

Projekt

einer Eisenbahn von Mainz über Wiesbaden

durch das

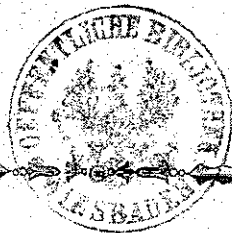
Marthal und über den Westerwald

nach

Wissen a. d. Sieg,

veröffentlicht

in dem Auftrage der in den beteiligten Gemeinden bestehenden Comité's
von dem Central-Comité in Wiesbaden.



Wiesbaden.

Druck von Adolph Stein.

1869.



Die Anlage einer Eisenbahn von Wiesbaden über Schwalbach nach Diez und über den Westerwald kann als eines der ältesten und wohl als das älteste der Nassauischen Eisenbahnprojekte bezeichnet werden.

Es war dasjenige, das sich aus der Beschaffenheit des vormaligen Herzogthums, insofern dieses durch eine solche Bahn seiner größeren Ausdehnung nach mitten durchschnitten und gleichzeitig mit den hauptsächlichsten Handelsplätzen am Mittel- und Niederrhein in unmittelbare Verbindung gebracht wurde, gewissermaßen von selbst ergab.

Die Agitation dafür hat bereits in den 40er Jahren begonnen und sie ist, wenn auch bisweilen eine Ruhepause eingetreten war, doch immer von Neuem wieder aufgenommen worden.

Für denjenigen Theil des Projektes, welcher als die Westerwälder Bahn bezeichnet zu werden pflegt, konnte noch als spezielle politische Ursache die Lösung der Westerwälder Nothstandsfrage zur Finanzmaßnahme irgend welcher staatlichen Unterstützung geltend gemacht werden.

Dem diese Frage des Westerwälder Nothstandes hat für Nassau schon seit den 30er Jahren auf der Tagesordnung gestanden und sie ist bis zur Stunde noch nicht von derselben verschwunden.

Die Gründe für den andern Theil des Projektes, die von Wiesbaden über Schwalbach durch das Kartthal nach Diez zu errichtende Bahnlinie, sind in einer von Seiten der Diezer Gemeindebehörde in den 50er Jahren bei der vormaligen Nassauischen Centralstelle in Wiesbaden eingegebenen Denkschrift zusammengefaßt worden.

Wenn das ganze Projekt verwirklicht und demnächst eine senkrecht auf diese Bahnlinie fallende, dem Lahnflusse von Osten nach Westen folgende Bahn gebaut wurde, so besaß Nassau ein System von Eisenbahnen, welche in jeder Hinsicht die reichen Hülfquellen des Landes aufzuschließen geeignet waren und gleichzeitig die naturgemäßen, jene selber in das allgemeine große Verkehrsnetz einfügenden Anschlüsse theils besaßen, theils in naher Zukunft zu erlangen hoffen durften.

Der wirkliche Verlauf war ein anderer.

Von den beiden für Nassau naturgemäßen Projekten wurde nur das eine der Lahn-Eisenbahn von Wehlar nach Lahnstein — statt des andern, das Land in seiner größeren Ausdehnung von Norden nach Süden durchschneidenden Projektes aber wurde die peripherische Bahn von Wiesbaden dem rechten Rheinufer entlang nach Lahnstein auf Staatskosten in Ausführung gebracht.

Die Ausführung der Westerwälder Bahn zumal scheiterte an Ursachen, welche mit der von Nassau befolgten Zollvereinspolitik zusammenhingen.

Indessen war der künftige Bau einer Karobahn und einer Westerwälder Bahn darum nicht aus den Augen verloren, vielmehr war für den Einschnitt beider Bahnen in die Lahnbahn, für den der Karobahn in Diez, den der Westerwälder Bahn in Limburg, Vorsorge getroffen worden.

In dem Frühjahr 1862 bildete sich denn auch aus Bewohnern der Städte Wiesbaden, Schwalbach und Diez, unter dem Hinzutritte des Gemeinderathes einer jeden derselben, ein Comité in der Absicht, für das Projekt einer diese drei Städte mit einander verbindenden Kar-Eisenbahn von Neuem thätig zu sein.

Das Comité ist für den genannten Zweck seitdem unausgesetzt bemüht gewesen und in seiner Thätigkeit nur eine kurze Weile durch den Tod seines der öffentlichen Wirksamkeit leider viel zu frühe entrißenen Vorsitzenden, des Abgeordneten Dr. Friedrich Lang in Wiesbaden, der die Bedeutung des Unternehmens im vollsten Sinne zu würdigen wußte, unterbrochen worden.

Auch ist das Comité stets dessen eingedenk geblieben und in jeder seiner Sitzungen ist zur Sprache gekommen, daß die Karobahn nur in dem Anschlusse an die Westerwälder Bahn, wie umgekehrt diese nur in dem Anschlusse an jene, ihre hauptsächlichste Bedeutung habe.

