

Die Anfänge des Eisenbahnbaus in Oberhessen¹

L. Brake

Im 19. Jahrhundert gab es zwei Oberhessen: das hessen-darmstädtische und das kurhessische. Die großherzoglich-hessische Provinz Oberhessen erstreckte sich von der südlichen Wetterau entlang des Taunus-Ostrandes bis Gießen und von da nach Allendorf; in östlicher Richtung bis Alsfeld und Lauterbach, Herbstein und Büdingen. Hinzu gehörte weiterhin, durch einen engen Schlauch von Gießen aus verbunden, das hessische Hinterland, das sich über Gladenbach, Biedenkopf bis nach Battenberg ins Edergebiet erstreckte und außerdem noch die beiden Ämter Vöhl und Itter.

Daneben gab es aber auch im Kurfürstentum Hessen eine Provinz Oberhessen. Sie schloß sich nördlich von Gießen an das hessen-darmstädtische Territorium an und umfaßte das Gebiet um Marburg, Neustadt, Frankenberg, nach Osten Treysa und Ziegenhain bis nach Breitenbach².

Dieses Gebiet der beiden Oberhessen war seit jeher vom Durchgangsverkehr bevorzugt worden. Von der Wetterau kommend durchzogen Straßen das Land nach Gießen, das Lahntal entlang nach Marburg, ins Amöneburger Becken, überwandern die oberhessische Schwelle bei Ziegenhain, gelangten in die westhessische Senke bei Fritzlar und Kassel und dort schließlich bei Göttingen ins Leinetal, von wo aus sich die norddeutsche Tiefebene öffnet³. Oberhessen war also schon seit langer Zeit ein Durchgangsland⁴.

So wurde diese Region ganz selbstverständlich in die Überlegungen zum Eisenbahnbau miteinbezogen.

Die ersten Eisenbahnpläne in Hessen gingen allerdings nicht von Oberhessen sondern von den städtischen Zentren aus. Hier plante man unter dem Gesichtspunkt der Rentabilität hauptsächlich großräumige Verbindungen, mit welchen die Ströme des Fernverkehrs durch die jeweiligen Territorien gelenkt und die Transiteinnahmen im Lande gehalten werden konnten. Wie selbstverständlich orientierten sich die Eisenbahnpläne am Verlauf der bestehenden Verkehrs-

- 1 Siehe Abb.1, S.50 'Die Cassel-Frankfurter Eisenbahn'.
- 2 Vgl. U. Reuling, Verwaltungs-Einteilung 1821-1955, in: Geschichtlicher Atlas von Hessen, Text- und Erläuterungsband, Marburg 1984, S. 164-177; T. Klein, Hessen-Nassau (= Bd. 11 des Grundriß zur deutschen Verwaltungsgeschichte 1815-1945, Reihe A: Preußen), Marburg 1979, S. 23-33 u. ders., Hessische Staaten, in: Deutsche Verwaltungsgeschichte Bd. 2, Vom Reichsdeputationshauptschluß bis zur Auflösung des deutschen Bundes, Berlin 1983, S. 645-676.
- 3 Vgl. Geschichtlicher Atlas von Hessen, Marburg 1984, Karte 2: Die naturräumliche Gliederung und das Relief von Hessen mit seinen Nachbargebieten; A. Weber, Landstraßen und Chausseebau vom 16. bis 19. Jahrhundert, in: Geschichtlicher Atlas von Hessen, Text- und Erläuterungsband, Marburg 1984, S. 190-193; R. Kellermann/W. Treue, Die langen und die Kurzen Hessen, Homberg o.J.; A. Pletsch, Das Werden Hessens, eine geographische Einführung, in: Das Werden Hessens, hg. v. W. Heinemeyer, Marburg 1986, S. 341.
- 4 Vgl. H. John, Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Raum Marburg und Gießen, in: Hess. Jb. f. Landesgeschichte 9 (1959), 179-214, hier S. 131-182 u. 184.

und Handelswege⁵. Eisenbahnen wurden zunächst unter dem Aspekt der hohen Gewinne betrachtet. Im Laufe der Zeit erkannten die Eisenbahnbefürworter die allgemeinen entwicklungs- politischen Wirkungen, die von der Eisenbahn ausgehen konnten und warfen auch diese Argumente in die Diskussion.

In Kassel, der kurhessischen Residenz, in der Handelsmetropole Frankfurt, der nassauischen Landeshauptstadt Wiesbaden, im rheinhessischen Mainz und schließlich auch in der großherzoglich-hessischen Residenz Darmstadt entstanden die ersten Eisenbahnkomitees. Der Ausgangspunkt war Kassel, wo schon 1832 ein Eisenbahnverein mit dem Ziel der "Errichtung einer von den Hansestädten beginnenden, durch den Norden Deutschlands über Hannover'sch-Minden nach den süddeutschen Städten führenden Eisenbahn" gegründet worden war⁶.

Wenige Jahre später, allerdings wohl schon unter dem Eindruck der Eröffnung der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth und dem dadurch ausgelösten 'Eisenbahnfieber', gründete sich 1836 auch in Darmstadt eine Eisenbahngesellschaft, nachdem die Staatsregierung hierzu den Anstoß gegeben hatte⁷. Gleichzeitig entstanden konkurrierende Eisenbahnkomitees in Frankfurt, Wiesbaden und Mainz. Die Mitglieder dieser Vereinigungen waren zu einem sehr großen Teil Staatsdiener. Dies galt sowohl für Wiesbaden und für Darmstadt, vor allem aber für Kassel. Ausnahmen bildeten lediglich die beiden Handelsstädte Frankfurt und Mainz. Ein solcher Befund steht im Gegensatz zu den Ergebnissen der bisherigen Forschung, die vor allem Vertreter des Handels- und Wirtschaftskapitals als Eisenbahnprotagonisten ausmachte - man denke an David Hansemann und an Friedrich Harkort, Joseph v. Baader, Franz Joseph Baeumann, Johannes Scharrer und Georg Zacharias Platner. Dies mag nun gewiß für das rheinische Preußen zutreffen, wo die ersten Eisenbahnen Industriezentren und Rohstofflager verbanden und auch für Sachsen, wo die Verbindung von Handelszentren im Vordergrund stand. In Hessen herrschten jedoch völlig andere Voraussetzungen. Von Industrialisierung konnte Mitte der dreißiger Jahre bestenfalls in Ansätzen gesprochen werden, dementsprechend fehlte ein potentes Wirtschaftsbürgertum. Und so übernahmen fortschrittliche Staatsdiener hier dessen Funktion als Förderer des Eisenbahnbaus⁸.

Von Gießen aus gesehen wurden sowohl nördlich, in Kassel, als auch südlich, in Darmstadt, Eisenbahnpläne diskutiert. Oberhessen befand sich in der Mitte. Nichts lag also näher, aus Gießener Sicht, als die Bestrebungen in Darmstadt und Kassel zu koordinieren und das Interesse für eine große Nord-Süd-Verbindung über Gießen zu wecken, um Oberhessen die Stellung als

5 John, S. 186.

6 StAM 60a, Nr. 44.

7 Die Regierung legte den Landstädten Anfang 1836 einen "Gesetzentwurf, Anlegung von Eisenbahnen durch Privatpersonen" betreffend vor. Verhandlungen der zweiten Kammer der Landstände des Großherzogtums Hessen, Protokolle und Beilagen, Darmstadt 1820-1866 (VHZKHD), 7. Landtag, Beil. 358; vgl. auch StAD D12, K.9, Fs 15.

8 L. Brake, Die ersten Eisenbahnen in Hessen, Wiesbaden 1991, S. 51.

Durchgangsland zu erhalten. In Darmstadt konzentrierte man sich durch das Bahnprojekt von Frankfurt über Darmstadt nach Mannheim zunächst auf die Provinz Starkenburg mit der Residenzstadt. Da im Norden eine Bahn von Kassel nach Frankfurt geplant war, richtete sich das Interesse der Gießener Eisenbahnenthusiasten vor allem auf die nördlichen Nachbarn. Aus dem Gießener Blickwinkel betrachtet, hatte das erste Kasseler Projekt nur einen entscheidenden Schönheitsfehler. Der Kasseler Eisenbahnverein plante keine Bahn durch Oberhessen sondern eine Linie von Kassel über Fulda und Hanau nach Frankfurt, ohne überhaupt hessendarmstädtisches Gebiet zu berühren.

Nun wurden auch die Gießener Bürger aktiv. Anfang Juni 1836 konstituierte sich in der Stadt ein provisorisches Eisenbahnkomitee. Die Gründung zeigte man dem Kasseler Eisenbahnverein mit folgenden Worten an: "Die Unterzeichneten haben, in der Voraussetzung, daß eine Eisenbahn von Frankfurt a.M. über Gießen und Marburg nach Cassel angelegt werden könne, und daß die Kosten der Anlage und Unterhaltung einer solchen, durch den bedeutenden Waren- & Personen-Transport zu decken seyen, zu einem provisorischen Comité sich vereinigt, dessen Aufgabe ... ist, das allgemeine Interesse unseres Publikums auf diesen Gegenstand zu lenken, sich mit Frankfurt a.M., Marburg und Cassel in Verbindung zu setzen, um uns die Leitung der Bahn durch unsere Gegend und die Theilnahme der Anwohner der projectirten Bahn zu sichern, und alle diejenigen, welche das Unternehmen fördern können, demselben zu gewinnen."⁹

Es wurden nun in Gießen Nachforschungen über die zu erwartenden Kosten angestellt, ob es überhaupt technisch möglich war, eine Eisenbahn anzulegen und ob das gegenwärtige Verkehrsaufkommen auf den Landstraßen bei einer Rentabilitätsrechnung zugrunde gelegt werden konnte. Weiterhin wurde der Wunsch ausgedrückt, daß "die Nachbarstädte Frankfurt, Marburg & Cassel ihre materiellen und intellectuellen Kräfte" mit denen des Gießener Komitees vereinigten und die Hoffnung geäußert, daß sich in Marburg eine Vereinigung mit dem gleichen Ziel bilden möge¹⁰. Um den eigenen Bemühungen Nachdruck zu verleihen, führten die Gießener Eisenbahnfreunde eine Probesubskription für Eisenbahnaktien durch, bei der, allerdings noch unverbindlich, für einen Betrag von fast 300.000 fl. unterzeichnet wurde¹¹.

