

Die Geschichte der Eisenbahn von ihrem Beginn bis 1949

von Petra Tabarelli (Magister Kulturanthropologie/Volkskunde)

1. Einleitung

In der heutigen Zeit verbindet man mit der Eisenbahn wenig Gutes. Die von der Bahn wesentlich beeinflusste Industrialisierung und große Beweglichkeit der Menschen brachte sie in den letzten 10 Jahren in eine wirtschaftliche Schieflage. Durch die zunehmende Motorisierung und die Fluglinien ist sie in einer Position, in der sie sich neu orientieren muss. Europäische Strecken sind mit Billigfliegern preiswerter und schneller zu erreichen als mit der Bahn. Durch den Ausbau von Schnellstrecken und dem ICE werden Cityverbindungen attraktiver gestaltet, während die Nahstrecken ausgedünnt werden und viele Bahnhöfe geschlossen sind oder anderweitig genutzt werden.

Aber diese Auffassung war nicht immer vorherrschend.

Spurengelundene Systeme sind seit Antike bekannt und werden schon länger in Bergwerken als Loren benutzt. So konnten größere Mengen von Erz oder anderen Rohstoffen unter der Erde von den Bergbau-Arbeitern an die Erdoberfläche gebracht werden –allerdings immer noch mit deren Muskelkraft.

Viel später, erst 1784, erfand James Watt die Dampfmaschine, durch die zahlreiche neue Erfindungen auf den Markt kamen. So auch 1801 die erste Dampflokomotive von Richard Trevithick. Bergbauunternehmer stellten auf dampfbetriebenen Loren um, die wesentlich kostengünstiger und für Arbeiter weitaus kräfteschonender zu bedienen waren.

George Stephenson baute die erste funktionstüchtige Eisenbahn, die 1825 die Strecke Liverpool-Manchester einweihte.

Seit den 1830er Jahren war der Bevölkerung des Deutschen Bundes durch Berichte über ein alle Vorstellungen übertreffende Fahrzeug bewusst, dass dies als so genannte Eisenbahn in ihr bisheriges Leben treten würde. Mit anfänglich 30 km/h war sie um das Dreifache schneller als die Postkutsche¹, das bisher schnellste Verkehrsmittel und hatte zudem den Vorteil, dass das Rollen auf ebenen Gleisen die Fahrt deutlich bequemer machte.²

Wie entwickelte sich das Eisenbahnwesen in seinen ersten 100 Jahren und worin lag seine Innovation für das deutsche Gebiet im 19. Jahrhundert?

¹ 1839 fuhren 339 Personen mit der Postkutsche von Augsburg nach München in 3 Stunden. 1846 fuhren dieselbe Strecke mit der Bahn 31622 Personen in 3 Stunden. Vgl. Gall, Lothar (Hg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. München, 1999. S. 28.

² Vgl. ebd. S. 16.

2. Die Geschichte der Eisenbahn in Deutschland bis 1949

2.1. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg

1835 fuhr mit der Lokomotive „Adler“, die erste Eisenbahn in Deutschland, auf der Strecke zwischen Nürnberg und Fürth. In den folgenden zehn Jahren wurde eine Vielzahl von Konzessionsanträgen zum Bau von Eisenbahnstrecken erteilt; insbesondere in Preußen.³ Die Strecken wurden überall im deutschen Bund in einem Tempo gebaut, das jenes in den USA und Belgien um das Dreifache und das von England und Frankreich um das Doppelte übertraf. Viele wollten am wirtschaftlichen Aufschwung durch die Eisenbahn teilhaben und so waren selbst die Eisenbahnunternehmer von dem Ansturm aus dem Bürgertum, aber sogar auch dem niedrigeren Milieu überrascht.⁴ Die Investitionen in den Bau von Bahnlinien rentierten sich und förderten so den Ausbau zusätzlicher Strecken.⁵

Die ersten Strecken von staatlichen Länderbahnen und Privatbahnen entstanden dabei eher unkoordiniert von abhängig von den regionalen Interessen. Sie waren nicht im Sinne eines Netzes koordiniert.⁶ Erst mit der Einigung Deutschland 1871 änderte sich dies. Es wurden nun Knotenpunkte gezielt miteinander verbunden. Nach der Reichsgründung blieben die Länderbahnen und Privatbahnen anfangs in ihrer Inhaberstruktur noch bestehen, wurden aber nach und nach verstaatlicht.