Die Ereignisse des Jahres 1866 und die dadurch herbeigeführte Einverleibung Nassaus in Preußen konnten selbstredend an dem bestehenden, aus der gegebenen Configuration der Flußgebiete in Verbindung mit dem bereits ausgeführten Eisenbahnnetz und den vorhandenen Mittelpunkten der Bevölkerung hervorgegangenen Eisenbahnprojekte nichts ändern.

Wohl aber durften diejenigen, welche sich für dasselbe bemühten, nunmehr nachdem die bis dahin entgegenstehenden politischen Hindernisse beseitigt waren und die Erweiterung der staatlichen Grenzen die Gewißheit einer unbefangenen Beurtheilung gewährt hatte, mit besserem Grunde die baldige Verwirklichung erhoffen.

Auch darf es füglich als ein Beweis von der Stärke dieser Interessen und von der bei der Bevölkerung vorhandenen Erkenntniß ihrer Bedeutung angesehen werden, daß diese, wie sehr sie auch durch die neuen staatlichen Einrichtungen und die große Anzahl neuer, in alle gewohnten Verhältnisse tief einschneidender Gesetze in Anspruch genommen war, von ihrer Thätigkeit für das genannte Eisenbahnprojekt nicht abließ und vielmehr noch in erhöhtem Maße für dasselbe eintrat.

Einer Deputation des Gemeinderathes von Wiesbaden, welche sich im Oktober 1866 nach Berlin begab, und für das Projekt dort thätig war, wurde von entscheidender Stelle das Interesse an einer direkten näheren Verbindung der Rheinischen und Westphälischen Kohlenbecken mit dem Mittelrheine mittelst einer das ehemalige Herzogthum von Norden nach Süden durchschneidenden Bahulinie bekundet, und die unbedingte Gewährung der Concession an Privatunternehmer mit zulänglichen Mitteln, oder an bestehende Aktien-Gesellschaften verheißen.

Einer Deputation des Diezer Gemeinderathes und des Kar-Eisenbahn-Comités, welcher der Herr Handelsminister während einer Reise durch das Marthal im Juni 1867 eine Unterredung gewährte, wurde gleichfalls die Zusicherung zu Theil, daß dem Projekte einer Eisenbahn durch das Marthal jede Unterstützung gewährt werden würde.

Es währte nicht lange, daß die solchergehalt von dem Comité vertretenen Wünsche der Bevölkerung schon theilweise verwirklicht werden sollten.

Dem in dem Jahre 1867 zusammenberufenen Landtage bereits wurde ein Gesetz über den für Rechnung des Staates auszuführenden Bau einer Eisenbahn von Hahnstätten nach Diez, und einer weiteren von Limburg nach Hadamar vorgelegt und im Februar 1868 wurde die von beiden Häusern des Landtages genehmigte Vorlage als Gesetz verkündigt.

So war denn der erste Schritt einerseits zur Verwirklichung des Karbahnprojektes mit dem beabsichtigten Bau der Strecke Hahnstätten — Diez (von $1\frac{1}{2}$ Meile), andererseits zur Ausführung der Westerwälder Bahn mit demjenigen der Strecke Limburg — Hadamar (von 1 Meile) gethan, während die beiden Ausmündungspunkte Diez und Limburg bekanntlich zwei unmittelbar benachbarte Stationen der Nassauischen Bahneisenbahn bilden.

Jene beiden Strecken sind in dem Baue begriffen und werden voraussichtlich noch in dem Laufe des Jahres 1869 dem Betriebe übergeben werden.

Der in diesen Thatfachen unmittelbar gegebene Antrieb zu fortgesetzter Thätigkeit des Comité's und speziell die in der Bevölkerung Wiesbadens mehr und mehr allgemein gewordene Erkenntniß der hohen Bedeutung des Unternehmens für diese Stadt führte dahin, neue Bundesgenossen für die Verwirklichung zu werben.

Was war natürlicher, als die Bahn von Wiesbaden aus in der gleichen Richtung weiter zu führen?

So entstand die Idee einer Fortsetzung der Bahn nach Mainz oder einer direkten Verbindung dieser Stadt mit Wiesbaden mittelst fester Ueberbrückung des Rheins in der Richtung auf Biebrich.

Die Idee fand in Mainz einen empfänglichen Boden.

Der dortige Gemeinderath, sowie die dortige Handelskammer bekundeten gleichmäßig ihr Interesse, und bereits im Oktober 1868 konstituirte sich anstatt des bisherigen ein neues, durch Mitglieder dieser beiden Körperschaften verstärktes, Comité, das als seine Aufgabe die Agitation für den Bau einer Eisenbahn von Mainz über Wiesbaden durch das Marthal und über den Westerwald zum Anschlusse an die Deutz — Siegener Bahn bezeichnete.

Die damalige Beschaffenheit der Eisenbahnverbindung zwischen Ruhr und Sieg in's Auge gefaßt, bot sich Bezdorf als der geeignete Anschlußpunkt dar.

Es traten indeß bald Ereignisse ein, die keinen Zweifel gestatteten, daß, anstatt des eben genannten Punktes, die nächste westlich davon gelegene Station Wissen gewählt werden müsse.

Dem jüngsten Preussischen Landtage nämlich wurde ein Gesetzentwurf vorgelegt, wonach die königliche Staats-Regierung die Ermächtigung beantragte, durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft eine Eisenbahn von Finntrop, einer Station der Ruhr-Sieg-Bahn, im Bigge-Thal aufwärts über Olpe nach Rothe-Mühle auszuführen zu lassen.

Diese Gesellschaft hatte sich bereits im Jahre 1866 bei Conzessionirung der sog. Ruhr-Thal-Bahn (von Düsseldorf über Meschede nach Warburg-Kassel) bereit erklärt, auf Verlangen des Staats eine Eisenbahn von Finntrop nach Olpe, und, sobald es Seitens des Staates für angemessen erachtet werde, auch eine Fortsetzung dieser Bahn über Olpe hinaus nach einem mehr oder minder entfernten Punkte in der Richtung nach Köln oder zum Anschlusse an eine nach Köln gehende Eisenbahn als Zweigbahn der Ruhr-Sieg-Bahn auszuführen.

Als Zweck der Vorlage wurde in den Motiven die Hebung der seit dem Baue der Hagen-Siegener Bahn zurückgegangenen Montan-Industrie im Biggethal und die Unterstützung der gänzlich verarmten Bevölkerung in dem Kreise Olpe bezeichnet, während das gleichzeitige Begehren einer staatlichen Subvention mit Rücksicht auf die Kostspieligkeit des Baues begründet wurde.

Selbst in dem Falle nun, daß die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund der nach §. 4 ihres Statut-Nachtrages vom 1. October 1866 dem Staate zustehenden Berechtigung demnächst veranlaßt werden würde, nicht in südlicher Richtung nach Wissen, womit nämlich gleichfalls der „Anschluß an eine nach Köln gehende Eisenbahn“ gewonnen sein würde, sondern entweder von Olpe durch das obere Aggerthal, oder von Rothe-Mühle durch das Wiehlthal und das untere Aggerthal weiter nach Köln zu bauen, so würde gleichwohl der Weiterbau von Rothe-Mühle nach Wissen bei der ganz unbedeutenden Entfernung dieser beiden Punkte von einander sicher nicht lange auf sich warten lassen.

Diese in die Augen springende hohe Bedeutung der erwähnten Gesetzworlage mit unserem Projekte bestimmte daher den geschäftsleitenden Ausschuss des Comités in Wiesbaden, die dem letzteren aus derselben Veranlassung damals gleichzeitig für den Fall der Annahme des Gesetzentwurfes angetragene Vereinigung mit den verbündeten Eisenbahn-Comités Wissen-Morsbach-Hachenburg anzunehmen, und das für die Bewohner Nassau's speziell vorhandene Interesse an der Annahme der Vorlage den Abgeordneten aus dem Regierungsbezirke in Berlin geziemend darzulegen.

Der Regierungsentwurf wurde mit einem hier unwesentlichen Amendement zum Beschlusse erhoben, und die Vereinigung des Comités Mainz-Wiesbaden-Schwalbach-Diez mit dem Comité Wissen-Morsbach-Hachenburg wurde zur Thatsache.

Diesem kurzen Berichte über die Entstehung mag hier schon hinzugesetzt werden, daß die Hessische Ludwigs-Bahn-Gesellschaft zu Mainz sich bereit erklärt hat, einestheils die Bahnstrecke von Mainz bis Wiesbaden mit fester Ueberbrückung des Rheines für ihre Rechnung auszuführen, andernteils die Vorarbeiten für die Strecke von Wiesbaden durch das Marththal und über den Westerwald nach Wissen unter der Voraussetzung vornehmen zu lassen, daß ihr, falls die Bahn von dem Staate selbst gebaut oder die Conzession hierzu einer andern Gesellschaft ertheilt werden sollte, die für die Vorarbeiten aufgewendeten Kosten zurückerstattet würden, oder doch daß ihr die Zusicherung gegeben werden wolle, es solle ihr unter den Bewerbern für die projectirte Linie bei gleichen Bedingungen der Vorzug eingeräumt werden.

Das Comité hat die erforderlichen Schritte eingeleitet, um zunächst die Conzession zu den Vorarbeiten mit diesem von ihm für billig erachteten Vorbehalte für die genannte Gesellschaft zu erwirken.

In dem Bisherigen wurde dargethan, wie das Projekt entstanden und bis zu welchem Punkte seiner Verwirklichung es angelangt sei.

Von welcher hohen Bedeutung aber der Ausbau dieser Bahnstrecke und deren Einfügung in das vaterländische Bahnnetz für alle Gebiete der Industrie, des Handels und der Gewerbe, und wie sie selbst von unverkennbarer Bedeutung in strategischer Beziehung sei, dies wird aus den nachstehenden Skizzirungen evident hervorgehen.

Mit ihrem südlichen Endpunkte, Mainz, befindet sich die Bahn in der Mitte eines nach allen Seiten reich entwickelten Eisenbahnnetzes. Ganz besonders aber kommt für den die Richtung der angenommenen Linie verfolgenden großen, durchgehenden Verkehr in Betracht, daß diese bedeutende Handelsstadt des Mittelrheins die gradeste Verbindung sowohl mit dem westlichen und südöstlichen Theile Süddeutschlands, wie mit dem östlichen Theile Frankreichs besitzt.

In ihrem nördlichen Endpunkte Wissen mündet die Linie in die Deuß-Siegener Bahn ein.]

Schon bei der dermaligen Gestaltung des Deutschen Eisenbahn-Netzes ist hiermit die kürzeste Verbindung Süddeutschlands mit dem Westphälischen Kohlenrevier, und in weiterer nördlicher Fortsetzung mit Emden, bezw. Wilhelmshafen (Fahdebusen) gegeben.

Diese Verbindung wird noch wesentlich kürzer werden, sobald die zur Ausführung genehmigte, 4 Meilen lange Bahnlinie Finnentrop — Olpe — Rothemühle, und, was nicht ausbleiben wird, im Anschlusse an dieselbe die kaum 3 Meilen betragende Strecke Rothemühle — Wissen gebaut sein wird.

Es verdient in dieser Hinsicht bemerkt zu werden, daß das Comité für den Bau einer Eisenbahn von Rothemühle nach Wissen in einer im Dezember 1868 veröffentlichten Denkschrift auf den Grund sorgfältiger statistischer Erhebungen als sicher annimmt, daß sich nach Ausbau der ganzen Strecke Finnentrop — Wissen lebhaft auf ihr, und unabhängig von einer Weiterführung der Bahn über Wissen hinaus, täglich allein 4 bis 5 Güterzüge bewegen würden.

Die Strecke Finnentrop — Olpe ist aber zugleich ein Glied der in der Entstehung begriffenen großen Route Köln — Memel, insbesondere des westlichen Endstückes dieser Route, wie man das Glied derselben Köln — Kassel genannt hat.

Diese große, Norddeutschland in seiner ganzen Ausdehnung von Osten nach Westen durchschneidende, Linie wird also mit jener andern von Norden nach Süden ziehenden auf den 2½ Meile betragenden Umfang der genannten Strecke zusammenfallen.

Die berichteten Verhältnisse bedingen als eine natürliche Folge, daß der Bahnstrecke Wissen — Mainz ein ansehnlicher Theil des gesammten großen durchlaufenden Verkehrs zwischen Westphalen und der Nordsee einerseits, dem Mittelrheine, Südwestdeutschland, dem östlichen Theile Frankreichs, Oesterreich, der Schweiz, dem Adriatischen Meere, andererseits, zufallen wird.

Die unmittelbare Berührung mit den Flußgebieten von Main, Rhein, Lahn und Sieg, und die gleichzeitige Durchschneidung der innerhalb dieser Flußgebiete bereits bestehenden Eisenbahnen durch die projektirte Linie wird diesen durchlaufenden Verkehr voraussichtlich noch steigern.

Die Kohlen des Westphälischen Beckens, welche schon jetzt trotz ungünstiger Frachtverhältnisse auf den Märkten Mittel- und Süddeutschlands den Saar-Kohlen mit Erfolg Konkurrenz machen, sind dann durch die Abkürzung des Transportweges um mehr wie 10 Meilen im Stande, die Märkte dort zu behaupten und sich in weiteren Verbrauchszonen einzubürgern.

Die Aufgabe ist für sie um so leichter, weil Saarbrücken durch den Consum Frankreichs der Nachfrage der süddeutschen Industrie ohnehin nicht Genüge zu thun vermag.

Eine wesentliche Verstärkung dieser mit Sicherheit zu erwartenden Erfolge bietet aber ferner der Ausbau der genannten Linie Rothemühle — Wissen, welcher den Transportweg für die Kohlen der Oberruhr um weitere 2½ Meilen abkürzt.

Jedes Umladen der Kohlen, wobei ja qualitative und quantitative Verluste unvermeidlich sind, hört auf, und ohne diese Inkonvenienzen und bei vollständiger Emanzipation von dem unsicheren und langsamen Wassertransporte werden naturgemäß Wiesbaden und Mainz die Stapelplätze der besten, ohne Beeinträchtigung ihrer Qualität zu Markte gebrachten Kohlen des fast uner schöplich reichen (von Sachverständigen auf 300,000 Millionen Centner Steinkohlen geschätzten) Ruhrbeckens.

Von ungleich größerer Bedeutung ist das Projekt für die Interessen der Industrie in Rheinland — Westphalen und Nassau.

Gleichwie die Ruhr-Sieg-Bahn den Zweck hat und den Beruf erfüllt, die Kohlenreviere der Grafschaft Mark in direkte Verbindung zu bringen mit den Eisensteinbezirken des südlichen Westphalens, so wird die projektirte Bahn die unmittelbare Zusammenrückung von Kohle und Eisenstein in Rheinland-Westphalen mit dem Eisenstein in Nassau und vor Allem mit dem der mittleren Lahn und ihrer Seitenthäler bewirken.

In letzterer Hinsicht sei hier erwähnt, daß in den beiden Revieren Diez und Weilburg in dem Jahre 1867 über 6 Millionen (6,133,072) Centner Eisenstein mit einem Capitalwerthe von beiläufig 860,000 Thaler, gefördert worden sind, und daß hiervon allein auf das — einen Bestandtheil der projektirten Linie bildende — Marthal nahe an 2 Millionen Centner kommen.

Die in den Kohlenbecken Rheinlands und Westphalens gleichzeitig mit den Kohlen beruhenden Eisensteinalagerstätten führen im Großen und Ganzen Eisenerze von geringerer Qualität.

Ausschließlich aus ihnen erblasenes Eisen ist nur in beschränkterem Maße als Gießerei-Eisen gesucht. Als Puddel-Eisen vermag es der Konkurrenz des Auslandes (in erster Linie der von Luxemburg — England, und auch von Belgien) nur noch in einzelnen wenigen Bezirken mit Erfolg die Spitze zu bieten.

Bei der vollständigen Ueberschwemmung des Marktes mit gering qualitätlichem Roh-Eisen des Auslandes, und bei dem nicht ausbleibenden Wegfalle des Einfuhrzolles bleibt der vaterländischen Eisen-Industrie, wenn sie sich nicht nur vor dem Ruine bewahren, sondern in einem dauernden Zustande des Gedeihens erhalten, und immer glänzender entfalten soll, nur das eine Mittel: Eisen von tadelloser Qualität darzustellen.

Die Erkenntniß dieser Thatsache war es wesentlich, die das Projekt der Ruhr-Sieg-Bahn entstehen ließ. Durch die letztere wurde der Bezug des vorzüglichen Eisens aus dem Sieger Lande, der bei der Hüttenfabrikation als Zuschlag zur Darstellung des Qualität-Eisens dient, in einer Weise möglich gemacht, welche die vaterländische Hütten-Industrie zur Konkurrenz mit dem Auslande befähigt.

Bedinglich in Folge dieser Eisenbahnverbindung hat sich die Eisenproduktion im Sieger Lande in 3 Jahren verdoppelt.

Die immense Bedeutung der Eisenindustrie aber für den allgemeinen Wohlstand, sowie die gleichzeitige wunderbare, für die rapide Steigerung von Nachfrage und Bedürfnis zeugende Entwicklungsfähigkeit derselben leuchtet ein, wenn man erwägt, daß die Förderung von Eisenstein in Rheinland und Westphalen, die im Jahre 1852 nur erst 173 Millionen Pfund betrug, im Jahre 1865 bereits die Anzahl von 1189 Millionen Pfund erreicht, die Produktion von Eisenstein mithin in 13 Jahren um das Siebenfache sich vermehrt hatte.

Man wird mit gutem Grunde die gleichen Wirkungen von der projektirten Bahn erwarten dürfen.

Sie befähigt einerseits die an der Bahn bereits im Betriebe befindlichen Hochofen-Anlagen, sich mit billigeren und besseren Kohlen und Coaks, als bisher, zu versorgen, und andererseits ermöglicht sie den bei Dortmund, Hörde, Aplerbeck, Hochdahl und Hattingen belegenen Hochofen-Anlagen — zusammen mit 17 Hochofen größerer Konstruktion —, welche durch die Ungunst der bisherigen Frachtoverhältnisse für den Bezug des zur Qualitätseisen-Darstellung so besonders geeigneten manganhaltigen Brauneisensteins davon ausgeschlossen waren, denselben zu beziehen: — 10 bis 12 Meilen Abkürzung des Weges repräsentiren eine Frachtermäßigung von 1 bis $1\frac{1}{4}$ Silbergroßen per Centner. Rechnet man durchschnittlich nur 1400 Pfd. Coaks und 2400 Pfund Erze auf 1000 Pfund Eisen, so repräsentirt dieser billigere Frachtsatz für die Coaks beziehenden Lahnhütten 14 bis $17\frac{1}{2}$ Silbergr. per 1000 Pfund Roheisen, und für die Eisenstein beziehenden Westphälischen Hütten 24 Silbergr. bis 1 Thaler per 1000 Pfund Roheisen.

Die genannten Etablissements bedürfen aber zu ihrer Speisung beiläufig 9 Millionen Centner Eisenstein per Jahr, von welchem Quantum sicher 2 bis $2\frac{1}{2}$ Millionen der in Rede stehenden Spezialität manganhaltigen Brauneisensteins zufallen, sobald eine so enorme Frachtermäßigung, wie die eben angedeutete, erreichbar ist.

Von andern ähnlich situirten Anlagen sei noch der Taunushütte bei Höchst und der Friedberger Hochofen-Anlage hier Erwähnung gethan. Erstere bezieht jetzt zum Theil Brauneisenstein aus dem Wehlar'schen. Durch die Abkürzung des dormalen 13,5 Meilen betragenden Weges um etwa 3 Meilen, wodurch sich die Kosten per Str. Erz um 4, 5 Pfennige, oder per 1000 Pfd. Roheisen um 9 Sgr. vermindern, wird sie ihren ganzen Consum an Roth- und an manganhaltigem Braun-Eisenstein mit ca. 4 bis 500,000 Str. per Jahr voraussichtlich auf unsrer Bahn beziehen.

Indessen jene Etablissements sind keineswegs die alleinigen Abnehmer dieser, namentlich an der mittleren Lahn von Diez bis Weilburg in mächtigster Ablagerung vorkommenden, vorzüglich manganreichen Brauneisensteine. Auch die Eisenfabrikation im Auslande und insbesondere in England ist jetzt schon zum Bezuge gezwungen, um in der Darstellung von gutem Eisen wenigstens einigermaßen mit unsrer einheimischen Industrie konkurriren zu können.

„Der heutige Bergbau auf Eisenstein und die Eisenfabrikation ist wesentlich eine Frachtfraße“ — so sagte der Abgeordnete Berger bei den Verhandlungen im Abgeordnetenhause über die Bahn von Finnen-trop nach Rothemühle.

„Wenn wir wohlfeiles Eisen haben wollen — erklärte der Handelsminister Graf v. Jkenplitz, unter Bezeichnung dieses Interesses als eines allgemeinen Landesinteresses, in einer späteren Verhandlung über denselben Gegenstand — dann müssen wir dazu beitragen, daß die Muthungen, die noch nicht im Gange sind, durch die Eisenbahn in Gang kommen. Das können sie aber nur, wenn wir ihnen Wege eröffnen, auf denen sie mit den andern konkurriren können.“

Insofern in diesen Worten die hohe Bedeutung des Schienenweges für die Bergwerks- und Hütten-Industrie, und dieser für die Gesamtbevölkerung ausgedrückt ist, dürfen wir dieselben unbedenklich und im vollsten Maße auch zur Befürwortung unseres Projektes in Anspruch nehmen.

Seit Erbauung der Deuz = Gießener Bahn sind allein an deren beiden Stationen Au und Wissen 4 große neuerbaute Hochofen in vollem Betriebe.

Und so auch ist es, wenn man erwägt, welche metallreiche Distrikte von der Linie berührt werden, in gleicher Weise unzweifelhaft, daß mit der Einfügung dieser neuen Masche in das große Eisenbahnnetz nicht nur die vorhandenen Establishments ihre Anlagen in erhöhter Thätigkeit ausnützen und ausdehnen, sondern daß durch günstige finanzielle Ergebnisse des Bergwerks- und Hüttenbetriebes zugleich neue Werke werden in's Leben gerufen werden, die dann auch ihrerseits Theil haben wollen an der wirtschaftlichen und nutzbringenden Exploitation der unterirdischen Schätze, mit denen unser Vaterland so reich begesnet ist.

Massenartige Ablagerungen von geringhaltigem Eisenstein kommen mehrentheils noch unaufgeschlossen auf dem Westerwalde vor. Die Eisenbahn ist der Zauberstab, von dessen Berührung sie hervorkommen werden zur Oberfläche.

Das Nisterthal insbesondere mit seinen zahlreichen verlassenen Eisensteinbergwerken harret nur des Schienenweges, um auch seinerseits einzutreten in den großen industriellen Verkehr, und um seine unterirdischen Schätze zu erschließen.

Das mit einem Aufwande von mehreren Millionen Gulden erbaute, ehemals für sich allein mehrere hundert Arbeiter beschäftigende, Nisterthaler Eisenwerk, welches an der Ungunst der Transportverhältnisse, resp. an der Höhe der Frachten von der Kohle und vom eignen Fabrikate zu Grunde ging, wird mit der Eisenbahn seine Wiederauferstehung feiern.

Die gewaltigen Thonlager, Basaltbrüche und Braunkohlenbergwerke des Westerwaldes, letztere, theilweise der Domäne gehörig, bei Westerbürg beginnend und bis zum Siegthale reichend, seine unerschöpflichen Trachytsteinbrüche bei Wölferlingen werden durch die Eisenbahn in Wirklichkeit erst erschlossen werden.

Für die Bedeutung des Westerwälder Viehstandes legen die Viehtransporte auf der Bahn Eisenbahn Zeugniß ab.

Verweilen wir aber noch mit einigen Worten bei der Westerwälder Braunkohle, die, obwohl manchmal in ihrer Bedeutung überschätzt, doch gewiß noch viel häufiger unterschätzt zu werden pflegt.

Die Braunkohlen-Formation des Westerwaldes erstreckt sich über eine Fläche von 5 bis 6 Quadratmetlen und enthält nach einer in dem Jahre 1852 vorgenommenen Berechnung noch ca. 4500 Millionen Centner Kohlen, die noch zum Abbau gelangen können, und die einen Capitalwerth von 215 Millionen Thaler repräsentiren.

An solchen Ziffern geht man weder ruhig vorüber, noch beseitigt man ihr Gewicht mit der Bemerkung, daß die Steinkohle vermöge der ihr allerdings inwohnenden intensiven, die Braunkohle um das dreifache überbietenden, Heizkraft die letztere überflüssig und werthlos mache.

Wenn nicht bestritten werden kann, daß die Braunkohle als Feuerungsmaterial bei allen industriellen Zwecken der Steinkohle weichen muß, so hat sie doch vor dieser wiederum Eigenschaften voraus, die ihr die Verwendung als Feuerungsmaterial für die Heizung der Wohnungen und selbst für mancherlei technische Zwecke allezeit sichern.

Nicht nur, daß durch ihre Trockenheit die Wohnräume von Schmutz verschont bleiben, durch den Verbrennungsprozeß keine unangenehmen Dünste sich entwickeln, durch die Beschaffenheit der von ihnen zurückgelassenen Asche die benachbarten Räume nicht in dem Maße, wie bei der Steinkohle, dem Staube ausgesetzt sind, so gehört auch dahin gerade ihre weniger intensive Heizkraft in Verbindung mit der Fähigkeit außerordentlich langer Bewahrung der einmal vorhandenen Gluth.

Diese Eigenschaften erklären es denn auch, daß die Braunkohlenbergwerke bei Köln durch die Rheinische Eisenbahn in Blüthe gekommen sind, diejenigen bei Herborn seit Eröffnung der Köln-Gießener Bahn einen weit schwunghafteren Betrieb genommen haben.

Selbst die Landwirthschaft hat sich diese Vortheile vielfach zu eigen gemacht und erfahrene Landwirthe bestätigen es, daß es zur Bereitung der Viehfütterung zumal im Winter kein bequemeres Material gebe.

Mit Zuversicht darf hiernach angenommen werden, daß auch die Braunkohle des Westerwaldes, sobald erst durch die Eisenbahn die Transportkosten nach der Bahn etwa um $\frac{1}{5}$ niedriger gegen die bisherigen Säge zu stehen kommen, ein weit ausgedehnteres Absatzgebiet sich verschaffen wird.

Wenn aber gewiß ist — und es ist gewiß —, daß all die bisher aufgezählten Reichthümer des Westerwaldes erst durch die Eisenbahn und zwar gerade durch die Eisenbahn in der von uns befürworteten Richtung durch das Nistertal über Hachenburg, das eigentliche Herz des Westerwaldes, zur wirklichen Entfaltung gelangen, so ist hiermit auch ein unverkennbarer Fingerzeig gegeben, wie dem Nothstande des bei all seinen Reichthümern doch armen Westerwaldes allein dauernd zu begegnen sei.

Gehen wir in der einmal eingeschlagenen Richtung weiter, so begegnen wir, wenn theilweise nicht unmittelbar am Zuge, doch in dem Bereiche der projektirten Bahn den bedeutenden Dachschieferbergwerken bei Langhecke, Balduinstein und in der Nupbach; den Marmorbrüchen an der Lahn mit ihren darauf gegründeten renommirten Industrieen in Diez und in Willmar; den in schwunghaftem Betriebe stehenden Braunkohlebergwerken in den Aemtern Hadamar, Limburg, Kunkel und Weilburg, deren Förderung in dem Jahre 1867 auf ca. 850,000 Ctr. mit einem Capitalwerthe von 360,000 Thlr. sich belief; den reichen Lagern von Phosphorit an der Lahn und Mar.

Dies letztere Mineral insbesondere, dessen Gewinnung seit den letzten Jahren einen der vornehmlichsten Industriezweige in Nassau bildet, und dessen Förderung in den Revieren Weilburg und Diez in dem Jahre 1867 die Anzahl von 1,100,000 Centner mit einem Capitalwerthe von Thlr. 550,000 erreichte, wird mit dem bekannten Schwefelkies-Vorkommen an der Lenne bei Grovenbrück — dessen jetzige Förderung auf den Gruben der Gesellschaften Slenia und Sicilia $1\frac{1}{2}$ bis 2 Millionen Centner beträgt —, die Weiterführung der Bahn über Wissen hinaus unterstellt, in direkteste Verbindung kommen, und die Anwendung der Schwefelsäure zur Aufschließung des Phosphorits in die den Zwecken der Landwirthschaft dienlichen Formen wird hierdurch wesentlich erleichtert werden.