Wer waren die Gießener, die sich bereit fanden, so viel Geld für die Eisenbahn auszugeben? Soweit sich ermitteln ließ, ergibt sich in Gießen tendenziell eine ähnliche Zusammensetzung wie im Eisenbahnverein zu Kassel oder Darmstadt. Auch die Gießener Gesellschaft bestand zu ca.

9 StAM, 60a, Nr. 50. Leider enthalten die Bestände des Stadtarchivs Gießen über den Gießener Eisenbahnverein so gut wie keine Nachrichten.

Um doch zu Aussagen in Bezug auf Gießen zu kommen wurden die wenigen Spuren, die in den Staatsarchiven Marburg und Darmstadt vorhanden sind ausgewertet. Hierbei handelt es sich weitgehend um die Marburger Akten

des kurhessischen Eisenbahnvereins im Bestand 60a (Eisenbahnbehörden)

und die Darmstädter Akten des großherzoglich-hessischen Finanzministeriums G 31L (Eisenbahnwesen).

10 StAM, 60a, Nr. 50.

11 StAM, 60a, Nr. 50.

60% aus Staatsdienern, nur rund 10% waren Gewerbetreibende. Auffällig in Gießen ist weiterhin die zahlreiche Beteiligung von Mitgliedern des großherzoglichen Hofgerichts und von Universitätsprofessoren, allenvoran Friedrich Schmitthener, Professor der Staatswissenschaften, der zum Vorsitzenden des Vereins gewählt wurde¹².

Als Reaktion auf die Gießener Pläne hatte sich auch in Marburg eine Eisenbahnvereinigung gebildet, die nun gemeinsam mit den Gießenern das Ziel verfolgte, die Eisenbahn durch Oberhessen, über Marburg und Gießen nach Frankfurt zu leiten¹³. "Mochte die Rivalität dieser Städte noch so groß sein, das gleiche Interesse am Bahnbau hielt sie auch über politische Grenzen hinaus zusammen."¹⁴

Gemeinsam mit dem Eisenbahn-Komitee in Gießen erreichten die Marburger gegen heftigen Widerstand, sowohl des Eisenbahnvereins in Kassel als auch des kurhessischen Handels- und Gewerbevereins, daß das kurfürstliche Innenministerium Vermessungen in der Gießener Richtung anordnete und zur Bestreitung der Kosten 200 rt. aus dem Eisenbahnfonds an die Marburger Provinzialregierung überwies¹⁵. In Kassel war man von der Entwicklung in Gießen und Marburg naturgemäß wenig erbaut - geplant war ja eine Bahn über Fulda -, hütete sich jedoch, offen gegen die beiden Eisenbahnvereine vorzugehen. Der Kasseler Handels- und Gewerbeverein sprach aber intern sehr deutlich aus, was er vom Gießener Eisenbahnverein hielt: "Wir können übrigens nicht unbemerkt lassen, daß die von Gießen ausgegangenen Vorschläge noch zur Zeit auf keiner soliden Grundlage zu beruhen, vielmehr das Werk einiger Spekulanten zu sein scheinen, denen es lediglich darum zu tun sein mag, Aktien in Umlauf zu setzen, welche vielleicht einen reellen Wert niemals erhalten werden."¹⁶

der kurhessische Eisenbahnverein entschied sich gegenüber den Gießener und Marburger Plänen für eine Hinhaltetaktik: man sei derzeit voll durch ein anderes Projekt in Anspruch genommen und habe für das Projekt in Oberhessen kein Personal verfügbar¹⁷. Die Gießener sollten keine entmutigende Absage erhalten, weil noch Unsicherheiten über die technische Ausführbarkeit der in Kassel bevorzugten Strecke über Fulda bestanden. Wie richtig diese Haltung war, zeigte sich im Sommer des Jahres 1837, als der Handels- und Gewerbeverein in Kassel, angesichts unerwarteter Schwierigkeiten auf der Fuldaer Linie, eine Untersuchung des Projekts über Marburg

12 StAM, 16XV, Kl. 1, Nr. 1. Bei der Konstituierungsanzeige des Gießener Eisenbahnkomitees im Staatsarchiv in Marburg befindet sich auch die eichnungsliste, wo die einzelnen Unterzeichner namentlich aufgeführt sind. Von den Mitgliedern des Gießener Eisenbahnvereins hatten sich der Hofgerichtsrat Knorr, der Kaufmann Heyer und der Kaufmann Noll mit Subskriptionen auch bei der Darmstädter Eisenbahngesellschaft beteiligt. Vgl. StAD D 12 9/15, Aktionärsverzeichnis der Darmstädter Eisenbahngesellschaft von 1836.

13 StAM, 16XV, Kl. 1, Nr. 1.

14 John, S. 193. Vgl. auch W. Glöckner, Marburg und Gießen. Zwei geschichtliche Stadtprofile auf dem Hintergrund der Landschaft, in: MOHG NF, 39 (1954), S. 62-75.

15 StAM, 16XV, Kl. 1, Nr. 1 u. 60a, Nr. 50.

16 StAM, 16XV, Kl. 1, Nr. 1.

17 StAM, 16XV, Kl. 1, Nr. 1.

und Gießen zumindest in Erwägung zog¹⁸. Nun wurden auch auf der Strecke nach Marburg und Gießen Untersuchungen veranlaßt¹⁹, die der Kreisbaumeister Müller aus Gießen, Mitglied des Eisenbahnkomitees, im Auftrag des Eisenbahnvereins auf großherzoglich-hessischem Gebiet vornahm²⁰. Die jeweiligen Gutachten kamen zu gegensätzlichen Urteilen. Müller sah keine Probleme, die Kasseler Techniker hatten jedoch Bedenken wegen des schwierigen Geländes. Der Gießener Eisenbahnverein versuchte daraufhin, vollendete Tatsachen zu schaffen und reichte ein Konzessionsgesuch für eine Eisenbahnaktiengesellschaft beim Ministerium des Inneren in Darmstadt ein²¹. Für ein solches Vorhaben glaubten die Gießener eine günstige Ausgangsposition zu haben, denn in Gießen war bereits eine Probesubskription erfolgt, welche eine Summe von ca. 300.000 fl. erbracht hatte. Weiterhin verstand man es in Gießen, das Interesse des Frankfurter Bankhauses v. Rothschild zu wecken²². Demgegenüber befand sich die Kasseler Vereinigung in einer ungünstigeren Position. Sie war zwar von der kurhessischen Regierung als einzige Eisenbahn-Assoziation offiziell anerkannt, ihre Tätigkeit war jedoch ausdrücklich auf Vorarbeiten zu Eisenbahnen beschränkt worden²³.

Aber auch das Innenministerium in Darmstadt lehnte das Ansinnen aus Gießen ab. Dem Verein wurde eröffnet, daß das "Gesuch so lange unentschieden bleiben müsse, als es noch nicht bestimmt sei, welche Richtung einer von Kassel nach Frankfurt zu bauenden Eisenbahn gegeben werden sollte".²⁴

18 StAM, 16XV, Kl. 1, Nr. 1.

19 Diese Untersuchungen nahm auf kurhessischem Gebiet der Kasseler Eisenbahnverein durch seine Gutachter vor. Nach längerem Zögern hatte er sich schließlich auf dringendes Verlangen der Regierung hin dazu bereiterklärt. Das Kasseler Innenministerium hatte aus dem dem Eisenbahnverein zur Verfügung gestellten Geldbetrag eine gewisse Summe ausdrücklich für die Untersuchung der Marburger Strecke bestimmt. Schon hier wird das Bemühen der Staatsregierung deutlich, klare Ergebnisse für eine Entscheidung in der Frage der Linienführung zu gewinnen. Vgl. StAM 16XV, Kl. 1, Nr. 1.

20 StAD, G 31L, Nr. 811; StAM, 16XV, Kl. 1, Nr. 1.

21 Der genaue Zeitpunkt dieses Konzessionsgesuchs ist leider nicht mehr festzustellen. Die Ablehnung des Gesuchs erfolgte wahrscheinlich am 19. Januar 1838. Weder im Staatsarchiv Darmstadt, noch im Stadtarchiv Gießen sind Unterlagen über dieses Konzessionsgesuch des Gießener Eisenbahnvereins erhalten. Lediglich im Staatsarchiv Marburg findet sich ein Hinweis in einem Bericht der Hanauer Provinzialregierung vom 30.01.1838 über die geplante Bahn von Frankfurt nach Hanau, wo in einer Anlage diese Informationen mitgeteilt werden. StAM 16XV, Kl. 4, Nr. 1.

22 StAM, 16XV, Kl. 1, Nr. 1.

23 StAM, 16XV, Kl. 1, Nr. 1 u. StAM 16XV, Kl. 4, Nr. 1. Dem Ausschuß des kurhessischen Eisenbahnvereins wurde schon am 15. August 1835 eröffnet, "daß die Führung einer Eisenbahn durch Kurhessen niemals in selbständiger sondern nur von dem Zustandekommen von Untersuchungen in anderen Ländern abhängig sein werde und nicht angenommen werden könne, daß der Verein bei dem ihm von der Regierung zugesagten und zum Theil verwilligten Gelde seinen Zweck, die Errichtung von Eisenbahnen durch Kurhessen, insbesondere durch Kassel ... und bewirkt werde ..." daß die Statuten des Vereins, welche "die Auflösung des Unternehmens möglich machen würden, weder zulässig noch zweckmäßig erscheinen". Die eingereichten Statuten des EBV wurden am 20. Mai 1836 abgelehnt und ihm stattdessen eine Urkunde der Regierung überreicht, in der seine Tätigkeit festgelegt war. Danach durfte der Verein lediglich die möglichen Richtungen für eine Eisenbahn, und die bestehenden kommerziellen Verhältnisse ermitteln, nicht aber auf eine Errichtung einer Eisenbahn direkt hinwirken.