Während des Zweiten Kaiserreiches wurden die Dampflokomotiven und Waggons immer weiter verbessert. So erreichten um 1890 Personenzüge ungefähr 80km/h.⁷ Lokomotiven waren internationale Symbole für die technischen Entwicklungen im deutschen Reich.

1896 wurde die Gewerkschaft der Eisenbahner, Transnet, gegründet, die bis heute Bestand hat. 1879 revolutionierte Werner von Siemens die Eisenbahntechnik durch den Bau der ersten elektrischen Lokomotive.

Im Zuge des Eisenbahnbooms entwickelten sich parallel Kommunen, so genannte Eisenbahnerdörfer, deren Bürger zu einem großen Bevölkerungsanteil von der Eisenbahn lebten. Sei es als Beamte/Angestellte/Arbeiter oder Zulieferer: „Eisenbahner“ hatten ein geregeltes Einkommen und waren, anders als Bauern und Winzer, nicht von den Ernteerträgen abhängig.⁸ Regelmäßiges Einkommen bedeutete auch Finanzkraft, von der wiederum Handel, Handwerk, Gastronomie profitierten.⁹ Die Besoldung der verschiedenen

³ Vgl. Gall, Lothar (Hg.): Die Eisenbahn in Deutschland. München, 1999. S. 17.

⁴ Vgl. ebd. S. 28.

⁵ Vgl. <http://www.ieg-maps.uni-mainz.de/mapA-K.htm> , letzter Zugriff: 29.08.2007.

⁶ Vgl. Rossberg, Ralf Roman: Geschichte der Eisenbahn. Künzelsau, 1977. S. 40.

⁷ Vgl. Schadendorf, Wulf: Das Jahrhundert der Eisenbahn. München, 1965. S. 30.

⁸ Vgl. Dippold, Günter: Eisenbahn und Kleinstadt. Auswirkungen des Knotenpunktes auf Lichtenfeld im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Bayreuth, 2001. S. 37.

⁹ Vgl. ebd. S. 36.

Arbeiten war rund um die Eisenbahn recht gut. Dies belebte auch die Wirtschaft der ganzen Stadt, denn wer mehr Geld hat, kann auch mehr Geld ausgeben.

Viele Industriebetriebe bauten sich einen direkten Gleisanschluß und konnten so die Güter innerhalb der Werke entladen. Andere wiederum wurden mit Pipelines oder Stollen an Bahnverladestationen angeschlossen.

2.2. Die Reichsbahn in der Weimarer Republik

Nach dem Ersten Weltkrieg musste das deutsche Reich zahlreiche Lokomotiven, Güter- und Personenwagen, sowie 6000km Gleise abliefern. Es war ein regelrechter Adlerlass, der zu tiefen Einschnitten führte. Eisenbahnnetze wurden unterbrochen und Knotenpunkte gingen verloren. Gleichzeitig fehlte das Geld für die dadurch nötige Umorganisation des Bahnwesens. Der Wiederaufbau der abgebauten Strecken war nicht möglich. 1923 erlitt die Bahn durch die Besetzung des Ruhrgebietes einen tiefen Rückschlag, da der Kohlenachschub ins Stocken geriet. Züge fielen aus und Strecken konnten nicht mehr bedient werden. Hinzu kam die Inflation mit dem Zusammenbruch des Geldmarktes. Zum ersten Mal hatte die Eisenbahn weniger Einnahmen als Ausgaben.¹⁰

