

Geschichte der Eisenbahn in Nordamerika

Die Geschichte der Eisenbahnen in den USA, Kanada und Mexiko ist eng miteinander verknüpft. Strecken in Kanada und Mexiko wurden von US-Eisenbahn-Gesellschaften gebaut. Bahnen aus Mexiko und Kanada haben Anteile an US-Eisenbahnen oder betreiben Strecken in den USA. Diese Verknüpfungen wurden seit der Bildung der NAFTA (Nordamerikanisches Freihandels-Abkommen) 1994 weiter verstärkt: Fast alle US-amerikanischen, kanadischen und mexikanischen Lokomotiven und Waggons können freizügig zwischen den drei Ländern fahren.

Eisen statt Wasser

Bis zum Bau der Eisenbahn-Linien wurden auch in Amerika Güter auf Flüssen und Kanälen transportiert. Beispielsweise schuf der Erie-Kanal eine Verbindung zwischen New York City und den Großen Seen. Aus geografischen Gründen war es jedoch nicht möglich, überall Kanäle zu bauen, wo man sie brauchte. Es gab auch andere Hindernisse: So verhinderten die Appalachen den Bau eines Wasserweges von Baltimore nach Westen.

USA – die Anfänge der Erschließung mit Eisenbahnen

1826 bis 1860

Die erste Eisenbahnstrecke in den USA wurde 1826 im Nordosten der Staaten eröffnet: in Quincy (Massachusetts). Sie beförderte Granit aus Steinbrüchen zur Verschiffung an den Neponset River. Am **28. Februar 1827** wurde die erste amerikanische Eisenbahn-Gesellschaft, die Baltimore and Ohio Railroad, gegründet.

Ein planmäßigen Güter- und Personenverkehr war geplant.

Ebenso wie in Europa beherrschten zunächst die englischen Lokomotiven-Bauer mit ihrer langjährigen Erfahrung den Markt. In den Anfangsjahren der amerikanischen Eisenbahn wurden 114 englische Lokomotiven importiert.

Die erste Linien-Fahrt in den USA führte von Baltimore nach Ohio, am 8. August 1829. Die für amerikanische Verhältnisse kurze Strecke ist ungefähr 600 Kilometer lang, das entspricht der Entfernung Stuttgart-Berlin. Die englische Lok **Stourbridge Lion** zog die Waggons.

Ungefähr gleichzeitig kaufte die Delaware & Hudson Canal Company englische Loks, unter anderem aus Robert Stephenson's berühmter Werkstatt. Die englischen Lokomotiven erwiesen sich wegen ihrer Kurvenradien als nicht optimal für das weite amerikanische Land – Der Lokomotiven-Bau in Amerika begann.

Tom Thumb: erste US-Lokomotive

Die beiden ersten ausschließlich in den USA entwickelten Dampflokomotiven sind The Best Friend of Charleston aus New York und die von Peter Coopers Canton Eisenwerk bei Baltimore gebaute Tom Thumb.

Am **24. Mai 1830** eröffnete die Baltimore & Ohio Railroad zwischen Baltimore und Ellicott's Mills mit der Tom Thumb den Betrieb. Erwartungsgemäß gewann sie das im selben Jahr stattfindende Wettrennen gegen ein Pferdegespann. Ein Jahr später, am 15. Januar 1831, nahm die South Carolina Railroad mit der Best Friend of Charleston den Betrieb auf. Die Lokomotive wurde kurz darauf bei einer Kessel-Explosion zerstört wie zuvor schon viele der ersten Dampflokomotiven in England.

Firmen des Ostens beginnen, den Wilden Westen zu erschließen

1831 gründete Matthias W. Baldwin in Philadelphia die Baldwin Locomotive Works. Sie entwickelten sich bis 1945 zum größten Lokomotiven-Hersteller der Welt. Nun eröffneten Eisenbahn-Gesellschaften in allen Staaten der Ostküste, um den weiten Wilden Westen der USA zu erschließen. **1860 war das US-amerikanische Eisenbahn-Netz 48.000 Kilometer lang** und verband die Atlantik-Küste im Osten mit den Großen Seen und dem Mississippi River. Der Fluss markierte die westliche Grenze des dicht besiedelten Ostens der Vereinigten Staaten.

1860 bis 1880: weiter nach Westen

Der Amerikanische Bürgerkrieg (1861-1865) unterbrach den Ausbau des Schienen-Netzes.