24 StAM 16XV, Kl. 4, Nr. 1.

Damit hatten sowohl die kurhessische als auch die großherzoglich-hessische Regierung in recht ähnlicher Weise dafür gesorgt, daß nicht zu frühzeitig Vorentscheidungen getroffen wurden. Solange nicht klar war, in welcher Richtung die Eisenbahn überhaupt verlaufen sollte und überdies die Kapitalanmeldungen des Gießener Vereins noch unverbindlich waren, bestanden in den Augen der Darmstädter Regierung keine geeigneten Voraussetzungen für die Erteilung einer Konzession²⁵. Die Regierungen behielten sich die Entscheidung so wichtiger Fragen vor. In diesem Zusammenhang wird eines deutlich, auch wenn die Regierungen der beiden hessischen Staaten die Planung des Eisenbahnbaus in der Anfangszeit privaten Initiativen überließen, so setzten sie doch in jeder Phase ihr Genehmigungs- und Steuerungsmonopol durch. Auf diese Weise sollte für die notwendige Solidität potentieller Eisenbahnunternehmen gesorgt werden.

Angesichts der gegensätzlichen Vorstellungen über die Richtung der geplanten Eisenbahn, beschloß der kurhessische Eisenbahnverein, die Frage der Linienführung auf einer Generalversammlung in einer Art Anhörung endgültig klären zu lassen. Zu diesem Zwecke wurden an Vertreter der Ministerialbürokratie, an die Eisenbahnvereinigungen aus allen Teilen Kurhessens, aber auch an das Gießener Komitee Einladungen verschickt²⁶. Diese Veranstaltung fand am 31. Januar 1838 in Kassel statt. Die Meinungen prallten aufeinander. Hauptreferent war der kurhessische Geheime Baurat Dr. Friedrich Fick, ein Eisenbahnfreund der ersten Stunde. In seinem Vortrag, der veröffentlicht wurde²⁷, wog er das Für und Wider der beiden Bahnlinien gegeneinander ab. Und er kam zu dem Ergebnis, daß der Linie über Fulda aus kommerziellen Gründen und wegen des höheren zu erwartenden Verkehrsaufkommens, gegenüber der Linie Marburg-Gießen der Vorrang eingeräumt werden mußte. Zwar war die Linienführung über Gießen um einige Meilen kürzer und er gab auch Terrainschwierigkeiten bei der östlichen Strecke zu, die höhere Kosten verursachen würden, insgesamt überwogen jedoch in seinen Augen die Vorteile der Fuldaer Strecke. Dieser Ansicht traten die Marburger und Gießener Vertreter natürlich heftig entgegen. Immer wieder wurden die Terrainschwierigkeiten auf der östlichen Strecke hervorgehoben. Ein einvernehmlicher Beschluß konnte nicht gefaßt werden.

25 Ganz ähnlich hatte sich die großherzogliche Regierung im Fall der Eisenbahngesellschaft Darmstadt verhalten. Auch hier war sie erst zur offiziellen Anerkennung der Eisenbahnvereinigung bereit, nachdem die Gesellschaft Statuten vorgelegt hatte, die Aktiensubskriptionen für verbindlich erklärt worden waren und man sich auf eine bestimmte Bahntrasse geeinigt hatte. Die vorher verlangte Erteilung eines Monopols für die Errichtung aller Eisenbahnen im Großherzogtum lehnte die Regierung aus prinzipiellen Erwägungen ab. Zwar hielt das Innenministerium die geographische Lage als Durchgangsland für günstig, da es aber innerhalb des Landes keine großen Handelsstädte gab wurde die Rentabilität eines selbständigen Eisenbahnsystems bezweifelt. Als Alternative blieben nur solche Bahnverbindungen, welche die Kommunikation mit "anderen bedeutenden Handelsstädten Deutschlands" herstellten. Brake, S. 65; vgl. Der provisorische Ausschuß der Eisenbahn-Gesellschaft zu Darmstadt an seine Comittenten, die Mitglieder der Eisenbahn-Gesellschaft zu Darmstadt, Darmstadt 1837, S. 87 25 StAM, 60a, Nr. 49.

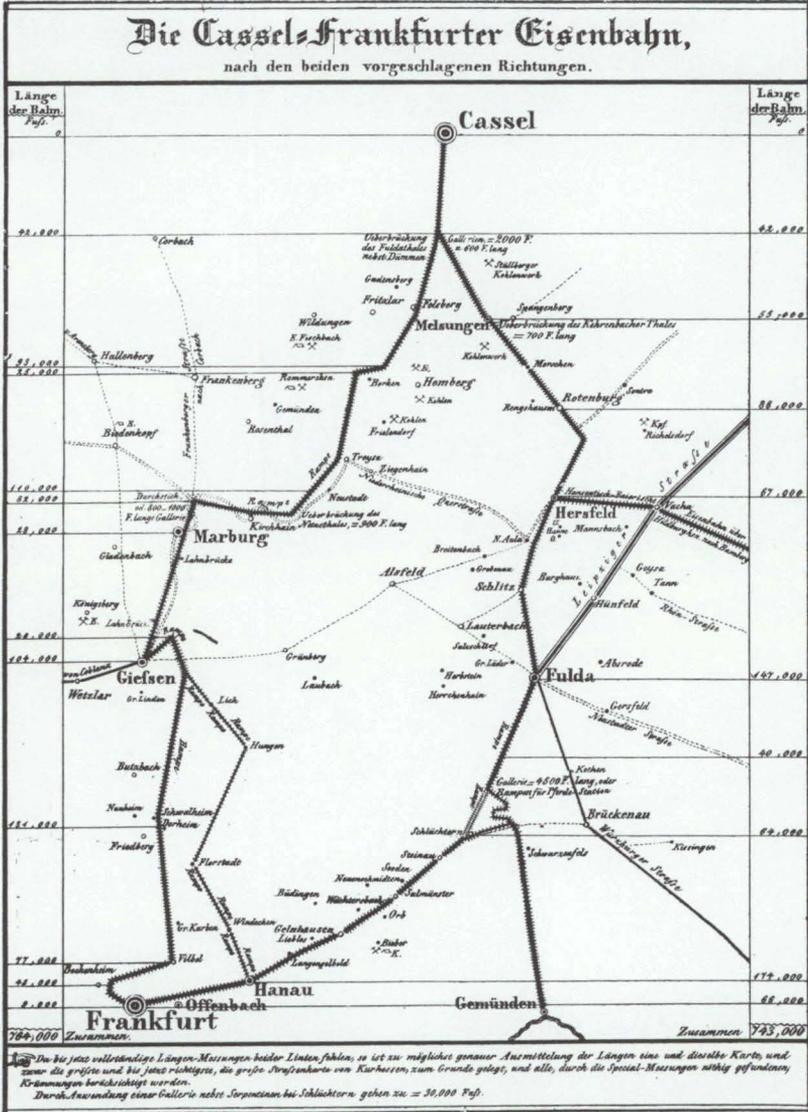
26 StAM, 60a, Nr. 49.

27 F. Fick, Die kurhessischen Eisenbahnen. Ein Vortrag gehalten am 31. Januar 1838, Kassel 1838.

Weitere Umfragen und Untersuchungen sollten endgültig Klarheit in der Frage der Linienführung bringen²⁸.

28 StAM, 16XV, Kl. 1, Nr. 1. Wie unangenehm der Kasseler Vereinigung der Umstand war, daß keine Entscheidung in der Linienfrage getroffen worden war, zeigt die Tatsache, daß sie den Bericht an das kurhessische Innenministerium immer wieder hinauszögerte und sich erst nach mehreren Mahnungen dazu bereitfand. Zudem waren in Kassel schon Ende Januar 1838, noch vor der Generalversammlung, Nachrichten eingegangen, daß die großherzoglich-hessische Regierung sich für die Bahn über Gießen aussprach und bei einer Entscheidung für diese Richtung Verhandlungen mit Kurhessen aufnehmen wollte (StAM 16XV, Kl. 4, Nr. 1). Mit Hilfe von Fragebögen wurde nun versucht Klarheit über das zu erwartende Verkehrsaufkommen zu erhalten. Vgl. StAD G 15 Friedberg, XXV, Abt. 3, Main-Weser-Bahn; StdtAG L 1464; StAM 16XV, Kl. 1, Nr. 1.

Abbildung 1:



In dieser Situation gingen die Gießener erneut in die Offensive. Die provisorische Eisenbahngesellschaft schickte eine Petition an den Großherzog und bat um Unterstützung der Linienführung über Gießen. Erstmals befaßte sich am 23. Februar 1838 auch der Gemeinderat mit der Eisenbahnangelegenheit²⁹. In Eingaben an das großherzogliche Innenministerium und den Provinzialkommissar ersuchte die Stadt um Unterstützung der Bahn über Gießen: mit Erfolg³⁰. In Darmstadt begann sich die Regierung ernsthaft mit den Gießener Eisenbahnplänen auseinanderzusetzen. Sie forderte die Entwürfe und Karten an, die der Kreisbaumeister Müller aufgenommen hatte und ließ sich von ihm ausführlich über mögliche Linienführungen im Gebiet um Gießen berichten³¹. Schließlich fragte der Staatsminister Du Thil in Kassel an, ob und in welcher Weise die beiden Regierungen in Verhandlungen eintreten sollten³².