Nach der Inflation wurde am 26. Januar 1924 die „Deutsche Reichsbahn“ gegründet¹¹, doch bereits sieben Monate später, im August 1924, wurde die Reichsbahn durch den Dawes-Plan verpfändet. Dieser regelte die Reparationszahlungen der Weimarer Republik an die Siegermächte nach einem neuen Schema. Die Reparationen waren nicht mehr als feste Summe festgesetzt, sondern wurden auf Basis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Deutschlands berechnet. Damit sollte die deutsche Wirtschaft angekurbelt werden, damit wieder mehr Menschen Arbeit finden können und so der Lebensstandard verbessert werden könnte. Diese Regelung galt bis zum Lausanne-Abkommen 1931.

Nach der Ratifizierung des Dawes-Plans wurde die „Deutschen Reichseisenbahn-Gesellschaft“ gegründet und damit Eisenbahneinheit in der ganzen Republik wieder hergestellt.¹²

Mit der Machtübernahme Hitlers 1933 wurde auch die Deutsche Reichseisenbahn „zum Nutzen des deutschen Volkes und der deutschen Wirtschaft“ und im Dienste der „Belange der Landesverteidigung“¹³ gleichgeschaltet. Dies geschah jedoch auf sehr schleichende Weise

¹⁰ Vgl. Gall, Lothar (Hg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. München, 1999. S. 110.

¹¹ Die Idee einer allgemeinen deutschen Eisenbahn wurde bereits 1919 in der Weimarer Verfassung festgelegt.

¹² Vgl. Gall, Lothar (Hg.): Die Eisenbahn in Deutschland. München, 1999. S. 115.

¹³ Zit. nach: ebd. S. 170.

und führte zu keinem großen Widerstand. Die Briten und Amerikaner bewunderten die Effizienz der Reichsbahn, die die Effizienz der britischen Bahnen um ein weites übertraf.¹⁴

2.3. Das Eisenbahnwesen in der Besatzungszeit nach 1945

Nach dem 2. Weltkrieg war das deutsche Eisenbahnwesen in einem verheerenden Zustand. Die Bomben der Alliierten hatten Schienen und Bahnhöfe getroffen und die deutsche Armee hatte bei ihrem Rückzug zudem viele bis dahin noch intakte Schienen, Brücken, Signalanlagen und Fernmeldekabel zerstört, um den Vormarsch der Alliierten zu stören. Die vier Besatzungsmächte übernahmen den regionalen Teil des deutschen Eisenbahnwesens, der in dem jeweils besetzten Gebiet lag. In der amerikanischen und britischen und auch der sowjetischen Zone wurde das Bahnwesen möglichst schnell wieder neu gebaut. Im französisch besetzten Teil ging dies deutlich langsamer. Hier lag die Priorität auf der sogenannten Entnazifizierung. Alle Posten wurden durch Franzosen besetzt, eine oberste Behörde für das Eisenbahnwesen gegründet und der Begriff „Reichsbahn“ verboten¹⁵. Erst 1954 wurde dieses Gebiet an die Deutsche Bundesbahn angegliedert. Sämtliche Besatzungsmächte ließen nach Kriegsende erst einmal nur zu, Güter, Heimatvertriebene oder entlassene Kriegsgefangene mit der Eisenbahn zu transportieren. Dennoch war es auch die Zeit, in der die Bevölkerung verbotenerweise von den fahrenden Güterzügen Kohlen und Lebensmittel stahl. Gegen den Diebstahl von Kohlen hatten die Besatzungsmächte trotz hoher drastischer Strafen keine Chance¹⁶. Besonders in der französischen Zone war dieses manchmal überlebensnotwendig.

