



im Osten. 1990 wurden die beiden Unternehmen in zwei getrennte Sondervermögen und vier Jahre später in die Deutsche Bahn AG überführt. Neben der Deutschen Bahn als größtem Eisenbahnunternehmen in Deutschland gibt es derzeit über 300 regional agierende Bahnunternehmen in Deutschland – so viele wie in keinem anderen Land in Europa.

Auf einem Streckennetz von 34.000 Kilometern Länge fahren täglich rund 32.000 Züge mit über fünf Millionen Menschen. Die lange Tradition der Bahn mit ihrer 175-jährigen Geschichte wird auf dem Motiv der 10-Euro-Silbergedenk Münze zum Ausdruck gebracht. Der Adler vor dem Hintergrund des modernsten deutschen Zuges symbolisiert den Weg von den Anfängen der Eisenbahn bis zum Hochgeschwindigkeitsverkehr.

**Wichtige Information:**

Sie können die 10-Euro-Gedenk Münze „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland“ in der höherwertigen Prägequalität „Spiegelglanz“ zum Erstausgabepreis von 15 Euro (inkl. MwSt. zzgl. Verpackung und Versand) direkt bei der Verkaufsstelle für Sammlermünzen der Bundesrepublik Deutschland bestellen:

(Bitte geben Sie bei der Bestellung die **Reservierungsnummer 9216** an)

TEL (0 18 05) 24 68 70\* FAX (0 18 05) 24 68 71\*  
INTERNET [www.deutsche-sammlermuenzen.de](http://www.deutsche-sammlermuenzen.de)

\*14 ct je angef. Min. aus dt. Festnetzen; max. 42 ct je angef. Min. aus dt. Mobilfunknetzen.

In der Prägequalität „Normalprägung“ ist die Münze zum Nennwert bei den Filialen der Deutschen Bundesbank sowie vielen Banken und Sparkassen erhältlich. Die deutschen 10-Euro-Gedenk Münzen sind gesetzliches Zahlungsmittel in der Bundesrepublik Deutschland.

Numismatische Daten der 10-Euro-Silber-Gedenk Münze

**Anlass:**

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

**Auflage:**

max. 200.000 (Spiegelglanzausführung)

**Ausgabetermin:**

26. Oktober 2010 (Normalprägung)

**Prägestätte:**

Bayerisches Hauptmünzamt, München

**Prägezeichen:**

D

**Gewicht:**

18 g

**Material:**

Sterlingsilber (Legierung 925 Ag)

**Künstler:**

Bodo Broschat, Berlin

**Herausgeber:**

Bundesministerium der Finanzen

**Randschrift:**

AUF VEREINTEN GLEISEN 1835–2010



Fotos: pa

10-Euro-Silber-Gedenk Münze  
*175 Jahre Eisenbahn  
in Deutschland*

**Ausgabetermin:**  
26. Oktober 2010





## 175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

Am 7. Dezember 1835 war es endlich soweit: Die Ludwigsbahn wurde feierlich eröffnet. Um 8 Uhr versammelten sich rund 200 geladene Gäste, darunter mehr als 100 stolze Aktienbesitzer der „Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zu Nürnberg“, auf dem Gelände des Bahnareals am Plärrer. Kurz vor neun bestieg die Festversammlung die neun Wagen des Zuges, der pünktlich um 9 Uhr abfuhr, gezogen von der Lokomotive „Adler“ und gesteuert vom englischen Lokomotivführer William Wilson. Mit 35 km/h „raste“ der Zug nach Fürth – eine Geschwindigkeit, die damals durchaus als rasend empfunden wurde, denn dies war fast doppelt so schnell wie die schnellste Postkutsche. Eine große Menschenmenge säumte die Strecke.

So etwas hatte man in Deutschland noch nicht gesehen – entsprechend groß war auch der Presseandrang. Es gab eine Flut von Artikeln weit über die bayerischen Grenzen hinaus. Eine Fülle von Gedichten und Gesängen entstand und auch Andenken wurden zur Eröffnung verkauft. Johann Strauss komponierte 1836 den „Eisenbahn-Lust-Walzer“ für Pianoforte. Ganz Deutschland staunte und sah mit Bewunderung und etwas Neid auf Nürnberg. Dort war man sich durchaus der nationalen Bedeutung des Ereignisses bewusst. Auf dem Druckprospekt, der am 7. Dezember 1835 an die Festgäste verteilt wurde, hieß der Titel: „Erinnerungsblatt – als bleibendes Denkmal deutscher Beharrlichkeit“.

