernen Kolosse. Sie graben Tunnels, zementieren Viadukte, mauern Brücken und schütten Dämme auf. Schubkarre für Schubkarre, Stein für Stein. „Schiffbrüchige aller Berufe“ sieht der Ingenieur Max Maria von Weber, Sohn des „Freischütz“-Komponisten. „Junge und Alte, Hoffnungsvolle und durch die Erfahrung des Lebens Stillgewordene.“ Die armen Teufel schufteten oft für einen

Hungerlohn, der gerade für ein Maß Bier und ein Vierpfünder Schwarzbrot täglich reicht.

Bald rollen die Züge überall: 88 deutsche Eisenbahnen in 38 deutschen Staaten – nicht mitgezählt die zahllosen Kleinbahnen. Überall entstehen neue Strecken: Von Berlin nach Potsdam (Oktober 1838), von Magdeburg und Dresden nach Leipzig (April 1839), von Frankfurt nach Wiesbaden (1840), von Mannheim nach Heidelberg (September 1840), von Köln nach Aachen (1841), von Berlin nach Stettin (1843). Auf gigantische 62.000 Kilometer Gleise wächst das Streckennetz bis zum Ersten Weltkrieg. Die Begeisterung bei der Bevölkerung hält sich lange in Grenzen. Manchem Zeitgenossen bereitet die neue Reise-Kultur Unbehagen.

Vorbei ist die Beschaulichkeit der Postkutschenzeit. Unvorstellbar: Die fauchenden Ungetüme durchschneiden mit 30 bis maximal 50 Stundenkilometern die Landschaft – dreimal so schnell wie bespannte Eilwagen. Das Gefühl für Raum und Zeit verändert sich dramatisch. Heinrich Heine schreibt 1843 aus Paris, er rieche schon den Duft der deutschen Linden: „Vor meiner Tür brandet die Nordsee... Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. Hätten wir nur Zeit, auch die letztere anständig zu töten.“

Der Dichter Joseph von Eichendorff (1788 – 1857) trauert der „guten alten Zeit“ nach: „Die Dampffahrten rütteln die Welt, die eigentlich nur noch aus Bahnhöfen besteht, durcheinander.“ Nach seiner Eisenbahnfahrt von Nürnberg nach Fürth notiert der Dresdner Maler und Illustrator Ludwig Richter (1803 – 1884): „Bäume und Felder sausten wie ein Wasserfall vorbei.“

Auch der französische Dramatiker Victor Hugo (1802 – 1885) empfindet die ungewohnte Rasanzen der Reisegeschwindigkeit als Belastung. „Städte, Kirchtürme und Bäume führen einen Tanz auf... Ab und zu taucht ein Schatten, ein Gespenst, an der Tür auf und verschwindet wie der Blitz, das ist der Zugschaffner.“ Der Romancier Gustave Flaubert (1821 – 1880) langweilt sich derart in der Bahn, dass er nach fünf Minuten vor Stumpfsinn zu heulen beginnt: „Die Mitreisenden denken, es handele sich um einen verlorenen Hund; durchaus nicht, es handelt sich um Herrn Flaubert, der da stöhnt.“

Die Klassengesellschaft des 19. Jahrhunderts macht auch nicht vor dem neuen Verkehrsmittel halt: Während Adel und Großbürgertum von Anfang an bequem und wettergeschützt in den weichen Polstern der ersten Klasse versinken, besteigen die niederen Stände in der 3. und 4. Klasse Wagen, die an Viehwaggons erinnern. Viereckige Kästen ohne Decke, mit hölzernen Bänken, ohne Schutz gegen Sonne und Regen. Auf der Taunusbahn

zwischen Frankfurt und Wiesbaden fährt sogar vorübergehend eine 5. Klasse. Böse Zungen lästern: „Die Wagen haben gar keinen Boden, die Fahrgäste müssen mitrennen!“