3. Die Eisenbahn in Mainz

3.1. Situation um 1830 in Mainz

Die Wirtschaft in Mainz stagnierte um 1830 seit vielen Jahren. Zuvor war Mainz als Sitz des Mainzer Kurfürsten und Reichskanzlers eine blühende Stadt. Die Nähe zu Frankreich und die Lage am Rhein machte sie in Besatzungszeiten zu einer Grenzstadt, betrachte doch Frankreich lange Zeit den Rhein als seine eigentlich angestammte westliche Staatsgrenze. So brachten die wiederholten französischen Besetzungen Zerstörungen und Tributzahlungen mit sich. Nach der Ausrufung der Mainzer Republik 1792 und der Napoleonischen Zeit bis 1813 kam die

¹⁴ Vgl. ebd. S. 245.

¹⁵ Vgl. ebd. S. 247.

¹⁶ Vgl. Gall, Lothar (Hg.): Die Eisenbahn in Deutschland. München, 1999. S. 251.

Stadt 1816 mit der neu geformten Provinz Rheinhessen zu dem Großherzogtum Hessen-Darmstadt.

Der Adel war vor den napoleonischen Truppen geflohen, zurück gelassene Güter wurden konfisziert. Auch die hohe Geistlichkeit verließ einige Jahre später durch die Säkularisierung und Mediatisierung die Stadt¹⁷. Damit verlor Mainz zwei große Wirtschaftsfaktoren. In dem Ausbau der Eisenbahn sah man einen Weg aus der wirtschaftlichen Stagnation. Doch der Großherzog weigerte sich anfangs, eine Konzession auszustellen. Begleitet wurde das ganze durch den Protest der Rheinschifffahrer, die um den Rückgang oder Verlust ihrer Arbeit bangten.

Seit 1840 gab es mit der Taunuseisenbahn eine Verbindung von Kastel¹⁸ nach Frankfurt/Main. Die Taunus-Eisenbahngesellschaft betrieb eine eigene Floßfähre, um die Reisenden von Kastel nach Mainz und umgekehrt über den Rhein zu bringen. Das nutzen viele Mainzer, um nach Frankfurt zum Einkaufen zu fahren. Viele Mainzer Geschäftsleute sahen es daher sehr ungern, dass die Taunuseisenbahn auch von vielen Mainzern genutzt wurde, die Frankfurter dagegen allenfalls Ausflüge nach Mainz machten, und dort einen Kaffee tranken.¹⁹

3.2. Die Hessische Ludwigs-Bahngesellschaft

Im Juni 1844 gründeten Mainzer Bürger aus der Wirtschaft ein Komitee für linksrheinische Eisenbahnstrecken. Sie wollten den Eisenbahnbau in Mainz und Rheinhessen gegen alle Widerstände vorantreiben, um am Aufschwung der Industrie teilhaben zu können. So übten sie auf die hessen-darmstädtische Regierung Druck aus und erhielten 1845 die Konzession für eine Privatbahn. Das Komitee wurde noch am selben Tag aufgelöst und die private „Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft“ mit Sitz in Mainz gegründet²⁰. Vorsitzender war Anton Hamann, der bereits das Komitee geleitet hatte. Er war der Inhaber einer Mainzer Bank- und Speditionsfirma und hatte maßgeblichen Anteil am Erfolg der Gesellschaft, indem er gekonnt die Schwierigkeiten bis zur Fertigstellung der ersten Strecke entstanden, aus dem Weg räumen konnte.²¹ Durch die Revolution 1848 geriet der Streckenbau ins Stocken.

¹⁷ Der Mainzer Erzbischof war bereits 1792 nach Aschaffenburg geflüchtet und blieb bis zu seinem Lebensende dort.

¹⁸ Heute Mainz-Kastel.

¹⁹ Vgl. Westermann, Otto: Junge Eisenbahn im 2000jährigen Mainz. Aus guten und bösen Tagen der Mainzer Eisenbahn. Mainz, 1962. S. 8.

²⁰ Vgl. ebd. S. 17.

²¹ Vgl. ebd. S. 18.