Der Vorsitzende des Gießener Eisenbahnvereins, Prof. Friedrich Schmitthenner, tat ein übriges und legte ein Gegengutachten zur Schrift Ficks vor, in welchem er, nach vorheriger Abstimmung mit dem Marburger Eisenbahnverein, die gemeinsamen Interessen Gießens und Marburgs vertrat. Die Linie über Fulda verwarf er wegen ihrer zu großen technischen Schwierigkeiten. Seine Hauptargumente für die Bahn über Gießen waren demnach das günstigere Terrain und die geringeren Anlagekosten. In dieser Linienführung sah er "die von der Natur vorgezeichnete". Recht polemisch führte er aus, daß sie wohl gerade deshalb von den kurhessischen Ingenieuren verschmäht werde.

29 StdtAG L 1464.

30 StAD D12, 9/15; StdtAG L 1464. Die Äußerung des 'Provinzial-Commissairs' der Provinz Oberhessen war positiv, doch schwang auch ein wenig Skepsis mit: "Da nach sicherer Nachricht, bei der Generalversammlung in Kassel sowohl von der Richtung über Marburg, Gießen pp. als auch von der Fulda, Hanau pp. die Sprache war, und jener Richtung in technischer Beziehung der Vorzug gegeben wurde, während dieser hinsichtlich des stärkeren Verkehrszuges, als vorzüglicher anerkannt worden ist, so dürfte allerdings jetzt der Zeitpunkt seyn im Interesse unserer ganzen Provinz und der Stadt Gießen zu handeln". Als Gründe führte er an: "Kommt überhaupt keine Eisenbahn zwischen Kassel und Frankfurt zu Stande, so bleibt unser seitheriges Verhältnis bestehen und ich weiß nicht, ob nicht vielleicht gerade dieses wünschenswert sein dürfte. - Kommt dagegen eine Eisenbahn zu Stande, und es wird die Richtung über Fulda gewählt, so ist unserer Provinz der Transit von Norddeutschland nach Süddeutschland genommen und höchstwahrscheinlich für lange Jahre, vielleicht für immer verloren."

31 StAM, 60a, Nr. 50. Der Staatsminister Du Thil forderte die Gesellschaft zu Gießen am 11.05.1838 auf: "Sicherem Vernehmen nach haben Sie durch den Gr. Kreisbaumeister Müller zu Gießen über die Richtung, welche einer von Marburg über Gießen nach Frankfurt anzulegenden Eisenbahn, namentlich hinsichtlich der Überschreitung der Wasserscheide zwischen den Flußgebieten der Lahn und des Mains, Zeichnungen und Richtungsentwürfe aufnehmen lassen. Die Einsicht derselben ist uns notwendig und wir fordern Sie auf, diese Entwürfe und Zeichnungen mit den etwa dazu gehörigen Gutachten und Erläuterungen unverzüglich an uns einzusenden." Vgl. StAD G 31L, Nr. 811. Der Kreisbaumeister Müller schickte am 16. Juli 1838 auf Anforderung der Oberbaudirektion einen Bericht nach Darmstadt.

32 StAM 9a, Nr. 1777 u. 16XV, Kl. 1, Nr. 1. Dabei ließ das großherzogliche Innenministerium keinen Zweifel an seiner Haltung in der Linienfrage. Die "industriellen und kommerziellen Vortheile" würden "sich entschieden für die Bahn über Marburg und Gießen gehende Bahnlinie neigen". Du Thil ließ auch keinen Zweifel an seiner Ansicht in Bezug auf die Linie über Fulda. Sie erschien "in jeder Beziehung höchst problematisch" und gehörte seiner Ansicht nach "mehr in die Kategorie der Wagnisse als in die der wohlberechneten Spekulation". "Von diesen Ansichten ausgehend stellen sich uns der Konzessionierung einer Gesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Kassel aus durch das Fuldatal nach Frankfurt geführt werden soll große Bedenklichkeiten entgegen". (9a, Nr. 1777).

"In der That bietet dieselbe auch dem Genie des Künstlers durchaus keine Gelegenheit zu glänzenden Entwürfen und Werken, keine Bogenstellungen über Städte hinweg, keine unterirdischen Galerien, ... nicht einmal Serpentinirungen, ja nicht einmal Anwendung von Pferdekräften mit komplizierten Bremsvorrichtungen, - nur Blöcke einzurammen, nur Schienen zu legen."³³

Auch unter dem Aspekt der Rentabilität und des Verkehrsaufkommens hielt Schmitthenner die westliche Trasse für günstiger³⁴. Daneben führte er noch ein Argument gegen die Fuldaer Strecke an, welches, neben den technischen Schwierigkeiten, das ausschlaggebende werden sollte: die Haltung der anderen Staaten, vor allem Preußens³⁵.

Tatsächlich hatte sich das preußische Kriegsministerium inoffiziell bereits gegenüber dem Kasseler Eisenbahnverein zugunsten der Bahn über Gießen geäußert. Wenig später, nachdem die Gießener Eisenbahngesellschaft den Berliner Behörden eine Denkschrift zugespielt hatte, - dabei handelte es sich wahrscheinlich um das Gutachten Schmitthenners -, sprach sich der preußische Generalpostmeister Nagler in einem Brief nach Kassel ebenfalls gegen Fulda aus³⁶.

Ende August 1838 regte die Regierung in Darmstadt schließlich offizielle Verhandlungen über die Bahn von Kassel über Gießen nach Frankfurt an. Sie erhielt jedoch keine Antwort aus Kassel. Die kurhessische Regierung war unter erheblichen Druck geraten. Alle potentiellen Verhandlungspartner bei dem Eisenbahnprojekt setzten in der Linienführung andere Prioritäten. Um Vorentscheidungen durch private Aktionen auszuschließen, untersagte das Innenministerium in Kassel im Oktober 1838 den kurhessischen Eisenbahnvereinen die weitere Tätigkeit. Die Eisenbahnverhandlungen wurden von nun an nur noch intern, innerhalb der staatlichen Sphäre geführt. In der Öffentlichkeit wurde es still um die Eisenbahn³⁷. Von der Ausschaltung der Eisenbahnvereine im Kurfürstentum war anscheinend auch der Gießener Eisenbahnverein betroffen, denn nach 1838 schweigen die Quellen über ihn und es gab anscheinend keine weiteren Vorstöße der Stadt Gießen in dieser Angelegenheit³⁸.

Überhaupt wurde die Eisenbahnpolitik in den nächsten Jahren weniger von Gießen und Marburg aus beeinflußt. Die Zentren lagen in Kassel, Frankfurt und Darmstadt. Die Regierungen dieser drei Territorien begannen seit Anfang der vierziger Jahre ernsthafte Verhandlungen über den

33 F. Schmitthenner, Die Main-Weser-Bahn, Gießen 1838, S. 11.

34 Schmitthenner, S. 45-53.

35 Schmitthenner, S. 28-29 u. 45-46.

36 StAM 60a, Nr. 53, 17.03.1838 u. 9.04.1838; vgl. 16 XV, Kl. 1, Nr. 1.

37 60a, Nr. 50; 9a, Nr. 1777. Eine Reaktion aus Kassel erfolgte darauf nicht. Wie den Akten zu entnehmen ist hatte das kurhessische Außenministerium zwar den Auftrag zu einer ablehnenden Antwort erhalten. Dieser Auftrag wurde allerdings nicht ausgeführt. Eine Aktennotiz des Außenministeriums dazu lautete: "Dem Ministerium in Darmstadt ist auch noch nicht geantwortet worden, weil es mir nicht zweckmäßig schien die Eisenbahn von hier nach Frankfurt ganz von der Hand zu weisen." (16XV, Kl. 1, Nr. 1).

38 Vgl. StAD D12, Geheimes Cabinets Sekretariat 9/15 (neu). Die letzte mir bekannte Äußerung des Gießener Eisenbahnvereins stammt vom 21.04.1838. Es ist ein Gesuch an den Großherzog mit der Bitte um Unterstützung, "daß eine Bahnlinie gewählt werden wird, welche den Interessen der Provinz Oberhessen entspricht."

Bau einer Eisenbahn durch eine Aktiengesellschaft, von Kassel über Marburg/Gießen nach Frankfurt. Kurhessen hatte in der Frage der Linienführung zurückstecken müssen. Der Kurstaat und der Kasseler Eisenbahnverein hatte von Anfang an versucht, die verkehrspolitische Schlüsselstellung Kurhessens auszuspielen, um die Linie über Fulda durchzusetzen. Ohne die Mitwirkung der Nachbarstaaten drohte die geplante kurhessische Bahn jedoch isoliert und ohne Anschlußverbindungen zu bleiben. Weder Preußen, noch Hessen-Darmstadt wollten mitspielen. Kurhessen lenkte schließlich ein. Generell zeigte sich bei den Eisenbahnverhandlungen in Hessen, daß keiner der Staaten seine Vorstellungen vollständig durchsetzen konnte. Der Weg zum Kompromiß war allerdings oft langwierig und schmerzlich.

