

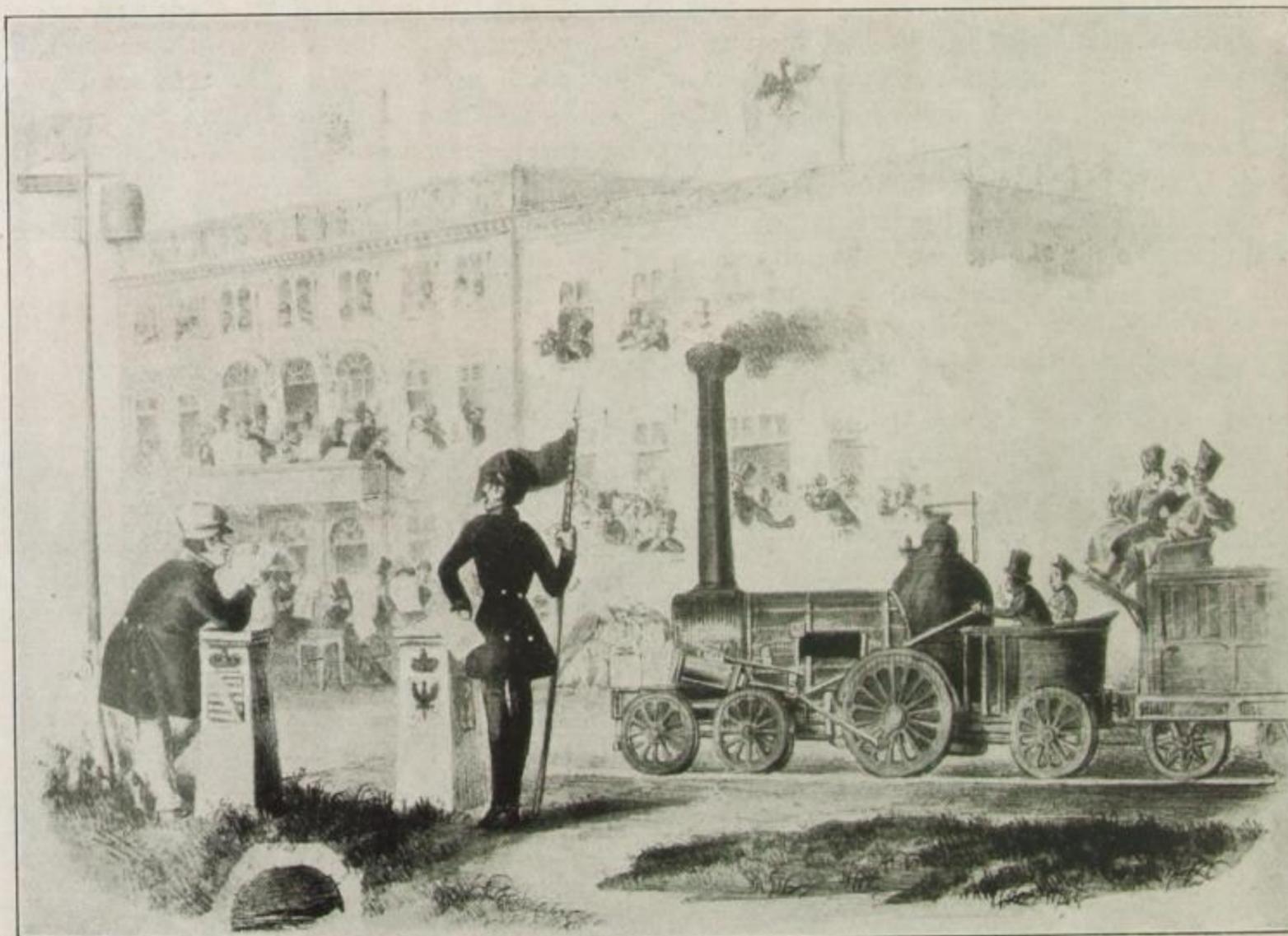
Dazu wiesen Gelehrte in tiefgründigen Schriften nach, der Lokomotivenrauch würde die Felder verwüsten und unfruchtbar machen, würde ganze Dörfer und Städte in Brand stecken; und tatsächlich vermied man es in den ersten Jahrzehnten der Entwicklung, die Bahnlinien allzu dicht an Orten vorbeizuführen, und daraus erklärt sich noch heute die peinliche Entfernung, die zuweilen zwischen Bahnhöfen und Ortschaften liegt.

\*

Die Widerstände gegen die Eisenbahnen scheinen jedoch sehr schnell überwunden worden zu sein; bereits im Jahre 1848 gibt der Geheime Sekretär im Kurs-Bureau des General-Postamts zu Berlin, W. Wölker, einen „Meilenzeiger für Deutschland“ heraus, der neben rund dreihundert „Post-Coursen“ schon sechsfünfzig Eisenbahnlinien im Gebiete des heutigen Deutschlands aufzählt; und zwei Jahre später erscheint das erste „Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Cours-

buch“, ein Vorläufer also des heutigen „Reichskursbuches“, das bereits richtige Fahrpläne mit allen Zeitangaben, mit Kreuzchen und Sternchen enthält, mit dem „Personengeld“ und dem „Tarif für Equipagen“. Denn da in jener Zeit das Eisenbahnnetz noch recht spärlich war, pflegten wohlhabende Leute ihre Kutschen mitzunehmen, und nach den „Allgemeinen Fahrbestimmungen“ wurden „mit den Personenzügen, denen vorzugsweise eine schnelle und pünktliche Expedition zuteil wird, Personen, Passagier-Gepäck, Eilfracht, Equipagen, Pferde und Hunde befördert“; wie noch heute jeder Zug das Fahrrad oder das Kraftrad als ergänzendes Beförderungsmittel des Reisenden gegen eine verhältnismäßig geringe Gebühr in seinem Packwagen mitnimmt.

Schon damals mußte „das Fahrgeld abgezahlt bereit gehalten“ werden; und dieses Fahrgeld war nicht gering: eine Fahrt von Berlin nach Hamburg kostete vor



Der erste Zug passiert die bayrisch-preußische Grenze  
(Original im Reichsverkehrsmuseum Berlin)