

Hessenland

LANDES-
BIBLIOTHEK
KASSEL

Jr. 1942. 34

Monatsschrift für Landes- und Volkskunde, Kunst und Literatur Hessens

Herausgeber Dr. E. H i s e r o t h, Marburg a. L., Markt 21/23/24, Fernspr. 2054 und 2055.

Enthaltend zugleich die „Mitteilungen“ des Vereins für Hessische Geschichte und Landeskunde.

44. Jahrgang.

Heft 5/6.

Marburg, Mai / Juni 1933.

Vom Streit um die Linienführung der Main-Weserbahn (1832 – 1844).

Von Dr. G. H e n s e l l - Hamburg.

Ein Beitrag
zur Geschichte der kurhessischen Eisenbahnen.

Vor nunmehr hundert Jahren, im Dezember 1832, schrieb der kurhessische Oberberginspektor Sch ä f f e r eine Abhandlung „Über die Vorteile und Ausführungsmittel einer großen Kontinentaleisenbahn zur Verbindung der Ost- und Nordsee mit dem Main, der Donau — dem Schwarzen Meere“. Zum ersten Male wurde Kurhessen vor die Frage eines großzügigen Bahnbaues gestellt, und in der Folgezeit stand das Projekt einer Nord-Süd-Bahn wiederholt im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Mehrfach wurde in leidenschaftlicher Weise für diese oder jene Linienführung gekämpft, bis es zum Bau unserer Main-Weser-Bahn kam, die noch heute einen wichtigen Bestandteil des ehemals kurhessischen Eisenbahnnetzes bildet.

Hessen-Kassel ist, verkehrspolitisch gesehen, ein Durchgangsland, dessen Haupteisenbahnen nur im Einvernehmen mit den Nachbarstaaten gebaut werden konnten. Die Grundlage für einen die Staatsgrenzen überschreitenden Durchgangsverkehr war aber geschaffen im deutschen Zollverei- n. Noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts war jedes deutsche Land von Zollmauern umgeben, die Handel und Verkehr zu keiner Entwicklung kommen ließen. Dieser Zustand erfuhr eine Wandlung, als sich in den ersten Monaten des Jahres 1828 ungefähr gleichzeitig Preußen mit Hessen-Darmstadt einerseits, Bayern mit Württemberg andererseits zollpolitisch zusammenschlossen. Zwischen diese beiden Zollvereine schob sich der im September 1828 in Kassel begründete mitteldeutsche Handelsverein, dem außer Kurhessen noch Sachsen,

Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Thüringen, Nassau und Frankfurt angehörten. Sehr energisch hatte man sich preussischerseits bemüht, Kurhessen zum Anschluß an den preussisch-darmstädtischen Zollverein zu bewegen, da auf diese Weise eine Zollbrücke zwischen den östlichen und den westlichen Provinzen Preußens geschlagen worden wäre. Der Versuch mißlang. Nach L o s c h ¹⁾ wehrte sich hier „der gesunde deutsche Individualismus, der instinktiv die Gefahren der sogenannten Einheitspolitik ahnte“. Wesentlich anders urteilt T r e i t s c h k e ²⁾ über den Handelsverein: „Eine so krankhaft unnatürliche Mißbildung“, heißt es bei ihm, „war dem Partikularismus noch nie zuvor gelungen. In einem weiten Widerhaken reichte das Vereinsgebiet von Bremen nach Fulda, dann westwärts zum Rheine, gegen Osten bis zur schlesischen Grenze, von dem englischen Markt Hannover bis zu dem gewerbereichen Sachsen, über einen bunten Länderhaufen, welchen, Preußen gegenüber, nur ein gemeinsames Interesse zusammenhielt: Angst und Neid“. Vom wirtschaftspolitischen Standpunkt aus gesehen, war der Verein jedenfalls ein unmögliches Gebilde; er wurde gesprengt durch den Austritt Kurhessens, das sich im Jahre 1831 genötigt sah, dem preussisch-darmstädtischen Verein beizutreten. Erst jetzt war dem Kurfürstentum die Möglichkeit gegeben, Verkehrspolitik großen Stiles zu treiben und die Beteiligung am Bau einer „Kontinentaleisenbahn“ ins Auge zu fassen, wie es Sch ä f f e r in der oben angeführten Abhandlung tat. Wenden wir uns ihr nunmehr zu.

1) Ph. Losch, Geschichte des Kurfürstentums Hessen. Marburg 1922. S. 147.

2) H. von Treitschke, Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert. 3. Teil. Leipzig 1896. S. 656.