

Die Wasserscheiden bei Neustadt und Gießen haben insgesamt 840 Fuß Steigung auf je zwei Rampen, die Wasserscheide bei Schlüchtern nur 781 Fuß. Also liegen die Verhältnisse auf der Fuldaer Strecke günstiger. — Hoffnungsvoll blickt der Verfasser zur kurhessischen Staatsregierung auf: sie wird sich seinen Darlegungen nicht verschließen können und die Fuldabahn bauen.

Die nächste Denkschrift zur Frage der Main-Weser-Bahn erschien erst nach einer Pause von sechs Jahren. Es liegt ein merkwürdiger Beschluß des Kurprinzen und Mitregenten vom 24. Oktober 1838 vor, wonach alle Verhandlungen betr. Eisenbahnfragen „beruhen“ sollten und der Verein für Eisenwegbau seine Tätigkeit einzustellen habe. Vielleicht befürchtete der Regent, daß der regsame Verein bevorstehende diplomatische Verhandlungen mit Preußen stören könnte. Dieses regte nämlich im Jahre 1839 in Kassel den Bau einer hessischen Querbahn an, und im Jahre 1841 kam ein Staatsvertrag zwischen Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Koburg-Gotha zustande, der die Richtung der Bahn festlegte: sie sollte von Haneda über Hümme—Kassel—Süntershausen—Melsungen—Bebra nach Gerstungen an der thüringischen Grenze führen; in Hümme war eine Abzweigung nach Carlshafen vorgesehen. So entstand die nach dem Regenten genannte Friedrich-Wilhelm-Nord-Bahn, ein Aktienunternehmen; die gründende Generalversammlung fand in Kassel im Oktober 1844 statt.

Nunmehr wandte sich das Interesse erneut der geplanten Nord-Süd-Bahn zu. Noch im Jahre 1844 erschien eine anonyme Schrift mit dem Titel: „Die deutsche Eisenbahnfrage in besonderer Beziehung auf Kurhessen.“ Wie hierdurch schon angedeutet, soll das Problem nicht vom partikularistischen, sondern vom nationalen Standpunkt aus beleuchtet werden. Die technischen Schwierigkeiten der Fuldabahn erkennt auch diese Untersuchung an, aber, so heißt es, solange sie als überwindbar gelten, darf man diese Linienführung nicht aufgeben, zumal sie viel für sich hat. Nur durch sie wird Hanau ein Eisenbahnknotenpunkt ersten Ranges, wo sich der ganze fränkisch-bayrische Handel konzentriert wird, um von hier aus nach dem Norden und Nordwesten (Niederrhein) weitergeleitet zu werden.

Frankfurt soll also ausgeschaltet werden nach dem ausdrücklich angeführten Grundsatz: „Jeder ist sich selbst der Nächste.“ Nicht recht ersichtlich ist, wie sich das mit dem eingangs betonten deutschen Nationalinteresse zusammenreimt. — Neben Hanaus Interessen sind aber auch die Wünsche der Kreise und Städte Fulda und Hünfeld in Betracht

zu ziehen. „Je mehr“, heißt es wörtlich, „eine Provinz mit schwierigen Naturverhältnissen und anderen Widrigkeiten zu kämpfen hat, desto mehr bedarf sie der väterlichen Unterstützung des Landesherrn und seiner Regierung und Stände. Wird ihr diese nicht zuteil, desto sicherer ist auf ihren tieferen Verfall zu rechnen, und statt dankbarer Anhänglichkeit ist innere Entfremdung zu befürchten, die leicht früher oder später auch eine äußere Folge haben kann“. Nach diesen nicht mißverständlichen Drohungen wird im folgenden der Regierung gegenüber ein sanfterer Ton angeschlagen. Es wird darauf angespielt, daß das Bistum Fulda erst im Jahre 1816 an Kurhessen fiel, und so wird versichert, daß die katholischen Fuldaer, durch ihren Glauben von den übrigen Kurhessen geschieden, sich immer mehr als treue Staatsbürger fühlen würden, wenn sie ihr protestantischer Landesherr mit einer Eisenbahn beglücke. Zudem wird diese Linie drei Provinzen des Kurstaates, nämlich Hanau, Fulda und Althessen, miteinander verbinden und ganz im Kurstaate verbleiben — ein Gesichtspunkt, der uns schon aus Hellers Schrift bekannt ist. Nur eine schmale Stelle des langgestreckten Landes in der Nähe von Wächtersbach macht in dieser Hinsicht Schwierigkeiten, doch kann ein Tunnelbau auch hier die Inanspruchnahme fremden (hier bayerischen) Gebietes überflüssig machen.

Ein glänzendes Bild von der Zukunft Hersfelds macht den Beschluß. Wird die Thüringer Strecke nicht bei Bebra, sondern bei Hersfeld die Nord-Süd-Linie erreichen, so wird das alte Städtchen ein wichtiger Knotenpunkt werden, zumal da es über kurz oder lang mit Schmalkalden und dem Werratal durch Bahnen verbunden sein wird; neben Kassel und Hanau, den beiden Endpunkten der Bahnlinie, wird Hersfeld als deren Mittelpunkt aufblühen zum Segen des ganzen Landes.

Im Jahre 1844, dem Erscheinungsjahr der letzten Denkschrift, fiel bei der kurhessischen Regierung die Entscheidung, und zwar zugunsten der Linie Kassel—Marburg—Gießen—Frankfurt. Maßgebend waren wohl einmal die dargelegten technischen Erwägungen, wahrscheinlich hat aber auch das finanzielle Moment stark mitgesprochen. Während die Friedrich-Wilhelm-Nord-Bahn, wie gesagt, ein Aktienunternehmen war, wurde die Main-Weser-Bahn als Staatsbahn gebaut. Bei der Linienführung über Marburg—Gießen entfiel ein beträchtlicher Teil der Baukosten auf Hessen-Darmstadt, was natürlich für die kurhessische Staatskasse eine entsprechende Entlastung bedeutete. 1845 wurde ein Vertrag zwischen dem Kurstaat, dem Großherzogtum und der Freien Stadt Frankfurt abgeschlossen, und 1850 konnte