

Schäffer beginnt mit einem Hymnus auf die Erfindung der Dampfmaschine. Sie hat in England und Nordamerika bereits ihren Siegeszug angetreten. Soll da der europäische Kontinent zurückbleiben? Bald werden Dampfer die Donau beleben und eine regelmäßige, zuverlässige Verbindung zwischen der Levante, dem Schwarzen Meer, der Türkei und Bayern herstellen. Eine bayrische Eisenbahn wird von der Donau zum Main führen, und die Aufgabe Kurhessens, Braunschweigs und Hannovers wird es sein, diese Verkehrsader an die Hansestädte anzuschließen. Bleibt Kurhessen zurück, so wird sich das verhängnisvoll auswirken. Die Dampfschiffahrt auf Rhein und Elbe wird dann einen großen Teil des Nord-Süd-Verkehrs an sich ziehen; noch schlimmere Folgen für das Land würde aber eine preussische Bahn haben, die etwa dem Verlaufe der neuen Kunststraße von Northheim über Duderstadt nach Mühlhausen, oder der von Gotha über den Thüringer Wald nach Bayern entsprechen würde. Und dabei ist doch Kurhessen durch seine gebirgsfreihere Lage in der Mitte der geraden Linie zwischen den Höhen der Nord- und Ostsee und Süddeutschland von der Natur dazu bestimmt, den Durchgangsverkehr in der Nord-Südrichtung aufzunehmen. Für die Überwindung der hessischen Berge kommt die Anwendung des Zahnrades in Frage; auch kann an steilen Stellen der talwärts fahrende Zug den bergwärts fahrenden durch seine Schwerkraft mit hinaufziehen; endlich ist der Bau von Hebewerken, die durch stationäre Dampfmaschinen betrieben werden, in Erwägung zu ziehen. Um eine gerade Linienführung zu ermöglichen, ist es nicht angängig, alle in der Nähe liegenden Städte zu berühren; diese sind vielmehr durch Nebenbahnen an die Hauptstrecke anzuschließen. So sollen die drei Hansestädte durch Anschlußstrecken, die sich etwa in Coltau treffen, mit der Nord-Südbahn verbunden werden. Von Coltau geht es in gerader Linie über Hannover durch das Leinetal nach Göttingen, von da schnurstracks in südlicher Richtung durch Kurhessen. Hinter Fulda ist die Höhe zu übersteigen, um das Sinnthal und Gemünden zu gewinnen. Hanau und Frankfurt sind ebenfalls durch eine Seitenbahn mit der Hauptstrecke zu verbinden. Von Gemünden wird die Bahn nach Würzburg führen, dann mittels stehender Hilfsmaschinen die Wasserscheide zwischen Main und Altmühl überwinden, um endlich an der Donau, etwa der Lechmündung gegenüber, zu enden. 12½ Millionen Taler betragen die Baukosten, in die sich mit Hessen die vier freien Städte, sowie Hannover, Braunschweig und Bayern zu teilen haben. Hessens Volkswirtschaft wird von der Bahn den größten Nutzen haben.

Innerhalb des Landes wird ein besserer Güteraus-tausch zwischen den landwirtschaftlichen und industriellen Bezirken möglich sein, der der Wirtschaft gewaltige Impulse geben wird. Weiterhin werden die Landesprodukte durch die Ausfuhr-erleichterung, die mit der Eisenbahn verbunden ist, einen wesentlich größeren Absatzmarkt im Aus-land finden, anderseits werden Auslandsprodukte zu geringeren Frachten als bisher eingeführt werden können. Endlich wird der Durchgangsverkehr reichen Gewinn bringen, Handel und Wandel werden in ungeahnter Weise belebt werden.

Unter Schäffers tätiger Mitwirkung wurde in Kassel der „Kurhessische privilegierte Verein für Eisenwegbau“ gegründet, der, wie Schäffer in der Ständesitzung vom 16. August 1834 ausführte, „sich die Aufgabe gestellt hat, diese große Nationalangelegenheit zu prüfen und zu befördern, das hessische Vaterland darüber aufzuklären und . . . darüber zu wachen, daß das benachbarte Ausland uns nicht schlafend finde und in uns umgrenzenden früheren Aus-führungen der Industrie, dem Handel und Ver-kehr, besonders dem Transithandel des hessischen Vaterlandes, dem Todesstoß beibringe“. Der Verein entfaltete in den nächsten Jahren eine rege Tätigkeit; uns interessieren hier nur die Vorarbei-ten für den Bau der Nord-Süd-Bahn, über deren Ergebnisse Dr. Friedrich Fick, ein um das kurhessische Eisenbahnnetz verdienter Fachmann, am 31. Januar 1838 etwa folgendes berichtet: Eine gerade Strecke Kassel—Frankfurt kann leider nicht gebaut werden, da das Massiv des Vogelsberges mitten im Wege liegt. Somit kommen für die geplante Bahn nur zwei Linien in Frage: die eine über Melsungen—Rotenburg—Hersfeld—Fulda—Schlüchtern—Gelnhausen—Hanau, die andere über Treysa—Marburg—Gießen. Zwar macht die Linie über Fulda einen Umweg von 2½ Mei-len Länge, jedoch bietet sie den Vorteil, daß sie ganz im Kurstaat verbleiben kann. Das Fuldatal müßte allerdings zwischen Hersfeld und Fulda verlassen werden, da hier der Fluß auf 2½ Meilen das Ge-biet des Großherzogtums Hessen durchströmt. --- Die Strecke über Marburg—Gießen würde zwar ein an landwirtschaftlichen Erzeugnissen reiches Land erschließen und auch für die beiden Univer-sitätsstädte von größter Wichtigkeit sein. Nach der Meinung Ficks hat aber die Eisenbahn in erster Linie der Förderung des Handwerks und der In-dustrie zu dienen; da die Linie über Hersfeld—Fulda eine gewerbereiche Gegend durchzieht, ist ihr der Vorzug zu geben. Dem Techniker wird allerdings die Überwindung der Wasserscheide bei Schlüchtern Schwierigkeiten machen. Man muß wohl die Züge