Die Verhandlungen über die Main-Weser-Bahn kamen zunächst nicht recht voran. Gegensätzliche Vorstellungen über die Linienführung und überzogene Geldforderungen, die Kurhessen an Frankfurt stellte, führten immer wieder zum Abbruch der Konsultationen. Neuen Schwung erhielt das Projekt erst, als das Großherzogtum 1842 seiner Ständeversammlung ein Eisenbahnbauprogramm vorlegte³⁹. Die Regierung hatte sich zum Bau auf Staatskosten entschlossen und schlug eine Eisenbahn von Norden nach Süden durch das ganze Land vor, die selbst nur Bestandteil einer noch größeren Nord-Süd-Verbindung sein sollte. Der Gießener Abgeordnete Prof. Schmitthenner betonte die vielfältigen Wirkungen des neuen Verkehrsmittels. Der Wohlstand des Landes werde vermehrt, die Steuerkraft der Einwohner gestärkt und damit gesamtwirtschaftliche Prozesse ausgelöst, die schließlich dem Staat selbst zugute kämen. In diesem Sinne begrüßte er die Entscheidung der Regierung zum Bau auf Staatskosten, denn solches Baukapital sei nicht verloren, "wie etwa bei einer Kriegsschuld", sondern diese "Schulden" würden dem Land unermeßlichen Vortheil abwerfen."⁴⁰

Hatte die Regierung in der Finanzierungsfrage weithin Zustimmung gefunden, so waren die Haltungen in der Frage der Linienführung wesentlich kontroverser. Regionale Gegensätze hatten sich ja schon durch die Existenz konkurrierender Eisenbahnkomitees geäußert und kamen jetzt erneut zum Ausbruch⁴¹. Nun begannen sich auch Stimmen aus Oberhessen, in der Diskussion wieder Gehör zu verschaffen. Als es nämlich um die Frage ging, welcher Landesteil zuerst eine Eisenbahn erhalten sollte, waren die Meinungen in der Ständeversammlung durchaus unterschiedlich. Die Abgeordneten der Provinz Starkenburg, die rheinhessischen Abgeordneten und die Oberhessen waren jeweils der Ansicht, ihrer Provinz gebühre der Vorrang vor den anderen. Starkenburg trug schließlich aus folgenden Gründen den Sieg davon: In Starkenburg lag die Landeshauptstadt Darmstadt und aus dem Jahre 1838 bestand bereits ein Staatsvertrag mit dem Großherzogtum Baden und der Stadt Frankfurt über eine Bahn von Frankfurt über

39 VHZKHD 9. LT, Supplementband, Nr. 36, Vorlage eines Eisenbahnbauprogramms am 4.04.1842.

40 VHZKHD 9. LT, Beil. 7, S. 3 u. 9.

41 Vgl. Diss. S. 72.

Darmstadt nach Mannheim⁴². Zweite Priorität erhielt die Bahn durch Oberhessen über Gießen, nicht zuletzt durch den Einsatz des Gießener Abgeordneten Prof. Schmitthenner. Er führte hauptsächlich entwicklungspolitische Argumente an und machte immer wieder deutlich, "daß die ganze Zukunft von Oberhessen an" die Eisenbahn "geknüpft ist." Würde eine andere Linie gewählt, "so ist der größte Theil der Provinz auf lange, vielleicht auf immer zur Armuth und Unkultur verurtheilt". Wird jedoch eine Linie eingeschlagen, "daß sich die Bahn über Marburg, mit Bahnhöfen und Einsteighallen zu Gießen, Butzbach, Friedberg und Vilbel, nach dem Main wendet, so geht künftig der ganze Strom von Menschen und Waren aus Nordeuropa durch Oberhessen, die stagnierenden Produkte seiner entlegensten Gegenden, Getreide, Vieh, Eisen, Bausteine, Kohlen usw. kommen in Bewegung, die Wetterau wird nahe an die Märkte von Frankfurt und Mainz gerückt. ... Cassel würde das größte Emporium in Norddeutschland werden, das jetzt sehr isolierte Oberhessen in die Mitte des Weltverkehrs treten und alle Vortheile eines großartigen Transits genießen."⁴³

Nach langen und heftigen Diskussionen nahmen die beiden Kammern des Darmstädter Landtags im Sommer 1842 das Eisenbahnbauprogramm der Regierung an und genehmigten gleichzeitig den Bau der Hauptlinien im Großherzogtum auf Staatskosten⁴⁴.

Entgegen den ursprünglichen Absichten der großherzoglich-hessischen Regierung, Eisenbahnen nur durch private Bahngesellschaften bauen zu lassen, war man jetzt von diesem Prinzip abgewichen. Zu dem Umdenkungsprozeß hatte einmal das Scheitern der Darmstädter Eisenbahngesellschaft für die Bahn von Frankfurt nach Mannheim den Ausschlag gegeben, zum anderen aber auch die wachsende Einsicht, welchen ökonomischen Machtfaktor eine Eisenbahnanlage darstellen konnte. Und dieses Instrument wollte die Regierung in Darmstadt keinesfalls aus der Hand geben. Sie entschied sich daher auf den Hauptlinien für den Staatsbahnbau.

Damit war eine wesentliche Vorentscheidung im hessischen Eisenbahnbau getroffen. Sowohl das Großherzogtum Baden und die Stadt Frankfurt im Falle der Main-Neckar-Eisenbahn, als auch Kurhessen und Frankfurt im Falle der Main-Weser-Bahn entschlossen sich daraufhin ebenfalls zum Staatsbahnbau. Einen Durchbruch in den Verhandlungen über die Main-Weser-

42 Schmitthenner war ein Wortführer der Eisenbahnbefürworter. In der Landtagsdiskussion um die Eisenbahnfrage stellte er z.B. die nationale und sicherheitspolitische Bedeutung der Eisenbahn an erste Stelle, und der argumentierte hier ganz ähnlich wie Friedrich List. Durch "äußerste Concentration der Staatskräfte zu Angriff und Vertheidigung" sollte die Eisenbahn "nebst dem Zollverein das stärkste Band der Vereinigung bilden ..., die Macht der Vertheidigung unberechenbar erhöhen" sowie "den Frieden und eine glückliche Zukunft" sichern.

VHZKHD 9. LT, Supplementband, Nr. 62 u. Beil. 7, S. 2.

43 VHZKHD 9. LT, Supplementband, Beil. Nr. 7, S. 6-7.

44 VHZKHD 9. LT, Nr. 61, S. 25; Nr. 65, S. 1-6.

Bahn stellte dies allerdings nicht dar. Die Verhandlungen schleppten sich noch bis Anfang 1845 hin, als endlich auch Frankfurt den Staatsvertrag unterzeichnete⁴⁵.

Für Gießen waren folgende Bestimmungen des Vertrages von Bedeutung; zunächst der Artikel 1, in welchem der Bahnverlauf festgelegt war:

"Unter der gemeinschaftlichen Mitwirkung der Kurfürstlich Hessischen Regierung, der Großherzoglich Hessischen Regierung und des Senats der freien Stadt Frankfurt soll eine Eisenbahn von Kassel über Marburg, Gießen, Friedberg, Vilbel und Bockenheim nach Frankfurt auf Staatskosten erbauet ... werden".

In Artikel 2 waren sodann die Orte für die Hauptbahnhöfe in Kassel, Gießen und Frankfurt bezeichnet⁴⁶. Außerdem wurden die Betriebswerkstätten für das großherzogliche Gebiet nach Gießen gelegt. Gießen wurde somit zu einem zentralen Ort an der Main-Weser-Bahn⁴⁷.

Nach mehr als zehn Jahren der Vorbereitung und Planung konnte der Bau endlich beginnen. Zu diesem Zweck errichtete die großherzogliche Regierung eine "Eisenbahn-Baudirection" für die Provinz Oberhessen mit Sitz in Gießen. Zu ihrem Leiter wurde der bereits genannte, aber mittlerweile zum großherzoglichen Provinzialbaumeister avancierte, Oberbaurat Müller ernannt⁴⁸.

Es begann jetzt die Phase des Eisenbahnbaus, die seit langem herbeigesehnt worden war: die konkreten Baumaßnahmen. Daran knüpften sich im Großherzogtum viele Hoffnungen. Man erwartete, daß einheimische Unternehmer und Betriebe bevorzugt bei der Auftragsvergabe berücksichtigt würden. Dadurch sollten schon in der Bauphase Impulse aus dem Eisenbahnbau an Handel, Gewerbe und Industrie weitergegeben, das Geld der beträchtlichen Investitionen im Land gehalten und der Eisenbahnbau als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme wirksam werden⁴⁹.

Die heimischen Gewerbe und die Industrie konnten die Anreize jedoch nur begrenzt aufnehmen, weil weder das technologische Wissen noch die notwendigen Produktionsmittel oder die Kapazitäten vorhanden waren, um das Verlangte in der geforderten Qualität und Menge zu liefern. So gingen die Großaufträge für Schienenlieferungen und für die Erstausrüstung an Lokomotiven alle ins Ausland oder in Staaten des Zollvereins. Eine Ausnahme bildete lediglich das Wagenmaterial, das ausschließlich von hessischen Betrieben bezogen wurde.

45 Kurhessen und Hessen-Darmstadt waren sich schon Ende 1844 einig gewesen. Lediglich die für Frankfurt so wichtige Bahnhofsfrage war noch offen. Die Stadt bestand aus mehreren getrennten Bahnhöfen, die beiden Hessen wollten dies unter allen Umständen vermeiden. Als Frankfurt sich weiterhin sperrte, unterzeichneten sie am 5. Februar 1845 den Staatsvertrag alleine, die Bahnhofsfrage blieb offen. Am 5. April unterzeichnete schließlich auch der Senat der Stadt Frankfurt den Staatsvertrag und der Weg zum Baubeginn war frei (StAM 9a, Nr. 1810; StAD G 31L, Nr. 811).

46 Regierungsblatt, 1845, S. 162.

47 StAD G 311, Nr. 1284.

48 Regierungsblatt, 1847, S. 4-5.

49 VHZKHD 10. LT, Nr. 62, S. 8; Nr. 64, S. 18.

Für den Bedarf an einfacheren Eisenteilen wurden Ausschreibungen nur innerhalb des Landes vorgenommen. Auch hier zeigte sich, unter welchen ungünstigen Wettbewerbsbedingungen die einheimischen Betriebe antraten. So erhielt der Hütteninspektor Klein von der staatlichen Ludwigshütte bei Biedenkopf aufgrund der niedrigsten Forderung den Zuschlag für ein Quantum Stoßplatten von 30.000 Stück⁵⁰. In einer Eingabe an das Ministerium der Finanzen bat er jedoch um Entbindung von der Lieferung zum gebotenen Preis.

"Nur durch die bedrückende Not der Bevölkerung um Biedenkopf habe man sich bei der Versteigerung in Gießen zu dem genannten Angebot veranlaßt gesehen, um einem Teil dieser Leute auch im Winter eine Beschäftigung zu geben".