Danach, zwischen 1853 und 1871, wurden fünf Strecken gebaut und fertiggestellt.²² Für den direkten Verkehr von Mainz nach Darmstadt wurde 1862 die erste Rheinbrücke seit den Römern erbaut, die bis heute Mainz und Gustavsburg verbindet. In einem Leserbrief von 1856 im Mainzer Anzeiger spricht der Verfasser von großen Hoffnungen im wirtschaftlichen Bereich, aber auch „wegen der Verlockung zu Ausflügen in die reizende Umgebung von Bingen und Kreuznach und wegen der Weinspekulation en detail...“²³.

Der erste Mainzer Centralbahnhof lag direkt am Rheinufer außerhalb der Stadtmauer zwischen Holzturn, Fort Malakoff und dem heutigen Römerschiffmuseum und wurde im August 1853 eröffnet. Der Zug fuhr von dort zum „Neutor“ (später Mainz-Süd, heute Mainz-Römisches Theater) und von dort etwa der heutigen Strecke folgend. Richtung Bingen führten die Gleise am Rhein entlang.

Doch der kleine Centralbahnhof, bestehend aus einem überdachten Bereich und einer hölzernen Hütte, wurde bald zu klein für das steigende Verkehrsaufkommen. Zudem behinderten Überschwemmungen des noch nicht begradigten Rheins den Bahnhof wie die schwerwiegende Überschwemmungskatastrophe des Winters 1882/1883²⁴. 1874 wurde beschlossen, einen neuen und größeren Centralbahnhof am Binger Tor zu bauen und einen Tunnel unter dem Kästrich zu schlagen, um Neutor und den neuen Bahnhof zu verbinden. Der Tunnel war das Kernstück der Bahnnumführung, die von 1876-1884 dauerte. Bei der Arbeit stieß man am Neutor auf Reste des römischen Theaters, legte es aber nicht frei.

1884 wurde der neue repräsentative Centralbahnhof fertiggestellt.²⁵ Nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges wurde die Fassade weitgehend wieder aufgebaut.

Vom 14. auf den 15. Oktober 1884 wurden alle in Mainz einmündenden Bahnlinien mit den Gleisen des neuen Centralbahnhofs verbunden²⁶. Am 23. Juni 1896 wurde durch einen Staatsvertrag zwischen Preußen und Hessen auch die hessische Eisenbahn-Gesellschaft verstaatlicht und die gemeinschaftliche Verwaltung vereinbart²⁷.

²² 1853: Mainz-Oppenheim-Worms, 1858: Mainz-Darmstadt, 1859: Mainz-Bingen-Köln, 1863: Mainz-Bischofsheim-Frankfurt, 1871: Mainz-Alzey. Vgl. Scheffler, Peter. S. 244.

²³ Vgl. Brüderle, Rainer (Hg.): Bitte einsteigen! Aus 150 Jahren Eisenbahn in Rheinland-Pfalz. Mainz, 1997. S. 10.

²⁴ Vgl. Westermann, Otto: Junge Eisenbahn im 2000jährigen Mainz. Mainz, 1962. S. 38.

²⁵ Vgl. ebd. S. 39.

²⁶ Vgl. ebd. S. 40.

²⁷ Vgl. ebd. S. 43.

4. Reaktionen der Bewohner auf die Eisenbahn um 1835

Zeitungen berichteten einerseits nüchtern von den Ereignissen der ersten Eisenbahnfahrten auf deutschem Boden und beschrieben die Funktionsweise der Eisenbahn. Andererseits stellen sie die Eisenbahn als einen Mythos dar, dem sich keiner entziehen kann.

Als Beispiel folgend ein Ausschnitt aus einem Zeitungsbericht der Augsburger Allgemeinen Zeitung zur Jungfernfahrt der Lokomotive „Adler“ zwischen Nürnberg und Fürth, 8. Dezember 1835.

„Wenigstens dringt dich uns das Gefühl der gewaltigen, wundersam wirkenden Kraft bei jenem Anblick weit mehr auf; es imponirt, wenn man den Wagenzug mit seinen zweihundert Personen wie von selbst, wenn auch nicht pfeilgeschwind, doch gegen alle bisherigen Erfahrungen schnell, unaufhaltsam heran, vorüber und in die Ferne dringen sieht. Das Schnauben und Qualmen des ausgestoßenen Dampfes, der sich sogleich als Wolke in die Höhe zieht, verfehlt auch seine Wirkung nicht. Pferde auf der sehr nahen Chaussee sind daher beim Herannahen des Ungethüms scheu geworden, Kinder haben zu weinen angefangen, und manche, die nicht alle zu den Ungebildeten gerechnet werden dürfen, haben ein leises Beben nicht unterdrücken können. Ja, es möchte wohl Keiner, der nicht völlig phantasielos ist, ganz ruhigen Gemüths und ohne Staunen beim ersten Anblick des wunderwürdigen Phänomens geblieben seyn. Diesem Staunen folgt dann in, freilich erst durch Reflexion vermitteltes, wohlthuendes Gefühl, das Gefühl des Triumphes menschlicher Erfindungs- und Geisteskraft über die Elemente, denen nach Schillers treffendem Ausdruck von Natur eigenen ist, zu „hassen das Gebild der Menschenhand“. Und seltsam! dieses erhebende Gefühl wirkt dieser Anblick in Hunderten und Tausenden, die kaum ahnen, welche Kenntnisse, Erfahrungen, Experimente, Kombinationen, wie viel Scharfsinn, Genie und – Glück zusammenwirken mußten, um solche Maschine zu ersinnen, zu konstruiren. Für diese bleibt das Ganze ein Wunder, an das sie glauben, weil sie es sahen; und kein exoterischer Skeptiker wird im Stande seyn, ihnen diesen neuen Glauben an den menschlichen Geist und seine Macht zu erschüttern, um so weniger, da er ein freudiger, ein erhebender ist.“²⁸

Diese Begeisterung war bei der Mehrheit der Bevölkerung deutlich zu spüren, die von zwei Hauptargumente gestützt wurden: Das Erreichen der politischen Einheit über die wirtschaftliche Einheit und das Ankurbeln der Wirtschaft u.a. durch den Eisenbahnbau. Eben diese waren auch die Argumente, die Friedrich List Anfang der 1830er in Deutschland hervorbrachte. Er wollte im deutschen Bund ein flächendeckendes Eisenbahnwesen gründen. List war württembergischer Minister und Professor in Tübingen, bevor er wegen schwerer Auseinandersetzungen mit der Bürokratie 1820 in die USA emigrierte. Dort wurde er erfolgreicher Farmer und Geschäftsmann. Durch den Bau einer Eisenbahnverbindung in den USA zwischen einem Kohlevorkommen und einem Hafen erwarb er sich hohe Verdienste.

²⁸ Vgl. Mahr Johannes: Eisenbahnen in der deutschen Dichtung. Der Wandel eines literarischen Motivs im 19. und im beginnenden 20. Jh. München, 1982. S. 30.

Als amerikanischer Staatsbürger und Diplomat kehrte er 1832 nach Deutschland zurück und bemühte sich sehr für die Einführung der Eisenbahn.²⁹

Trotz aller Begeisterung war auch die Gegnerschaft beachtlich, die allerlei gesundheitliche Gefahren durch die Eisenbahn sahen. Zwar konnte der Lärm und das Rütteln des Zuges auf Dauer die Gesundheit von Eisenbahnbeamten beeinträchtigen, dass aber der Qualm hindurch fliegende Vögel töte und in der Nähe weidende Kühe keine Milch mehr geben würden, konnte sehr bald wiederlegt werden. Trotzdem hielten sich die Bedenken auch von Medizinern recht lange. 1834 warnte das bayrische Obermedizinalkollegium den bayrischen Fürsten vor dem „delirium furiosum“³⁰.

