

100 Jahre deutsche Eisenbahn.

Die Eröffnung der Strecke Kassel—Bebra.

Man darf mit Sicherheit annehmen, daß es schon im Altertum Schienenwege, sogenannte Spurbahnen gegeben hat. Denn wie wäre es anders möglich gewesen, daß man die großen Steinblöcke, die zum Bau der Pyramiden benötigt wurden, befördern konnte. Bei den Ruinen des Tempels der Demeter in Eleusis sind deutliche Merkmale von Schienen als Geleise für Wagen gefunden worden. Aber erst Jahrtausende später traten wieder Spuren

wurde die erste Lokomotivbahn von Darlington nach Stockton eröffnet. Stephenson baute die Lokomotiven aber nicht nur für England, sondern auch für das europäische Festland und bald entstanden hier selbst für den Lokomotivbau die ersten Fabriken.

In Deutschland wurde die erste Eisenbahnlinie im Jahre 1835 auf der Strecke Nürnberg—Fürth eröffnet. Berlin—Potsdam und Leipzig—Dresden folgten im Jahre 1839 nach. Obwohl die Klein-



Zeitgenössische Darstellung der ersten Fahrt auf der Strecke Fürth—Nürnberg.

Oben rechts: Der Kopf des Dekrets, durch das der Bayernkönig Ludwig I. die Erlaubnis zum Bau dieser Strecke gab, mit dem die Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens beginnt.

von Geleisen, aus Holz gefertigt, auf, und zwar im 15. und 16. Jahrhundert in einigen deutschen Bergwerken. Hier brachte der sogenannte Hund des Bergmanns, der Handwagen für einige Zentner Kohle, das Grubenprodukt aus dem Schacht zum Lager oder Verladepplatz. Diese Einrichtung wurde von Bergleuten, welche Königin Elisabeth über den Aermelkanal kommen ließ, nach England verpflanzt. Man wendete nun an Stelle der hölzernen Schienen eiserne an, welche auf Holz befestigt waren. Einen größeren Wert erlangten diese Eisenschienen aber erst durch die Erfindung der Lokomotive. Seit 1812 beschäftigte sich George Stephenson, Aufseher eines Kohlenbergwerks in England, mit Versuchen. 1825

staaterei die Anlage von Schienenwegen sehr behinderte, dehnte sich das Netz immer weiter aus.

Anfänglich waren große Widerstände zu überwinden, besonders auch im Hessenland. „Sachverständige“ suchten den Bahnbau mit allen möglichen Mitteln zu hintertreiben. So sagte Staatsminister Scheffer, daß ein Land wie Hessen, das eine überwiegende Ackerbaubevölkerung besitzt, nie und nimmer ein Freund der Eisenbahnen sein werde, ebenso nannte Landtagsdeputierter von Buttlar den geplanten Bahnbau einen Luxusartikel.

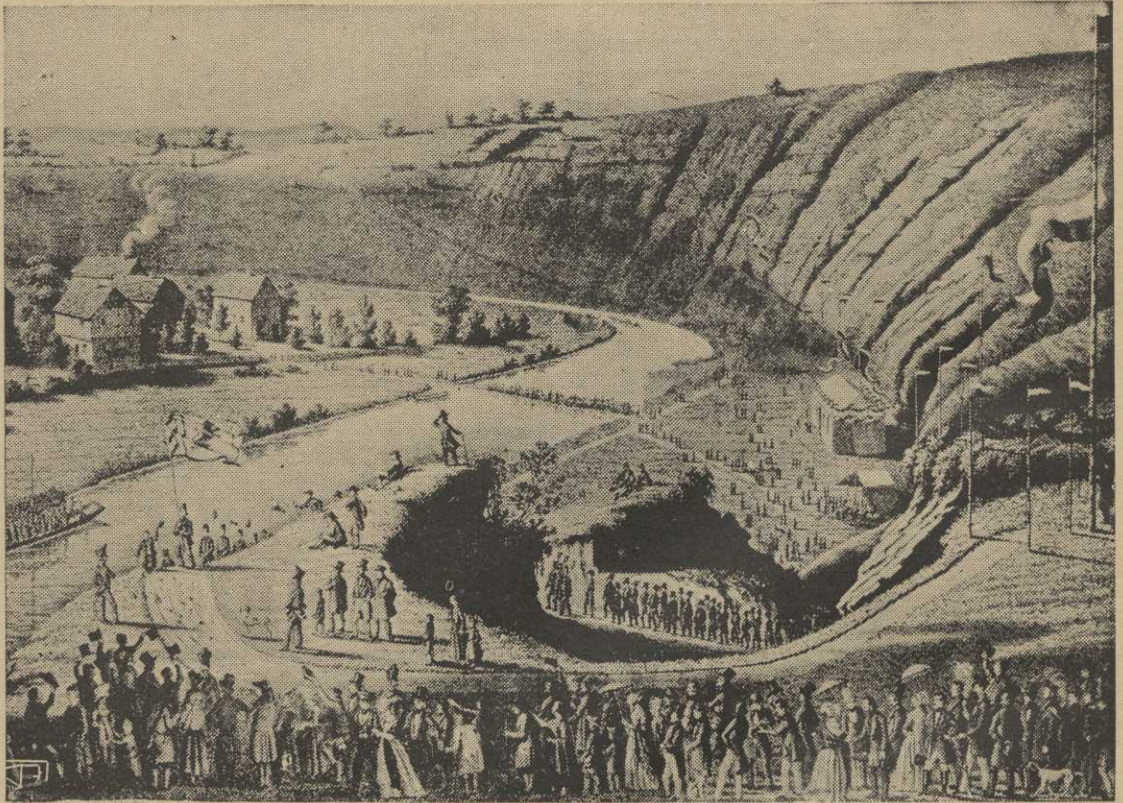
Ein Obermedizinal-Kollegium führte vor der Genehmigung der ersten deutschen Bahnlinie Nürnberg—Fürth an, daß der Dampftrieb sowohl bei