Bei der Versteigerung in Gießen hätten Ausländer "nur aus Muthwillen einen geringeren Preis geboten" und die Ludwigshütte so zu einem nicht kostendeckenden Angebot veranlaßt⁵¹. Das Finanzministerium gab in diesem Falle dem beschäftigungspolitischen Aspekt den Vorrang vor den Sparsamkeitserwägungen und schloß mit der Ludwigshütte den Vertrag ab, zu einem etwas höheren Preis als dem zunächst gebotenen⁵².

Bei der Vergabe der Bauarbeiten stellten sich die Probleme in ganz ähnlicher Weise⁵³. Eine große Zahl von Beschäftigungslosen oder Unbeschäftigten - Kleinbauern, Landarbeiter, Tagelöhner, Handwerksgesellen und kleine Handwerksmeister - standen als Bauarbeiterpotential zur Verfügung. Da kaum technische Hilfsmittel für die Erdarbeiten und die Legung der Gleise existierten, waren viele Arbeitskräfte nötig.

Nach öffentlichen Ausschreibungen oder Versteigerungen wurden die Erdarbeiten in einzelnen Losen abgegeben. Oft übernahmen diese Arbeiten Gruppen von Kleinunternehmern oder Handwerkern aus der Umgebung der Baustelle, die sich zu diesem Zweck zu Unternehmergesellschaften zusammenschlossen. Die Regierung des Großherzogtums förderte dies, indem sie nach der Veröffentlichung des Vergabetermins Rundschreiben an die betreffenden Ämter mit der Aufforderung erließ, die Versteigerungen der Erdarbeiten bekanntzumachen und ausdrücklich auf die Möglichkeit der Arbeitsgesellschaften hinwies⁵⁴. Da die Bauarbeiten an der Main-Weser-Bahn mit den Mißernten und Hungerjahren der vierziger Jahre zusammenfielen, bekam der Staatsbahnbau den Charakter von Notstandsarbeiten⁵⁵. Die Landräte und die

50 StAD G 31L, Nr. 1438; vgl. VHZKHD 14. LT, Beil. 11, S. 6.

51 StAD G 31L, Nr. 1438; vgl. VHZKHD 14. LT, Beil. 11, S. 6.

52 VHZKHD 14. LT, Beil. 11, S. 6.

53 StAD G 31L, Nr. 1293, 1296, 1297, 1300; vgl. auch VHZKHD 10. LT, Beil. 184 und 1. K. Nr. 113 u. Beil. 136.

54 StAD G 15 Friedberg XXV, Abt. 3, Main-Weser-Bahn III; Erbach X, Nr. 146.

55 StAD G 15 Friedberg XXV, Abt. 3, Main-Weser-Bahn III; Erbach X, Nr.

146. Vgl. dazu D. Klinksiek, Die Eisenbahnbauarbeiter in der Frühzeit des Eisenbahnbaus in Bayern, in: Zug der Zeit, S. 249-253, hier S. 248. Auch die Regierung Bayerns sah sich angesichts ökonomischer Krisen in den vierziger Jahren und gegenüber der großen Zahl Erwerbsloser "gezwungen, Arbeitsgelegenheiten zu schaffen, bei denen auch der ungelernete Arbeiter seinen Lebensunterhalt verdienen konnte, und so nahm der Staatsbahnbau in den vierziger Jahren auch den Charakter von Notstandsarbeiten an."

Bürgermeister erhielten die Anweisung, dies "im Interesse der minder vermögenden Arbeiter-Classen möglichst zu befördern"⁵⁶. Von der Regierung aus, waren die Bauarbeiten regelrecht als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme gedacht⁵⁷.

Aber in Oberhessen stellten sich die erhofften wirtschaftlichen Impulse meist nicht ein. Da der Bau der Main-Weser-Bahn in die Krisenzeit zwischen 1846 und 1852 fiel, standen sich die gegensätzlichen Interessen der staatlichen Baubehörde und der notleidenden Bevölkerung gegenüber. Während die Verwaltungsorgane wegen der Geldknappheit auf äußerste Sparsamkeit achteten und die Preise für einzelne Arbeitslose sehr niedrig ansetzten, waren die Bewohner in der Provinz Oberhessen auf jeden möglichen Verdienst angewiesen. Bei den Versteigerungen trafen dann die Gebote der Unternehmer aufeinander und riefen eine heftige Konkurrenz hervor, was zu deutlichen Unterbietungen der vom Staat festgesetzten Anschlagssummen führte. Für die Regierung hatte dies den positiven Effekt, daß "besonders in der Sektion Butzbach, Friedberg und Vilbel" Einsparungen möglich wurden⁵⁸.

Nur die Notlage der Bevölkerung erklärt, warum sich Ortsbürger gegenseitig heruntersteigerten, bis Summen erreicht waren, die bei steigenden Lebensmittelpreisen nicht einmal mehr die Kosten deckten⁵⁹. Wenn dann noch ungünstige Bodenverhältnisse hinzukamen, bei einer oberflächlichen Taxierung des Geländes war dies nicht ausgeschlossen, entstanden den Unternehmungsgesellschaften große Verluste. Da die Baulose zum Festpreis versteigert wurden, blieb das Risiko bei den Unternehmern, und nur in seltenen Fällen fand sich die Baubehörde zu Nachzahlungen bereit⁶⁰. Waren die Unternehmer nicht mehr in der Lage, die Arbeiten fortzuführen oder termingerecht abzuschließen, übernahm der betreffende Sektionsingenieur das Los in Regie und stellte es auf Kosten der Unternehmer fertig. Ein Verfahren, das manche Unternehmer in den Ruin trieb⁶¹.

Die großen Hoffnungen, die zu Beginn des Bahnbaus in Hessen bestanden, erfüllten sich so nur zum Teil. Auf der einen Seite gelang es zwar, die Erdarbeiten und Hochbauten einheimischen Betrieben zu übertragen, so daß sie ihre Funktion als Notstandsarbeiten erfüllten. Da aber andererseits die wirtschaftlich ungünstigen Umstände auf die Preise drückten, erwiesen sich die Bauarbeiten nur zum Teil als Stimulans für die hessische Wirtschaft.

56 StAD G 15 Friedberg XXV, Abt. 3, Main-Weser-Bahn III; Erbach, X 146.

57 StAD G 15 Friedberg XXV, Abt. 3, Main-Weser-Bahn III. Vgl. dazu auch die Ausschreibungspraxis der kurhessischen Main-Weser-Bahn, die im Gegensatz zur darmstädtischen Main-Weser-Bahn überregional in der Eisenbahnzeitung für ihre Ausschreibungen inserierte (z.B. EZ 1847, S. 138). Aus dem Großherzogtum Hessen liegen solche Ausschreibungen in der EZ nicht vor.

58 In dem Bericht des Finanzministers über die Baukosten der Main-Weser-Bahn (VHZKHD 14. LT. Beil. 11, S. 6) wurden die dadurch möglichen Einsparungen ausdrücklich hervorgehoben. "Diese wird besonders in der Sektion Butzbach, Friedberg und Vilbel stattfinden und muß als hauptsächlich in den Zeitverhältnissen der letzten Jahre begründet betrachtet werden, welche eine außerordentliche Concurrenz ... veranlaßten".

59 StAD, G 31L, Nr. 1296, 1297, 1300.

60 StAD, G 31L, Nr. 1300.

61 StAD, G 31L, Nr. 1300.

Die angesprochenen Probleme bei den Bauarbeiten hingen aufs engste mit der Art der Finanzierung zusammen. Die Regierung in Darmstadt hatte sich, mit Zustimmung der Ständeversammlung, als erste in Hessen für den Bau der Eisenbahn auf Staatskosten ausgesprochen. Das notwendige Kapital wurde mit Staatsanleihen aufgebracht, die die Ständeversammlung garantierte. Dabei nahm die großherzogliche Regierung nicht die Vermittlung eines Bankhauses in Anspruch, sondern schrieb die Staatsanleihen selbst aus. Dieses Verfahren hatte sich bei der Main-Neckar-Bahn als recht praktikabel erwiesen und wurde nun auch für die Main-Weser-Bahn angewandt⁶². Hier fielen aber Baubeginn und Mißernten zusammen. Das ganze Projekt stand unter den Vorzeichen der Agrarkrise und der Revolution. Die Anleihen wurden zwar noch vollständig gezeichnet, die Ratenzahlungen gingen allerdings nur sehr unvollständig ein⁶³. Aufgrund der Mißernten waren die Steuererträge rückläufig, Eisenbahngelder mußten zum Ankauf von Getreide verwendet werden. Der finanzielle Spielraum der Regierung wurde immer enger. Eine Anleihe im Ausland aufzunehmen, war so gut wie unmöglich. Der Kapitalmarkt war leergefegt⁶⁴. Daher mußten die Bauarbeiten auf der ganzen Strecke eingestellt werden, und ruhten einen großen Teil des Jahres 1848.

