

dritter Staat (Hessen-Darmstadt!) seine Hand im Spiele hat. Man bleibe also auch aus diesem Grunde auf kurhessischem Boden und baue die Bahn durch das Fulda- und Ringigtal. An dieser Linienführung hat Preußen auch ein starkes wirtschaftliches Interesse; seine thüringischen Enklaven werden an die Bahn gerückt, und der Nordhäuser Schnaps kann im Fuldaischen und Hanauischen, wo es kaum Brennereien gibt, guten Absatz finden. Die Fuldabahn wird ein wichtiger Bestandteil nicht nur des preussisch-deutschen, sondern auch des europäischen Eisenbahnnetzes sein: sie wird das preussische Rheinland mit dem fruchtbaren Maingebiet, Holland und die Hansestädte mit dem Schwarzen Meer und der Adria (Triest) verbinden. Auf kurhessisches Gebiet würden dann zwei wichtige Knotenpunkte zu liegen kommen: Kassel an der Kreuzung der West-Ost- und Nord-Süd-Linie, Hersfeld an der Einmündung der hanfisch-süddeutschen Strecke in die Fuldabahn. Diese verdient endlich deswegen den Vorzug, weil sie drei Provinzen des Kurstaates, die z. T. der Hauptstadt recht fern liegen, zusammenschließt.

In recht ironischer Weise kritisiert H. die juristischen Bedenken Schm.'s. Dieser hatte ja behauptet, die Anwohner der alten Handelsstraße, die über Marburg und Gießen nach der Wetterau führe, hätten ein Anrecht auf den Bahnbau; sonst würden sie verarmen, auch würde der hessische Grundadel schwer geschädigt. Was sagt H. hierzu? Die Straße soll den Anwohnern ja bleiben, der hessische Grundadel wohnt aber nicht nur in der Marburger Gegend, auch treibt er keinen Handel und besucht nicht mit Musterkarten und Probefacheteln die Messen und Märkte. Die Landwirtschaft wird von der Eisenbahn überhaupt nicht viel profitieren, und wenn es schon so ist, daß die von der Bahn nicht berührten Landstriche verhungern müssen, dann soll man lieber die Marburger Gegend als drei blühende Provinzen verkommen lassen. Was aber die völkerrechtliche Seite der Frage angeht, so wird sich Hessen-Darmstadt ins eigene Fleisch schneiden, wenn es der Fuldabahn sein Gebiet verschließt. Denn durch diese Linie würde die Viehwirtschaft am Vogelsberg mit ihrem bedeutendsten Absatzgebiet, den Städten Frankfurt, Offenbach und Hanau verbunden. Da wird die Großherzogliche Regierung schon das nötige Entgegenkommen zeigen.

Den finanziellen Teil wollen wir auch hier kurz abtun, denn Zahlen, die auf solch unsicheren Schätzungen beruhen wie die vorliegenden, wirken nicht überzeugend. H. behauptet zunächst, daß die sogen. Leipziger Straße, die, von Thüringen kommend, über Hünfeld—Fulda—Hanau nach Frankfurt

führt, die am stärksten befahrene des Kurstaates, ja vielleicht aller deutschen Staaten sei. Sie wird bei Fulda die Bahn erreichen, und diese wird hier den Güter- und Personerverkehr der Landstraße aufnehmen. Die Fuldabahn wird daher bedeutend mehr benutzt werden als die Marburger Bahn und sich entsprechend besser rentieren. Auch ist zu erwarten, daß der „innere“ Personerverkehr zwischen Kassel und Frankfurt entsprechend der Zahl der Anwohner, auf der Fuldaer Bahn etwa doppelt so groß sein wird als auf der Marburger Strecke. Nun haben überdies Kasseler Ingenieure eine Lösung des Distelrasenproblems gefunden, die nicht nur eine große Ersparnis an Baukosten, sondern auch an Weglänge und damit an Fahrzeit bringt.

Das führt uns zu dem letzten Punkt der Denkschrift, der technischen Seite der Frage. Mit Tunneln, so heißt es hier, soll man die Reisenden nicht abschrecken; Kohlendunst und böse Wetter werden ihnen nichts anhaben; fehlt nur, daß man sie noch mit Kobolden, Erdgeistern und fern in Kristallschlössern einzuschüchtern sucht! Ellenlange ärztliche Gutachten aus England werden beigebracht, um alle Bedenken zu zerstreuen. Weiterhin wird dargetan, daß die ständig bewachten Tunneln für die Lokomotiven sicherer sind als die freie Strecke, wo — wir zitieren wörtlich — „ein mutwilliger Hirtenknabe, wie neulich sich ereignete, durch ein auf die Schienen geworfenes altes Hufeisen (!) zur Probe für die Widerstandsfähigkeit desselben die größten Gefahren bereiten kann“. Aber — und nun rückt der Verf. endlich mit dem angekündigten neuen Projekt heraus — der Distelrasen wird ohne Tunnel überwunden werden; auch sind keine Serpentinien nötig, um die Höhe zu erklimmen, vielmehr wird man diese durch gerade, allerdings sehr steile Rampen erreichen, wodurch die Gesamtstrecke bedeutend abgekürzt wird und kaum noch länger ist als die Marburger Linie. Die Steigung wird mit Hilfslokomotiven von 60 Pferdekraften überwunden; das bietet gleichzeitig den Vorteil, daß man, wenn es talwärts geht, mit zwei Lokomotiven eine erhebliche Bremswirkung erzielen kann. Auf der Marburger Strecke sind zwei Wasserscheiden zu überwinden; diese sind zwar wesentlich niedriger als der Distelrasen und können daher auch ohne Hilfslokomotiven erklimmen werden; auf der Talfahrt aber wird daher auch nur eine Lokomotive zum Bremsen zur Verfügung stehen, was nicht unbedenklich ist. — H. übersieht hier wohl, daß die Wasserscheiden auf der Marburger Strecke entsprechend ihrer geringeren Höhe auch ein geringeres Gefälle aufzuweisen haben; noch schwieriger gestaltet sich aber seine Logik bei folgendem Exempel: