

## Kapitel I.

## Geschichtliche Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens.

Von v. Mühlentfels, Eisenbahndirektions-Präsidenten a. D. in Berlin.

## 1. Einleitung.

Da Leben Bewegung ist, so bietet der Fortschritt in der Überwindung der Hindernisse, die Raum und Zeit der Bewegung entgegenstellen, den sichersten Maßstab für die Höhe des Standes, den die Menschheit erreicht hat. Von diesem Gesichtspunkt aus gibt es keinen größeren Sieg der Menschheit, als die Entwicklung, die die Fortbewegung von Menschen und Gütern durch die *Eisenbahnen* genommen hat.

Während die Fortschritte, die seit den Anfängen der menschlichen Geschichte im Wege-, Straßen- und Wagenbau gemacht wurden, bis in den Beginn des neunzehnten Jahrhunderts hinein nur sehr unbedeutende waren und die Verwendung der tierischen Zugkraft unverändert blieb, so eröffnete erst die Erfindung der Dampfkraft Ende des achtzehnten Jahrhunderts in ihrer Anwendung auf die Fortbewegung von Fahrzeugen das neue Zeitalter der *Eisenbahnen*. Solche im wörtlichen Sinne, d. h. Bahnen mit eisernen Schienen, auf der sich Fahrzeuge mit Rädern fortbewegen, gab es seit der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts in England, wo sie hauptsächlich zur Fortschaffung von Kohlen verwendet wurden. Entwickelt haben sie sich aus den durch deutsche Bergleute nach England mitgebrachten Holzbahnen.

Benjamin Curr führte im Jahre 1776 bei den Sheffield-Kohlenwerken die erste Bahn mit gußeisernen Schienen aus, durch die die Fahrzeuge zum Verharren in der Spur gezwungen waren, indem an die Außenseite der Schienen ein Rand angegossen wurde. Die Fahrzeuge wurden mit Pferden oder Menschenkraft befördert. Solche Eisenbahnen hat man bald auch in Deutschland ausgeführt. Im Kohlengebiet der Ruhr und Saar gab es schon im ersten Viertel des vorigen Jahrhunderts meilenlange Kohlenbahnen. Aber erst die Verwendung der Dampfkraft zur Fortbewegung der Fahrzeuge auf den eisernen Spurbahnen führte zur Entwicklung des Eisenbahnwesens im modernen Sinne. Schon im Jahre 1784 nahm James Watt ein Patent auf eine solche Maschine, Trevethick erbaute von 1802—1805 eine Lokomotivmaschine, die ohne gezähnte Räder auf den Schienen der Bahn von Merthyr-Tydfil lief. George Stephenson gelang es dann, die Lokomotive so zu vervollkommen, daß die von ihm gebaute „Rocket“ im Wettkampf bei Rainhill am 7. Oktober 1829 den Sieg davontrug. Im Jahre 1830 trat unter seiner Leitung die schon im Jahre 1826 für Pferdebetrieb eröffnete Eisenbahn zwischen Manchester und Liverpool als erste Dampfeisenbahn der Welt ins Leben, der in England

im Laufe der nächsten Jahre schnell zahlreiche Verbindungslinien zwischen den großen Städten folgten.

## 2. Zeit von 1835—1845.

Auch auf dem Festland erkannte man die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels. Zuerst folgte Belgien am 5. Mai 1835 mit der Bahn von Brüssel nach Mecheln, und wenige Monate später Deutschland. Freilich, als dort am 7. Dezember 1835 die Ludwigsbahn von Nürnberg nach Fürth als die erste Dampfeisenbahnstrecke unter großem Jubel der Bevölkerung beider Städte mit einer denkwürdigen Festfahrt eröffnet wurde, war die Erkenntnis von der weltbewegenden Bedeutung der Eisenbahnen noch keineswegs ein Gemeingut des deutschen Volkes; aber eine Anzahl trefflicher Köpfe beschäftigte sich schon in der Zeit vor dem englischen Erfolge von Rainhill mit dem Gedanken, wie das neue Verkehrsmittel auch in deutschen Landen zu verwenden sein möchte.

Der geistvolle *Friedrich List* wird mit Recht als der Mann genannt, der zuerst den Plan eines großen ganz Deutschland umfassenden Eisenbahnsystems aufstellte, durcharbeitete und mit zäher Kraft verfolgte. (List wurde am 6. August 1779 in Reutlingen geboren, starb am 30. November 1846 in Kufstein, wo ihm im Jahre 1906 ein würdiges Grabdenkmal errichtet ist.) Seine ersten Aufsätze vom Nutzen der Eisenbahnen sind 1827 in den Beilagen zur Augsburger Allgem. Zeitung veröffentlicht, seine grundlegende Schrift „über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems“ erschien 1833. Er wirkte damals, nachdem er jahrelang in Amerika das wirtschaftliche Leben im Zusammenhang mit den ersten Eisenbahnen kennen gelernt hatte, in Leipzig, das im Mittelpunkt des deutschen Handels und Verkehrs lag.

Aber schon früher waren Eisenbahnpläne für einzelne Gebiete Deutschlands entwickelt. Angeregt durch die Erfolge der ersten englischen z. T. mit Pferdekraft betriebenen Eisenbahnen (Stockton-Darlington 1825, Liverpool-Manchester 1826) hatte in Preußen der Finanzminister Motz im Jahre 1828 dem Könige eine Eisenbahn von Minden nach Lippstadt vorgeschlagen, um Weser und Lippe miteinander zu verbinden. In Braunschweig hatte v. Amsberg, der spätere Begründer der ersten deutschen Staatsbahn, schon im Jahre 1824 in ausführlicher Denkschrift den Plan einer Verbindung von Braun-