Die Proteste gegen die Eisenbahn ebten jedoch in gleichem Maße ab, wie sich die Eisenbahn erfolgreich weiterentwickelte.³¹

5. Die Innovation „Eisenbahn“

Die größte Veränderung, die die Eisenbahn in das Leben der Menschen brachte, liegt in der Schrumpfung von Raum und Zeit. Seit vielen Jahrhunderten hatte sich kein Innovationssprung der Fortbewegungsmittel ergeben. Die Eisenbahn sprengte die räumliche Geschlossenheit und überwand Grenzen. Die Bahnhöfe außerhalb der damaligen Stadtzentren öffneten die Stadtmauern, die ländliche Bevölkerung konnte dies ebenso nutzen wieder Stadtbewohner. Man konnte leichter, schneller, regelmäßiger, günstiger und zu festen Zeiten an sein Ziel kommen als mit der Postkutsche und deutlich kommoder auf ebenen Gleisen anstatt schlechten Wegstrecken. Die zeitliche Verkürzung des Raums bewirkte eine Erweiterung des Bewegungsradius für die Menschen, für die Güter aber auch für die Regierungsmacht und das Militär. Raum und Zeit wurden durch die Eisenbahn relativ. Durch die Reisemöglichkeit sah man mehr von der Welt und anderen Gebräuchen und der Informationsaustausch wurde nicht nur schneller, sondern erreichte gleichzeitig auch mehr Menschen. Die Kommunikation während der verschiedenen Revolten in Europa 1848 wäre ohne den Eisenbahnverkehr nicht möglich geworden. Delegationen konnten die Strecken in verhältnismäßig kurzer Zeit überwinden und sich zum Protest in den jeweiligen Landeshauptstädten treffen.³²

²⁹ Vgl. Rossberg, Ralf Roman: Geschichte der Eisenbahn. Künzelsau, 1977. S. 31.

³⁰ Zit. nach: Brüderle, Rainer (Hg.): Bitte einsteigen! Mainz, 1997. S. 35.

³¹ Vgl. Brüderle, Rainer (Hg.): Bitte einsteigen! Mainz, 1997. S. 35.

³² Vgl. Roth, Ralf Roman: Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914. Ostfildern, 2005. S. 90.

Mit der Eisenbahn entstanden auch die Vorstädte. musste man doch nicht mehr in der unmittelbaren Nähe seines Arbeitsplatzes wohnen. Landbewohner suchten in der aufstrebenden Industrie einen neuen Beruf und die Fahrt zu einem Facharzt in der Stadt wurde leichter. Kinder konnten nun leichter höhere Schulen besuchen oder nach der Volksschule noch eine Fachschule besuchen. Die Bahnverbindungen brachte das Kurwesen zum aufblühen. Die Kultur profitierte von der leichteren Erreichbarkeit ebenso wie der beginnende Tourismus.

Weiter war die Eisenbahn auch das erste Verkehrsmittel, das für alle Klassen zugänglich war, wenn auch die Abteile nach 4 Klassen unterschieden wurden. Die Abteile der ersten und zweiten Klasse glichen anfangs dem Kutschenabteil. Aber der Wagen in U-Form verlor seine Funktion. In der Kutsche reiste man oft tagelang mit denselben Personen. In der Bahn ließ sich mit den oft wechselnden Mitreisenden keine Gesprächsbasis aufbauen und das Zugfahren um sich gegenseitige Anschweigen wurde zum Zwang³³. So wurde die Reiselektüre wichtig. In vielen Bahnhöfen entstanden Buchhandlungen oder Buchverleihe.

