

Auslande beziehen. Wie die Welt sich verwandelte, das lehrte das tragikomische Beispiel des Generalpostmeisters Nagler. Dieser Todfeind der Eisenbahnen wollte jetzt, nach seiner Niederlage (1839), selber mit den Mitteln der königlichen Post eine Bahn von Halle durch die Goldene Aue nach Kassel bauen, mit Zweigbahnen nach Erfurt, Weimar, Gotha, und sie zum Besten des Postfiskus verwalten. Rother empfahl den Plan dem Könige aufs wärmste, da Post und Eisenbahnen eigentlich denselben Zweck verfolgten. Die anderen Minister jedoch erklärten sich dawider. Sie wollten das Monopol der Post nicht noch erweitern; und wельch eine partikularistische Thorheit, die uralte Handelsstraße, die durch das innere Thüringen über Erfurt und Gotha führte, absichtlich zu umgehen, bloß weil der Weg durch die Goldene Aue mehr preussisches Gebiet berührte!

Als nunmehr auch Frankfurt in die Eisenbahn-Bewegung eintrat, da zeigten sich schon die dunklen Schattenseiten der neuen Erfindung. Eine Uneigennützigkeit, wie sie die Leipziger und die Magdeburger Kaufleute bewiesen hatten, ließ sich von der Residenzstadt Rothschilds nicht erwarten; dort wurde der Kaufmannsgeist nicht durch eine monarchische Gewalt gezähmt. Schon die Frage, auf welchem Ufer des Mains die geplante Frankfurt-Mainzer Eisenbahn angelegt werden sollte, verursachte ärgerlichen Zwist. Nassau verlangte den Bau auf dem dichter bevölkerten rechten Mainufer, Hessen begünstigte sein linkes Ufer; und der Bundestag erlaubte nicht, daß die Mainzer Festungsbehörden sich unmittelbar mit der Gesellschaft verständigten, obwohl der Festungsingenieur, der preussische Major Pientka, sogleich ein treffliches Gutachten abgegeben hatte. Nach langem Streite ward endlich beschlossen, die Bahn auf dem rechten Ufer zwischen Frankfurt und Castel auszuführen (1838); denn eine Überbrückung des Rheins galt noch für unmöglich. . . . .

Die Größe der beginnenden socialen Umwälzung ließ sich am sichersten daran erkennen, daß schlechterdings niemand ihre Folgen genau vorhergesehen hatte. Nicht bloß der Gesamtverkehr wuchs über alle Vorhersehungen hinaus; hatten doch selbst mutige Männer höchstens gehofft, die Eisenbahnen würden den Chausséen etwa ebenso weit überlegen sein wie diese vormalig den alten Landwegen. Auch im einzelnen kam fast alles anders als die klügsten Leute erwarteten. Der Betrieb der Eisenbahnen war unzweifelhaft ein Monopol, und jener Paragraph des preussischen Eisenbahngesetzes, welcher auch anderen, nicht zur Gesellschaft Gehörigen den Transport gestatten wollte, erwies sich