Der Mensch im Zug hatte es im 19. Jahrhundert nicht immer gut: Die Wagen sind unbeheizt, die Zugfenster klappern, Rußwolken dringen durch die Fensterritzen. Zum Stillen Örtchen geht es nur, wenn der Zug hält: von außen herum in den Gepäckwagen. Stundenlang sind die Reisenden dem Ruß der Öl- und Petroleum-Lampen ausgesetzt. Sie zittern vor Kälte. „Verschaff Dir einen Fußsack! Man friert doch!“ rät Theodor Fontane 1859 seiner Ehefrau Emilie in einem Brief vor ihrer Bahnfahrt von Neuruppin nach München. Erst zur Gründerzeit werden einzelne Wagen mit Holz- oder Steinkohle-Öfen beheizt. „Wärmflaschen kommen nur noch selten zur Anwendung“, verrät das Meyersche Konversationslexikon von 1885. Rauchsäulen aus Lokomotiv- und Fabrikschlotten weisen den Weg in die Industrie- und Massengesellschaft. Die Eisenbahn hilft bei der Erschließung der Steinkohlevorräte im Ruhrgebiet und fördert die Verstädterung: Essens Einwohnerzahl steigt zwischen 1850 und 1900 auf 119.000, die Dortmunds von 10.000 auf 143.000. Neue Städte wie Ludwigshafen und Oberhausen wachsen aus dem Boden.

Zahllose Bahnhöfe im neugotischen Stil verändern das Landschaftsbild. Städte und Menschen rücken enger zusammen. 1828 beherbergen Dresdner Gasthöfe 7.000 Fremde, zwölf Jahre später sind es schon knapp 50.000. Bis zum Ersten Weltkrieg verdreifacht sich der Reiseverkehr. Danach erfindet die Bahn den Massentourismus. Arbeiter und Beamte lösen in den Zwanziger Jahren die Begüterten als größte Reisegruppe ab. Die Eisenbahn steigt zum Massentransportmittel auf. Sie hält Einzug in die Alltagskultur. Als Werbeträger, als Dekorationsartikel, als Kinderspielzeug.

Wochenendausflüge der Städter ins Grüne sind bald der große Hit.

Ab 1880 kommen die Speisewagen in Fahrt. Dem Essen auf Rädern folgt der Schlafwagen. Übernachtung mit Stil, findet Thomas Mann (1878 – 1955): „Es bebt ein wenig durch die Nacht hindurch, und das hat zur Folge, dass man am nächsten Tag in Dresden ist.“ Sein österreichischer Kollege Joseph Roth (1894 – 1939) empfindet das Räderrollen nur als Hammerschläge auf Kleinhirn und Schläfen: „Merkwürdig, dass diese mittelalterliche, schikanöse Form des Reisens allen so romantisch vorkommt!“

Der preußische Generalstabschef Hellmuth von Moltke betrachtet die Eisenbahn als die „schärfste Waffe“. 380.000 Soldaten samt Ausrüstung schaffen deutsche Dampfzüge 1871 innerhalb von 13 Tagen an die Grenze. Die Bahn als vierte Waffengattung: Mehr als 32.000 deutsche Züge

transportieren im Ersten Weltkrieg Millionen-Heere samt Material an die Fronten. Unter den Nazis rollen die angeblichen „Räder für den Sieg“ in die Diktatur und Katastrophe: Mehr als drei Millionen Menschen deportiert die gleichgeschaltete Reichsbahn zu den Gaskammern.

1945 liegt die Bahn am Boden. Dennoch bleibt sie in den Nachkriegsjahren das wichtigste Verkehrsmittel. Länger als im Westen, wo das Auto der Bundesbahn mächtig Konkurrenz macht, ist die Reichsbahn für die DDR unersetzlich. Die Reisegeschwindigkeit erhöht sich bald auf bis zu 160 Stundenkilometer. Aber die Bahn fährt nun auf getrennten Gleisen.

September 1989 rollen die Prager Botschaftsflüchtlinge mit der Reichsbahn in die Freiheit. Fünf Jahre später vereinigen sich Deutsche Bahn und Reichsbahn zur Aktiengesellschaft. Privatisierung und geplanter Börsengang eskalieren zum Glaubenskrieg zwischen den politischen Lagern. 2009 befördert die Bahn 1,93 Milliarden Menschen.

Trotz aller Mängel, häufigen Verspätungen und nachlassendem Service - die Liebe zur Eisenbahn ist ungebrochen, auch nach 175 Jahren: Umschwärmt von einer Millionen-Fangemeinde halten noch etwa 120 deutsche Privat- und Museumsbahnen mehr als 300 fahrtüchtige Stahlrösser liebevoll unter Dampf. Auf zahllosen Dampflok-Festen und Schnellzugwochen paradieren die Oldtimer vor Tausenden von Fans und führen sie auf eine Zeitreise zurück in die frühen Jahre der Mobilität.

Thomas Olivier

© Olivier 2010