den Reisenden, wie auch bei den Zuschauern unfehlbar schwere Nervenkrankheiten erzeugen würde. Damit wenigstens die Zuschauer Schutz fanden, wäre es angebracht, den Bahnkörper mit einem hohen Bretterzaun zu umgeben. Andere Feinde des Bahnbaues suchten das Volk davon zu überzeugen, daß infolge des plötzlichen Luftdruckes ältere Leute leicht vom Schlag getroffen werden könnten, auch sei der Grund und Boden unerschwinglich teuer.

Ein anderer „Sachverständiger“ erklärte, daß der Fahrbetrieb mit Dampfwagen im Interesse der öffentlichen Gesundheit zu unterjagen sei, die schnelle Bewegung erzeuge unfehlbar Gehirnerkrankheiten, wie-

entgegenstimmten, niederzuringen. 1849 wurde die nach dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm benannte Nordbahn eröffnet, die Kassel mit Thüringen verband. Auch Melsungen und verschiedene andere Kreisorte wurden damit an das Bahnnetz angeschlossen. Posthalter, Fuhrwerksbesitzer und Schiffer hatten durch die Eröffnung der Eisenbahn großen Schaden. Es wurden aber auch neue Verdienstmöglichkeiten geschaffen.

Eine glanzvolle Eröffnungsfeier fand unter sehr starker Beteiligung der Bevölkerung des Kreises Melsungen auf dem Gelände bei Guxhagen, dicht am Fuldaflusse statt, wo schroffe Höhenzüge mit



„Erster Spatenstich“ an der Friedrich Wilhelm-Nordbahn oberhalb Guxhagen (Zeitgen. Lithogr.)

der andere führten an, daß insbesondere die Fuhrleute arg geschädigt würden, und daß auch der Fortfall des Chauffeegeldes schwer zu verschmerzen sei.

Der bitterste Gegner der Eisenbahn, der Generalpostmeister Nagler, brach bei der Warnung in die Worte aus: „Dummes Zeug! Ich lasse täglich diverse Sechszigposten nach Potsdam abgehen, und es sitzt niemand drinnen. Nun wollen die Leute gar eine Eisenbahn bauen. Wenn Sie Ihr Geld absolut los werden wollen, so werfen Sie es doch lieber gleich zum Fenster hinaus, ehe Sie es zu solchen unfinnigen Unternehmen hergeben.“

Weiter wurde gegnerischerseits entgegengehalten, die Bahn werde den Import erleichtern, und die notwendige Folge werde ein noch tieferes Sinken der Korn- und Holzpreise und der andern Produkte sein. So gelang es erst nach hartnäckigem Kampfe alle Widerstände, die sich dem Fortschritt der Zeit

steil abfallenden Wänden, die an die Kreideformation des Karst erinnern, gleichsam als ein würdiger Rahmen des Bildes hervortreten. Der Berg mußte in einem Tunnel durchstoßen werden. Ein jeder Teilnehmer spürte den Flügelschlag einer neuen Zeit. Die Fabrikätigkeit hatte einen lebhaften Aufschwung genommen, Handel und Wandel waren nicht aufzuhalten. In Melsungen blühte die Tuchindustrie.

Heute würde es keinem Menschen mehr einfallen, mit den in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts vorgebrachten Argumenten gegen die Eisenbahn zu Felde zu ziehen. Denn er würde nur still belächelt werden. Wir empfinden es als Selbstverständlichkeit, wenn wir in Melsungen in den Zug steigen, daß wir heil und gesund nach dreiviertel Stunden Fahrt in Kassel landen.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Paul Woide, Melsungen.
Verantwortlicher Anzeigenleiter: Martin Bär, Melsungen.
M. 1934: 1500. Druck und Verlag von A. Berneder, Melsungen.