Da man jedoch das Unruhepotential der arbeitslosen Eisenbahnarbeiter fürchtete, überdies die Regierung von Kurhessen auf den Weiterbau drängte, wurden die Arbeiten im Herbst des Jahres wieder aufgenommen. Die Ständeversammlung gab ihre Zustimmung zur Ausgabe von Grundrentenscheinen im Werte von 2 Mio. Gulden. Das Geld reichte aber nur bis ins Frühjahr 1849. Das bedeutete einen erneuten Baustopp. Die Regierung nahm nun weitere Anleihen ohne die Zustimmung der Ständeversammlung auf⁶⁵. Damit konnte der großherzoglich-hessische Teil der Main-Weser-Bahn schließlich vollendet werden. Als erstes Teilstück wurde die Strecke von Frankfurt nach Friedberg ihrer Bestimmung übergeben. Die Fertigstellung der Abschnitte Gießen-Lollar-Marburg und Friedberg-Butzbach erfolgte im Laufe des Jahres 1851. Lediglich auf dem Abschnitt Gießen-Butzbach verzögerte sich die Eröffnung noch bis 1852⁶⁶. In Gießen wurde jetzt die provisorische Eisenbahndirektion der Provinz Oberhessen aufgehoben und eine "Großherzoglich-Hessische Direction der Main-Weser-Eisenbahn ... als obere Behörde für den Betrieb dieser Bahn ... mit Beibehaltung dieses Sitzes in Gießen ... constituirt."⁶⁷

62 Da die Regierung nur sehr wenige Namensobligationen für die Finanzierung der Staatsbahnen ausgab, kann nichts darüber ausgesagt werden, woher das Kapital für die Baufinanzierung stammte. Anhand der wenigen Namensobligationen läßt sich aber feststellen, daß sich auch Gießener Bürger und Institutionen an der Finanzierung der Main-Weser-Bahn beteiligten, indem sie Namensobligationen zeichneten. Vgl. G 35A, Nr. 209.

63 Großherzoglich Hessisches Regierungsblatt 1846, S. 217 und S. 253.

64 VHZKHD, 11. LT, Beil. Nr. 251, S. 1 u. 333, S. 1.

65 Dröll. S. 46; vgl. Regierungsblatt 1849, S. 495-498 und 1850, S. 284-287.

66 P. Hoffmann, Der Bau der Main-Weser-Bahn, in: 700 Jahre Lang-Göns, Heuchelheim 1952, S. 37-65, hier S. 43 u. 45. Vgl. auch Püschel, B., Der Bau der Main-Weser-Bahn, in: Karben. Geschichte und Gegenwart, Karben 1973, S. 258-266, hier S. 273.

67 Regierungsblatt 1853, S. 443; vgl. dazu die Bestimmungen des Separatartikels 4 zum Artikel 7 des offenen Staatsvertrages über die Main-Weser-Bahn, StAD, G 31L, Nr. 811.

Als endlich am 15. Mai 1852 die Main-Weser-Bahn in ihrer ganzen Länge eröffnet wurde, und der erste Zug von Kassel bis nach Frankfurt fuhr, schien in Gießen alles zum besten zu stehen. Doch der Schein trog. In Gießen war noch immer die Bahnhofsfrage offen, an welcher sich die Gemüter der Bürger bereits 1845 erhitzt hatten. Der Anfang dieser Auseinandersetzungen reichte einige Jahre zurück. Noch bevor die Bauarbeiten begannen, war durch eine technische Kommission der drei an der Main-Weser-Bahn beteiligten Staaten eine genaue Terrainaufnahme auf der geplanten Bahnlinie vorgenommen worden. Diese Vermessungen brachten ein Ergebnis, mit dem viele Gießener nicht einverstanden waren. Das im Sommer 1845 verbreitete Gerücht, die Baubehörde beabsichtige den Bahnhof auf dem Seltersberg anzulegen, erregte "insbesondere bei dem Handel und Gewerbe treibenden" Teil der Gießener Bürger die "lebhaftesten Besorgnisse". Die Bahnhofsfrage spaltete die Bürger⁶⁸. Auf Drängen eines Teils der Bürger schickte der Stadtvorstand eine Eingabe nach Darmstadt: Ein Bahnhof mußte nach der übereinstimmenden Ansicht der Gewerbetreibenden und des Stadtvorstandes in der Nähe derjenigen Stadtteile angelegt werden, wo Handel und Gewerbe konzentriert waren und wo auf bequeme Weise Verbindungen mit der Eisenbahn hergestellt werden konnten. Für den ins Auge gefaßten Platz galt dies nach der Ansicht des Magistrats jedoch nicht⁶⁹.

Der Stadtvorstand machte daher zwei Alternativvorschläge: "Der eine ... befindet sich unterhalb der erbaut werdenden Lahnbrücke zwischen dem Neustädter Tor und dem Ausfluß des Stadtkanals in die Wieseck nach dem Selzertor hin und führt den Namen Hamm. Er ist ganz in der Nähe der ältesten Stadttheile, ... und in seiner Nähe läßt sich bei der demnächstigen Schiffbarmachung der Lahn der Hafen vortheilhaft anbringen⁷⁰. Auch dürfte er wegen der in neuerer Zeit so sehr in Anregung gebrachten Eisenbahnverbindung nach Coblenz vorzüglich geeignet erscheinen. Der zweite Platz liegt zwischen dem Walltor und Neustädter Tor der Altstadt ganz nahe, wird mit dem Namen Gartenfeld bezeichnet und bei ihm können ebenfalls außer den bereits bestehenden Straßenverbindungen leicht weitere Communicationswege hergestellt werden."

Daher bat der Stadtvorstand, den Hauptbahnhof in möglichster Nähe der ältesten Stadtteile anzulegen und dabei die genannten beiden Orte, den Hamm und das Gartenfeld, vorzugsweise zu berücksichtigen⁷¹.

68 StAG L 1464.

69 StAG L 1464, 19. 6. 45.

70 In einem Staatsvertrag hatten sich Preußen, Nassau und das Großherzogtum Hessen 1844 über den Ausbau der Lahn zum Schifffahrtsweg von der Mündung bis nach Gießen geeinigt. Zusammen mit den zu diesem Zeitpunkt freilich noch recht vagen Plänen einer Eisenbahn Gießen-Koblenz bot sich der Stadt Gießen die durchaus verlockende Perspektive, ein Knotenpunkt zwischen Eisenbahn und Wasserstraße zu werden. Vgl. K. Fuchs, Zur Verkehrspolitik des Herzogtums Nassau 1815-1866, in NAN 77/1966, S. 134-141 u. ders., Die Lahn als Schifffahrtsweg im 19. Jahrhundert, in: NAM 75/1964, S. 160-201.

71 StAG L 1464, 19.06.45. Wenig später signalisierte der großherzogliche Kreisrat Prinz seine Unterstützung: "Übrigens mag der Stadtvorstand darauf vertrauen, daß ich auch in dieser Sache den städtischen Interessen meine ungeteilte Fürsorge nach Möglichkeit und nach den speziellen Verhältnissen zuwenden werde."

Aber auch die Bewohner des Seltersberges richteten in ihrem Sinne eine Eingabe an die Regierung, und sie bezeichneten darin die Vorstellungen des Stadtvorstandes als "gegen die Wohlfahrt der Stadt als solche, ihres Handels, ihrer Fabriken und der Gewerbe" gerichtet⁷².

Die Eingabe des Gießener Stadtvorstandes blieb ohne Antwort. Da beschloß der Gemeinderat die Wahl eines Komitees, welches, unter Zuziehung einer beliebigen Anzahl Gießener Bürger, alle Schritte zu tun habe, um den "Bahnhof möglichst nahe an die Stadt zu bringen"⁷³. Das Komitee arbeitete eine neue Petition aus, welche mit den Unterschriften von 373 Gießener Einwohnern versehen nach Darmstadt geschickt wurde. Hierin wies es die Vorwürfe der Seltersberg-Eingabe zurück und stellte die Bewohner des Seltersbergs als eine quantité négligeable dar. Auf dem Seltersberg befänden sich gerade zweiundzwanzig Häuser und bei deren Bewohnern handele es sich "mit wenigen Ausnahmen" nur um "Angestellte". "Der Stand der Fabrikanten, Kaufleute und Gewerbetreibenden" sei aber "in der Stadt ansässig" und daher sollte der Bahnhof möglichst nahe bei der Stadt angelegt werden⁷⁴.

Die Bahnbehörde setzte für die Anlage des Bahnhofes jedoch andere Prioritäten. In ihren Überlegungen spielten technische Erwägungen bei der Trassenführung die entscheidende Rolle. Für die Gießener wurde dadurch der Provinzialbaumeister Müller, Chef der "Eisenbahn-Baudirection" für die Provinz Oberhessen, einer der ersten Eisenbahnbefürworter in der Stadt und Mitglied des einstigen Eisenbahnvereins, zu einem wichtigen Gegenspieler. In einem Gutachten, das er als Mitglied der gemeinsamen technischen Kommission für die Main-Weser-Bahn über die Linienführung erstattete, ging er auch auf die Bahnhoffrage in Gießen ein. Er votierte für den Bahnhof auf dem Seltersberg. Den Gießener Vorstellungen widersprach er vor allem aus vier Gründen: Erstens würde bei einer Verlegung des Bahnhofes die Trassenführung insgesamt beeinflußt, was bei der Weiterführung der Strecke in Richtung Butzbach zu technischen Schwierigkeiten und finanziellen Mehraufwendungen führen mußte. Dort wollte man einen Tunnel einsparen. Zum zweiten hielt er den felsigen Baugrund auf dem Seltersberg für günstig. Drittens bot dieser Standort die Möglichkeit einer direkten Verbindung mit der Lahn, deren Ausbau an der Einmündung der Wieseck enden sollte. Schließlich ergab sich seiner

72 StdAG L 1464, 16.08.45. Vgl. zur Eingabe der Bewohner des Seltersberges StdAG L 1464, 31.03.1846 Entwurf einer Eingabe des vom Gemeinderat gewählten Komitees.

73 StdAG L 1464, 17.03.46. Mitglieder waren die Gemeinderäte Dr. Bansa, Labroise, Löber, Fillmann und Noll.

74 StdAG L 1464, 31.03.1846. Konzept der Vorstellung und Bitte. Daß diese Aussage nicht korrekt war ergibt sich aus den Akten über die Anlage eines neuen Anatomiegebäudes aus dem Jahre 1838, StAD G 31L, Nr. 811. Es standen dort die Häuser des Geheimrats Dietz, des Kaufmanns Müller, des Hofgerichtsrats Knorr und des Prof. Dr. Birnbaum. Daneben gab es in dieser Gegend allerdings noch einiges unbebautes Gelände mit Gärten und Äckern.