Eisenbahnbetreiber warben damit, dass man im Zug sowohl Lesen als auch Schreiben und somit Arbeiten konnte. Das Reisen bedeutete keine Unterbrechung des Geschäftes mehr. Stand der Adel der Bahnfahrt anfangs recht ablehnend gegenüber, überzeugte bald die Bequemnis der Bahnreise und wer es sich leisten konnte, schaffte sich einen eigenen Salonwagen an, der den jeweiligen Zügen angekuppelt wurde. Mit der Reisetätigkeit entstanden in Bahnhofsnähe die noblen Unterkünfte der Grandhotels, aber auch einfacher Quartiere. Zur Reisebequemlichkeit gehörte auch die Bahnhofsgaststätte und die Wartesäle, die bis in die 70er Jahre des letzten Jahrhunderts noch in 2 Klassen unterteilt waren, je nach Art der gelösten Bahnkarte. Besonders im Winter waren die geheizten Wartesäle gern genutzte Aufenthaltsmöglichkeiten.

³³ Das Abteil der dritten und vierte Klasse ein Waggon meist ohne Sitze, in denen es sehr laut und fröhlich zuing.

6. Schlussbetrachtung

Durch die Nutzung der breiten Bevölkerung hat die Eisenbahn in vielschichtiger Weise mitgeholfen, den Weg zu unserer heutigen Gesellschaft und unserem Alltag zu ebnen. Wie im letzten Kapitel beschrieben, hat das Eisenbahnwesen auf verschiedene Art das Leben der Menschen beeinflusst und verändert. Zu einen Teil das schnellere bzw. weitere und komfortablere Reisen, auf der anderen der wirtschaftliche Aufschwung, den die Eisenbahn überall dorthin trug, wo sie entlangfuhr.

Die erfolgreich funktionierende Eisenbahn und Dampftechnik trug in der Industrie zu verschiedenen Erfindungen für die maschinelle Entwicklung und so zur Verbreitung der Industrie in Deutschland bei. Durch die leichtere Erreichbarkeit der Arbeitsplätze war die Eisenbahn ein wesentlicher Faktor bei der Ausbreitung der Städte und ein wichtiger Aspekt für die Ansiedlung von Industrien außerhalb der Städte. Der Handel brachte enormen Aufschwung für die Bevölkerung und bisher exotische Produkte leichter erwerbbar. Die vereinfachte Reisemöglichkeit brachte vielfältige neue Eindrücke und unterstützte auf diese Weise den Kulturaustausch der Menschen.

Letztendlich konnte sich keiner der Eisenbahn verschließen.

Sie war einer der Motoren für die Industrialisierung und bis heute aus Versorgung der Bevölkerung nicht mehr wegzudenken.

Der Transrapid wird vielleicht eine neue Dimension in der Eisenbahn-Geschichte auslösen, die Variabilität unseres Alltagslebens nach Meinung vieler Wissenschaftler nachhaltig beeinflussen wird.

7. Quellen- und Literaturverzeichnis

- Brüderle, Rainer (Hg.): Bitte einsteigen! Aus 150 Jahren Eisenbahn in Rheinland-Pfalz. Mainz, 1997.
- Dippold, Günter: Eisenbahn und Kleinstadt. Auswirkungen des Knotenpunktes auf Lichtenfeld im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Bayreuth, 2001.
- Gall, Lothar (Hg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. München, 1999.
- Mahr Johannes: Eisenbahnen in der deutschen Dichtung. Der Wandel eines literarischen Motivs im 19. und im beginnenden 20. Jh. München, 1982.
- Rossberg, Ralf Roman: Geschichte der Eisenbahn. Künzelsau, 1977.
- Roth, Ralf Roman: Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914. Ostfildern, 2005.
- Schadendorf, Wulf: Das Jahrhundert der Eisenbahn. München, 1965.
- Westermann, Otto: Junge Eisenbahn im 2000jährigen Mainz. Aus guten und bösen Tagen der Mainzer Eisenbahn. Mainz, 1962.
- <http://www.ieg-maps.uni-mainz.de/mapA-K.htm> , letzter Zugriff: 29.08.2007