Einerseits hatten die Bahn-Linien große Bedeutung für den Truppen-Transport, andererseits wurden Eisenbahn-Anlagen vom Militär zerstört.

Noch während des Krieges, am 1. Juli 1862, genehmigte Präsident Lincoln den Bau einer Eisenbahn nach Kalifornien. Es war 1850 Bundesstaat geworden und sollte nun mit der Infrastruktur der USA verbunden werden. Nach Kriegsende begann die Central Pacific Railroad in Omaha mit dem Gleisbau.

Der Staat unterstützte die Privat-Unternehmen durch Zuschüsse für die Strecken und Landschenkungen. Deshalb waren die Gesellschaften bestrebt, so schnell wie möglich so viele Gleise wie möglich zu verlegen. So bauten die beiden Gesellschaften Central Pacific Railroad und Union Pacific 1869 nahezu gleichzeitig Gleise; Central Pacific Railroad von West nach Ost und Union Pacific von Ost nach West. Schließlich einigten sie sich darauf, die beiden Strecken in den Hügeln am Großen Salzsee in Utah zu verbinden. Am **10. Mai 1869** wurde die Verbindung mit einem symbolischen goldenen Gleisnagel gefeiert. Der Ort der Feier ist heute als **Golden Spike National Historic Site** ausgewiesen.

Eine Reise mit der Bahn zwischen New York und Sacramento (2.800 Meilen) dauerte rund sieben-einhalb Tage - heute: drei Tage und zwei Stunden.

Weitere transkontinentale Verbindungen entstanden Anfang der 1880er Jahre: 1881 Kansas - Los Angeles -- New Orleans; Duluth – Portland. Die Strecken des kriegsgeschädigten Südens wurden wieder aufgebaut und der mittlere Westen erschlossen.

Aus Wettbewerbs-Gründen wurden viele Orte von mehreren Eisenbahn-Gesellschaften angefahren. Streckenbau und Bahn-Betrieb mussten schnell und billig sein. Überall wurden leichte Holzkonstruktionen angewandt, denn Holz war Massenware. Flache, leichte Schienen nagelte man auf Gerüste aus Lang- und Querschwellen: das amerikanische Oberbau-System war entstanden.

Technische Verbesserungen

1868 entwickelte George Westinghouse die Druckluft-Bremse und produzierte sie in seiner Fabrik WABCO. Die Druckluft-Bremse wurde zum weltweit meistgenutzten Brems-System der Bahnfahrzeuge.

Eli Janney erfand die automatische Wagen-Kupplung. Sie ist in ganz Nordamerika, Mexiko, Australien, Südafrika und China verbreitet.

Der „Safety Appliance Act“ (Sicherheits-Gesetz) schrieb 1893 Druckluft-Bremse und Janney-Kupplung als Pflicht-Ausrüstung vor. Dies führte zu einer drastischen Reduzierung der Unfälle.

1880-1950 Wettbewerb und Regulierung

Mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecken stieg der Einfluss der Eisenbahnen und der Eisenbahn-Unternehmen im Gilded Age (=Goldenes Zeitalter, Name für die wirtschaftlich erfolgreiche Ära der USA 1865-1900) stark an. Der Wettbewerb wurde von den Eigentümern der großen Eisenbahn-Gesellschaften wie E. H. Harriman, James J. Hill und Cornelius Vanderbilt bestimmt.

Meyers Konversations-Lexikon schreibt 1906 von „*einer ausgesprochenen Neigung zur Vereinheitlichung in den Händen weniger großer Kapitalisten 1906 beherrschte das System der Familie Vanderbilt nicht weniger als 34364.322432 km (New York, Michigan), das des Eisenbahnmagnaten Hill 32.582778624 km (im Nordwesten).*“

Die Eisenbahnmagnaten versuchten, ihren jeweiligen Konkurrenten mit allen Mitteln auszustechen. Sie kauften Strecken der Wettbewerber oder bauten Linien, um deren Ausbau zu verhindern. Einzelne Gesellschaften verfügten in bestimmten Regionen des mittleren Westens über das Transportmonopol. Sie nutzten ihre Vormacht aus, bestimmten die Tarife oder gewährten nur ausgewählten Verladern Rabatte.

Der nie erfüllte Traum vieler Unternehmer war die Schaffung einer einzigen großen transkontinentalen Eisenbahn-Gesellschaft.

Staatliche Regulierung durch die ICC

1887 wurde die staatliche Regulierungsbehörde Inter-State Commerce Commission (ICC) ins Leben gerufen. Sie diktierte nun die Transport-Preise, bestimmte die Fahrpläne und verhinderte Kartelle.

