

Es ist kaum zu glauben, das zwischen der ersten „Reise“ mit dem „Adler“ von Nürnberg nach Fürth am 7. Dezember 1835 inzwischen 175 Jahre vergangen sind. Mit der aus England stammenden Lokomotive wurde der Grundstein des Eisenbahnverkehrs in Deutschland gelegt. Dabei dürfte der Zug im ersten Betriebsjahr die 5,75 Kilometer lange Strecke bereits mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 40 Stundenkilometern bewältigt haben. Erst im Jahr 1857 wurde der „Adler“ aus dem aktiven Dienst entlassen. Inzwischen war der Erfolg der Eisenbahn nicht mehr aufzuhalten. Viele weitere Strecken nach Hof oder Bamberg wurden eröffnet, andere Strecken wurden bereits zweispurig ausgebaut.

Auch in Preußen eröffnete bereits am 29. Oktober die 26 Kilometer lange Strecke der Berlin-Potsdamer Eisenbahn. Nach dem Krieg im Jahr 1866 kamen darüber hinaus auch Schleswig, Holstein und die Provinzen Hannover und Hessen hinzu. Von 1895 bis 1913 wuchs das Streckennetz um 17.000 Kilometer und erreichte einen Gesamtumfang von 63.000 Kilometern. Entsprechend schnell wuchsen auch die Zahl der Wagen und Lokomotiven und der Umfang des Personals. 1897 bauten die Lokomotivfabriken Vulcan in Stettin und Henschel in Kassel die ersten Heißdampflokomotiven. Doch dann taumelte unter Wilhelm II. das Deutsche Reich in den Ersten Weltkrieg. Mit der Mobilmachung erhielten die Lokomotive andere Transportaufgaben.

Doch auch das Ende des Krieges im Jahr 1918 konnte die Entwicklung der Eisenbahn nicht mehr aufhalten. So wurde schließlich am 1. April 1920 die Deutsche Reichsbahn gegründet. Gleichzeitig versuchte die Eisenbahn, die vielen verschiedenen Lokomotivmuster zu dezimieren und dafür neue „Einheitslokomotiven“ zu entwickeln, die heute als Vorbote der sogenannten „Baukastensysteme“ gilt.

In den 30er-Jahren jagten sich dann die internationalen Eisenbahngesellschaften mit immer neuen Hochgeschwindigkeitsrekorden. Vor allem England, Amerika und Deutschland überboten sich mit immer neuen Superlativen. Am 21. Juni 1931 stellte der von Franz Kruckenberg entwickelte „Schienenzeppelin“ zwischen Ludwigslust und Wittenberge einen Geschwindigkeitsrekord von über 230 km/h auf und am 11. Mai 1936 fuhr die Stromliniendampflok 05 002 mit 200,4 km/h einen neuen Rekord für Dampflokomotiven. Bereits im Jahr 1938 wurde dieser Rekord von der britischen Dampflok „Mallard“ mit 202,8 km/h gebrochen.

Der Zweite Weltkrieg stoppte abrupt den Geschwindigkeitsrausch, dem inzwischen alle Eisenbahngesellschaften weltweit verfallen waren. Jetzt waren wieder andere Lokomotiven gefragt. Viele Projekte wanderten in Schubladen, aus denen sie nie wieder herausgeholt werden sollten. Die Sicherung von Nachschub war nun wieder vorrangiges Ziel der Eisenbahn.

Als auch dieser Krieg verloren war, ging es erneut an den Wiederaufbau. Zahllose Eisenbahngebäude waren zersört, Schienenstrecken unterbrochen und viele Lokomotiven und Wagen waren als Reparationsleistungen ins Ausland abgewandert. Durch die Gründung der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1949 wurde ein neuer Anfang gemacht. Die Bahnen der DB und der Deutschen Reichsbahn in der Deutschen Demokratischen Republik setzten auf Neubau-Programme und bald ging es mit der DB ins Wirtschaftswunderland.

Die Gründung der Deutschen Bahn AG war die politische und wirtschaftliche Antwort auf zwei sehr unterschiedliche Herausforderungen im letzten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts. Im Vergleich zur Bundesrepublik war das Streckennetz der DDR wesentlich dichter. Doch 1990 waren nur 30 Prozent (3829 km) des Netzes elektrifiziert; weniger als ein Drittel der gesamten Strecken war mehrgleisig. Doch beide Schienennetze wurden bis heute gründlich überarbeitet und die Geschwindigkeiten des ICE von bis zu 300 km/h sieht der moderne Reisende als ganz normale Sache an.

Dieses Buch soll einen Eindruck vermitteln, wie schnell und großartig die Entwicklung der Bahn in 175 Jahren war, und gleichzeitig dem Leser die wichtigsten Meilensteine der deutschen Eisenbahn im Wandel der Zeit zeigen.