Ansicht nach durch den außerhalb Gießens liegenden Bahnhof für die Stadt die Möglichkeit zu einer ungehinderten Ausdehnung⁷⁵.

Als dies in Gießen bekannt wurde, entfalteten der Magistrat und die Bürger erst recht vielfältige Aktivitäten, mit der sie das Blatt zu wenden hofften. Der Gemeinderat beschloß Bohrversuche auf dem Hamm und im Gartenfeld und bestellte Gutachten von ausländischen Technikern, um die Expertisen der großherzoglichen-hessischen Baubeamten zu entkräften⁷⁶. Auf dieser Grundlage sandte der Stadtvorstand auf seine Kosten eine Delegation nach Darmstadt, um dort vor Ort seine Interessen vertreten zu lassen. Gleichzeitig wurde der Gießener Abgeordnete, Prof. Schmitthenner, eingeschaltet, dem man nahelegte, einen den Interessen der Stadt entsprechenden Antrag in der Ständeversammlung einzubringen und auch sonst in geeigneter Weise für die Sache der Stadt zu wirken⁷⁷.

Die Berichte der Delegation und Schmitthenners wichen in ihrer Einschätzung der Lage voneinander ab. Wo die Delegation die Aussicht wahrnahm, daß die Wünsche des Stadtvorstandes in Beziehung auf den Bahnhof berücksichtigt werden würden, schrieb Schmitthenner, der Standort auf dem Seltersberg scheine beschlossen und in dem Wunsch, den Bahnhof in Stadtnähe zu bauen, "würde nur ein Partikularwunsch gesehen, gegen den wiederholt auch andere Bitten in Darmstadt vorgetragen ... worden seien." In Darmstadt würde das Prinzip vertreten, "den bestehenden Verkehr nicht zu hemmen und demzufolge Bahnhöfe einige hundert Schritte vor den Städten anzulegen"⁷⁸. Auch seine Anfrage an die Ständeversammlung, worin er im Auftrag der Stadt um Unterstützung der Gießener Belange in der Bahnhofsfrage gebeten hatte, stieß in der Ständeversammlung auf keinerlei Interesse⁷⁹. Er selbst plädierte schließlich ebenfalls für den Seltersberg als Standort und hielt eine Änderung der Entscheidung der Behörden für zweifelhaft⁸⁰.

75 StAD G 31L, Nr. 811, Bericht vom 14.09.1845. "Es hat dieses Project gewiß sehr vieles für sich, indem man eines Theils dorten für die zu errichtenden Gebäude mit Bestimmtheit auf sehr günstigen Baugrund (Felsen) rechnen kann, anderen Theils aber eine unmittelbare Verbindung mit der Lahnschiffbarmachung, welche allem Anschein nach am Einfluß der Wieseck endigen wird, leicht herzustellen ist." "Ein vermittelnder Vorschlag würde der sein, den Bahnhof auf die ... Stelle zwischen der Altstadt und neuen Vorstadt, zu verlegen, wo er sich der als Schiffsfahrts-Canal herzustellenden Wieseck unmittelbar anschließen würde, während jedoch der eben berührte Nachtheil, daß eine Erhöhung bis über den höchsten Wasserstand stattfinden müßte, ebenfalls nicht zu vermeiden wäre (...). Jedenfalls wird indessen aus dem Vorgetragenen erhellen, daß nur die so eben gedachte Stelle und die früher projektierte, hinter dem Anatomiegebäude, in Betrachtung gezogen werden können."

76 StDAG L 1464, 17.07.1846, 30.07.1846, 3.08.1846. Am 18.08.1846 lieferte der Ingenieur Wagner aus Kassel sein Gutachten, welches, versehen mit einem zustimmenden Kommentar des Obergeringieurs der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn und der kurhessischen Main-Weser-Bahn, Francois Splingard, die Position des Stadtrates bestätigte. Das Gutachtens Stephans fiel nicht so positiv aus und wurde von der Stadt nicht weiter verwandt.

77 StDAG L 1464, 21.08.1846 Beschluß, einer Delegation nach Darmstadt. 12.11.1846 Schmitthenner soll Antrag stellen.

78 StDAG L 1464, 7.11.1846 Schreiben Schmitthenners an den Bürgermeister.

79 Verhandlungen der ersten Kammer der Landstände des Großherzogtums Hessen, 10. Landtag, Prot.Nr. 118 vom 23. Juni 1847.

80 StDAG L 1464, 7.11.1846 Schreiben Schmitthenners an den Bürgermeister.

Schmitthener behielt recht. Die einmal abgesteckte Bahnlinie ließ sich nicht ohne erhebliche Mehrkosten nach den Sonderwünschen einzelner Gemeinden abändern. Am 16.11.1846 erhielt der Stadtvorstand einen Ministerialerlaß, wonach die "Bitte um Bestimmung des Bahnhofplatzes im Hamm allerhöchsten Orts nicht bewilligt" worden war. Begründet würde diese Entscheidung damit, es entstünden zu hohe Kosten aber nur wenige Vorteile. Die Baustelle auf dem Seltersberg sei dagegen von seiner Hoheit dem Großherzog allergnädigst genehmigt worden⁸¹.

Bei der Herstellung der Bahntrasse war man natürlich auf eine möglichst gerade Linienführung bedacht. In vielen Fällen lagen die Anhaltstellen und Bahnhöfe daher weit außerhalb der Ansiedlungen. Das berichtete auch der Chef der Eisenbahn-Bau-Direction der Provinz Oberhessen, der Provinzialbaumeister Müller, als er im März 1847 von einer Reise zu den sächsischen und preußischen Eisenbahnen zurückgekehrt war. "Es ist mir ... die Bemerkung interessant gewesen, daß beinahe an allen größeren Städten ... die Bahnhöfe sehr weit, mitunter wohl eine halbe Stunde, von der Stadt entfernt liegen, und ich habe dabei an Gießen gedacht, wo man wegen einer Entfernung von 5 Minuten ein so großes Aufsehen macht."⁸²

In der Regel wurden nur bei Residenzstädten oder bei Handelszentren wie Frankfurt und Mainz Ausnahmen gemacht. Aber auch dann ließen die enge Bebauung und zum Teil noch vorhandene Befestigungswerke Bahnhofsanlagen innerhalb von Städten nur selten zu. Dies galt natürlich auch für Gießen.

Die Finanzierung gab schließlich den Ausschlag. Am 9.08.1847 erhielt der Stadtvorstand erneut einen ablehnenden Bescheid. Daran änderte sich nichts mehr, obwohl die Gießener nicht aufgaben und noch bis Anfang der fünfziger Jahre ihren Plan weiterverfolgten⁸³.

Der Bahnhof wurde auf dem Seltersberg erbaut. Bis der Bahnhof mit seinen Einrichtungen im Jahre 1854 betriebsbereit war, errichtete die Main-Weser-Bahn-Verwaltung am Oswaldsgarten eine provisorische Haltestelle, die somit seit 1850 als erster "Bahnhof" Gießens gelten kann⁸⁴.

Mit der Eröffnung der Eisenbahn ergaben sich für die Gießener Geschäftsleute neue Möglichkeiten. Weitere wirtschaftliche Perspektiven eröffneten sich, als zu Beginn der sechziger Jahre die Bahnen Gießen-Koblenz und Gießen-Deutz fertiggestellt waren. Gießen wurde zu einem kleinen Eisenbahnknoten. In anderen Teilen Oberhessens kamen die Vorteile der Eisenbahn dagegen nicht in gleicher Weise zum Tragen, z.B. in Marburg.

81 StdAG L 1464, 16.11.46.

82 StAD G 31L, Nr. 843, 10.03.1847.

83 StdAG L 1464, Schmitthener in Darmstadt an Bürgermeister. Die Anlage des Bahnhofs auf dem Hamm würde einen finanziellen Mehraufwand von 300.000 fl. erfordern. Vgl. Erlaß des Finanzministeriums vom 9.08.1847. Auch ein weiterer Antrag im Jahre 1849 wurde abschlägig beschieden, Erlaß vom 18.10.1849.

84 Vgl. E. Knauß, Gießen - Vergangenheit und Gegenwart -, Gießen 1981, S. 41.

Hier änderte der Eisenbahnbau nicht nur wenig an der schlechten wirtschaftlichen Situation, sondern der wirtschaftliche Niedergang setzte sich sogar in der ganzen kurhessischen Provinz Oberhessens trotz des Eisenbahnbaus fort. Der Nationalökonom Bruno Hildebrand beschrieb in den siebziger Jahren die wirtschaftliche Lage in der ehemaligen kurhessischen Provinz Oberhessens folgendermaßen:

"Der früher starke Verkehr der Landstraßen erstarb und trügerisch war die Hoffnung auf den Schienenweg. Derselbe führte den kleinen Landstädten keinen Verkehr zu, er trägt den wenigen vorhandenen in die Ferne hinaus und macht die sichersten Käufer vom platten Land der Nachbarschaft untreu. Sie fahren stolz an der alten Marktstadt vorüber zum nächsten größeren Verkehrsmittelpunkte."⁸⁵

So zeigte sich, daß auch in Orten, die endlich den lang ersehnten Bahnanschluß erhalten hatten, nicht alle Hoffnungen in Erfüllung gingen. Aufschwung und Stagnation lagen, wie die Beispiele Gießens und Marburgs belegen, in Oberhessen dicht beieinander. Mit der Eisenbahn, einem verbesserten Verkehrsträger war zwar eine wichtige Voraussetzung zu weiteren wirtschaftlichen Entwicklungen geschaffen, aber die Eisenbahn allein löste keines der bestehenden Probleme.

85 StAm 19i, Nr. 341. Vgl. B. Hildebrand, Die Nationalökonomie der Gegenwart und Zukunft und andere gesammelte Schriften, hg. von H. Gehring, Bd. 1, Jena 1922, S. 140-150.