1916 erreichte das Bahnstrecken-Netz der USA mit **254.000 Meilen (= 408.773,376 Kilometer)** seine größte Ausdehnung. **2002** waren es nur noch **228.415 km**.

Versuche der ICC, den privaten Bahnverkehr durch Zusammenschlüsse zu vereinheitlichen, scheiterten. Pleiten führten jedoch zur Verringerung der Zahl der Eisenbahn-Betreiber: 1895 befanden sich Eisenbahnen in Länge von 63.381 km wegen Zahlungsunfähigkeit in den Händen gerichtlich bestellter Verwalter. Dieser Trend verstärkte sich in der Weltwirtschaftskrise 1929.

Neue Technik in den 1930er Jahren

In den 1930er Jahren wurden neue stromlinienförmige Personenzüge aus Aluminium eingesetzt: Der M-10000-Triebwagen und der Zephyr waren die ersten.

Im Wortsinn bahnbrechend war der Einsatz der ersten Diesel-Lokomotive von EMD 1939.

Mehrere Loks können eine große Anzahl Waggons ziehen; die Maschinen können je nach Güter- und Passagier-Aufkommen schnell zusammen- und entkoppelt werden. Diesel-Loks sind sofort startklar – ohne stundenlanges Vorheizen.

1950-2000 Niedergang und Wiederaufstieg

Gleichzeitig mit dem Aufschwung der Wirtschaft nach dem Zweiten Weltkrieg begann der Niedergang des Schienen-Verkehrs. Durch die drastische Zunahme von Privat-Autos, Lastwagen und Flugverkehr sowie dem Bau von Highways verringerte sich das Bahn-Transportaufkommen drastisch. Aufgrund der Beschränkungen der ICC konnten die Gesellschaften unrentable Züge nicht einfach einstellen. Sie mussten nachweisen, dass kein Bedarf mehr bestand. Durch die Einschränkung des Services wurden die Kunden auf bestimmten Strecken regelrecht „*abgeschreckt*“. Diese Maßnahmen wirkten sich jedoch auch auf gut funktionierende Verbindungen aus, so dass zu Beginn der 1970er Jahre kaum noch Personenzüge verkehrten.

Beim Güterverkehr sah es nicht besser aus.

Merger-Ära-Zeitalter der Fusionen

Viele Gesellschaften konnten nur überleben, wenn sie eine bestimmte Größe besaßen:

Die „Merger-Era“ (Zusammenschluss-Ära) begann.

Staatliche Organisation des Bahnverkehrs

Um die Schienen-Infrastruktur aufrecht zu erhalten, gründete der Staat 1971 die Amtrak, 1971 die Conrail aus den Resten insolventer privater Eisenbahn-Gesellschaften. Amtrak ist die erste staatliche Eisenbahn-Gesellschaft der USA.

Die Regierungsbehörde ICC stand der Rettung der Eisenbahn-Infrastruktur mit ihren Anti-Kartell-Vorschriften und langsamen Entscheidungen im Wege. Mit dem Staggers Rail Act vom 14. Oktober 1980 wurde der Weg für einen verbesserten Wettbewerb freigemacht. Die privaten Gesellschaften konnten die Preise selbst bestimmen, unrentable Strecken verkaufen oder stilllegen.

Die großen Unternehmen konzentrierten sich auf ein Kern-Netz, abhängig von der Rentabilität der Strecke. Viele Nebenstrecken wurden verkauft, Shortlines (Kurz-Strecken) entstanden.

1990 bis heute

Einsparungen im Betrieb

Das Zugpersonal wurde von fünf auf zwei Personen verringert, leistungsstärkere Loks eingesetzt.

Sechs große Bahn-Betreiber transportieren Passagiere und Güter auf Schienen durch die Vereinigten Staaten:

im Osten Norfolk Southern und CSX,

im Westen BNSF und Union Pacific;

Die kanadischen Eisenbahn-Gesellschaften Canadian Pacific Railway und Canadian National betreiben transkontinentale Strecken. Sie reichen über die Vereinigten Staaten hinaus und erschließen auch ganz Mexiko.

Insgesamt sind 554 Eisenbahn-Unternehmen unterwegs.

**Fotos und Informationen zum Streckenbau an der Foto-Wand rechts
Ausführliche Texte zu einzelnen Lokomotiven und Gesellschaften bei den
jeweiligen Zug-Modellen und im Begleitheft.**