Schon in den 1820er Jahren waren in mehreren deutschen Städten Eisenbahnkomitees, meist in Privatinitiative, gegründet worden. In England war 1830 zwischen Liverpool und Manchester ein solcher Dampfzug erfolgreich gefahren und nun wollte man diese Verkehrstechnik auch nach Deutschland bringen. Dabei hatte nun Nürnberg das Rennen gemacht und das Eisenbahnzeitalter in Deutschland eingeläutet. In Bayern sah man sich jetzt an der Spitze der Entwicklung aller Staaten des Zollvereins. Schon Anfang 1836 wurden kühne Vorschläge für weitere Strecken gemacht: München-Augsburg-Nürnberg, München-Rosenheim-Triest, Lindau-Augsburg-Nürnberg-Hof und andere. Mit der Eisenbahn sollten auch Handel und Industrie in Schwung gebracht werden. Überall im deutschen Zollverein entstanden weitere Aktiengesellschaften, die rasch mit Kapital ausgestattet waren. Während man in Nürnberg noch sechs Monate brauchte, die relativ geringe Summe von 130.000 Gulden aufzubringen, wurde für die Leipzig-Dresdner Bahn

an einem einzigen Tag die Summe von 1,5 Millionen Rheinischen Thalern subskribiert. 1837 zeichneten rund 6.700 Subskribenten innerhalb von sechs Stunden Aktien im Gesamtwert von 26 Millionen Gulden für die Bayerische Nordbahn (Nürnberg-Hof). Allein diese zwei Beispiele zeigen, wie sich die Eisenbahneuphorie im wirtschaftlichen Handeln niederschlug. Rasend schnell entwickelte sich daraus eine Spekulationssucht, jeder wollte am Eisenbahngeschäft mitverdienen. Der bayerische Staat erließ strenge Zulassungsregeln für Aktiengeschäfte, um die Spekulation einzudämmen.

Bis 1840 wurden aus dem rund sechs Kilometer langen Schienenstrang der Ludwigsbahn 500 Kilometer – gebaut in verschiedenen Regionen Deutschlands. Die zweite Strecke entstand in Sachsen: die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, deren erstes Teilstück am 24. April 1837 eingeweiht wurde. Nach dem Ausbau bis Dresden 1839 war diese mit einer Streckenlänge von 120 Kilometern die erste deutsche Fernbahn. Hier fuhr die „Saxonia“, die erste deutsche Lokomotive. Es folgte in Preußen die Berlin-Potsdamer Eisenbahn, dann ab dem 1. Dezember 1838 die Linie Braunschweig-Wolfenbüttel, die als erste staatliche Eisenbahn Deutschlands gilt. Am 29. Juni 1839 wurde ein Teilstück der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn eröffnet. Nach dem Ausbau bis Halle und Leipzig 1840 entstand die länderübergreifende Fernbahn Magdeburg-Halle-Leipzig-Dresden mit einer Streckenlänge von 240 Kilometern. Die erste grenzüberschreitende Eisenbahnlinie entstand 1839 bis 1843 mit der Strecke von Köln zum Grenzbahnhof Herbesthal und weiter nach Antwerpen. Und schließlich eröffnete am 12. September 1840 die Großherzoglich Badische Staatseisenbahn das erste Teilstück der später 285 Kilometer langen Bahnstrecke.

Seit es die Eisenbahn in Deutschland gibt, hat sie Menschen zusammengeführt und Distanzen schrumpfen lassen. So wurde die Eisenbahn zum Motor der Industrialisierung und verbindende Kraft beim politischen Zusammenschluss der deutschen Länder im 19. Jahrhundert. Bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs war der deutsche Eisenbahnbau auf seinem Höhepunkt angelangt. Insgesamt 62.000 Kilometer Gleisstrecken waren in Deutschland verlegt. Die Eisenbahn war das schnellste Verkehrsmittel der Welt. Im Zuge der technischen Entwicklung wurde bald auch Strom als Antrieb für Lokomotiven eingesetzt. Bereits 1905 wurde in Bayern die erste Bahnstrecke elektrifiziert und in Betrieb genommen. Die ab 1933 eingesetzten „fliegenden Züge“ mit dieselelektrischem Antrieb verkürzten die Fahrzeiten noch einmal. Seit 1991 verkehren in Deutschland moderne Hochgeschwindigkeitszüge.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts waren fast alle Eisenbahnen in Deutschland verstaatlicht. Gemäß den Bestimmungen der Weimarer Verfassung wurde am 1. April 1920 der Staatsvertrag zur Gründung der Deutschen Reichseisenbahnen in Kraft gesetzt und damit die vormaligen Länderbahnen der Hoheit des Deutschen Reiches unterstellt. 1924 wurde die Deutsche Reichsbahn in ein selbstständig wirtschaftendes Unternehmen, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, umgewandelt, bis sie 1937 wieder unter die Reichshoheit gestellt und in Deutsche Reichsbahn zurück benannt wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es in Deutschland zwei Staatsbetriebe: die Deutsche Bundesbahn im Westen und die Deutsche Reichsbahn