Was speziell das Marthal angeht, so wurde seiner kolossalen Eisensteinlager, seiner mächtigen Phosphoritablagerungen und seines Kalkes, welcher, bei Hahnstätten vorkommend, insbesondere durch seine schöne weiße Farbe sich auszeichnet, bereits gedacht. Es darf aber nicht zu erwähnen unterlassen werden, daß auch Thon in reichen Massen in den Gemarkungen Mudershausen und Allendorf, Dachschiefer in den Gemarkungen Daisbach und Panrod vorhanden ist.

Die bedeutenden, theils der Domäne, theils den Communen gehörigen Waldungen zu beiden Seiten der Mar, insbesondere die großen Eichenwälder rechts der Mar auf den Abhängen des Taunus werden — was übrigens in kaum geringerem Maße auch von dem Westerwalde gilt — ihr ansehnliches Contingent an Bau- und Nutzholz liefern.

Die Bedeutung dieses Faktors für den Eisenbahnverkehr in einer mit Montanindustrie gesegneten Gegend möge die Thatfache veranschaulichen, daß das auf den Westphälischen Bergwerken verbrauchte Holz sich demalen alljährlich auf 18 Millionen Cubikfuß beziffert, und der Holzverkehr auf der Bergisch-Märkischen Bahn in dem Jahre 1867 nahe an 4 Millionen Centner betragen hat.

Dem schon jetzt nicht unbedeutenden Versande des wegen seiner Heilkraft berühmten Schwalbacher Wassers steht mit der Eisenbahn eine beträchtliche Absatzvermehrung bevor.

Das untere Marthal ist es auch, welches die, von Alters her wegen des Goldes ihrer Lehren die goldene Grafschaft genannte, ehemalige Grafschaft Diez umfaßt, und den durch seine Qualität ausgezeichneten „Diezer“ Weizen erzeugt. Dieser Weizen, der schon seit einer Reihe von Jahrzehnten seinen besonderen Kurs und seine Stelle in den Holländischen Marktberichten hat, unter den im weiteren Sinne auch der Weizen in dem unteren Emsbach- und Elbbachthale befaßt zu werden pflegt, und der dem Diezer Fruchtmarkte zu seinem Europäischen Ruße verholfen hat, wird nebst den Fabricaten der hochentwickelten Mühlenindustrie in den genannten Flußthälern unfehlbar gleichfalls einen regelmäßigen Gegenstand des Verkehrs auf der zu erbauenden Bahn bilden.

Wenn aus dem Verhältnisse der projektirten Bahn zu dem bestehenden Eisenbahnnetze mit Grund auf einen erheblichen durchgehenden Personenverkehr geschlossen werden darf, und wenn die im Uebrigen bisher dargestellten Thatfachen auch die Bürgschaft eines ansehnlichen Personen = Lokal = Verkehrs innerhalb der

fraglichen Linie enthalten, so kommen doch noch besondere Gründe hinzu, welche einestheils diese beiderlei Erwartung in erhöhtem Maße rechtfertigen, andernteils die Anlage selber aus dem Gesichtspunkte eines vorwiegend politischen Interesses befürworten.

Ohne daß hier der fast auf die Ausdehnung der ganzen Strecke hin dichten Bevölkerung und der überaus zahlreichen längs dieser Strecke schon bestehenden, einen beständigen Personenverkehr bedingenden, industriellen und gewerblichen Anlagen aller Art, von welchen wir im Vorhergehenden nur einige größere ausdrücklich erwähnt haben, gedacht werden soll, verdient zunächst die Bedeutung der beiden Städte Wiesbaden und Mainz an dieser Stelle besonders hervorgehoben zu werden.

Die Stadt Wiesbaden ist in einem Wachstume und in einem Emporblühen begriffen, wie keine zweite Stadt in Deutschland. Ihre jetzt nahe an 34,000 Seelen betragende Bevölkerung ist seit 10 Jahren um das Doppelte gestiegen, und es darf mit Sicherheit erwartet werden, daß sie in wenigen Jahren zu den bedeutendsten Städten der Monarchie zählen wird.

Wiesbaden war stets der Centralpunkt für den größten Theil des vormaligen Herzogthums, über 50 Jahre lang dessen Haupt- und Residenzstadt. Ein aus solchen Ueberlieferungen hervorgegangener Verkehr verläßt nicht leicht seine Bahnen. Sehen wir doch die Bewohner des Rheingaus noch heute am lebhaftesten mit Mainz verkehren, obwohl ihre politische Gemeinschaft mit dieser Stadt schon seit mehr wie 60 Jahren aufgehört hat. Um so mehr aber ist jene Thatsache von Gewicht, als dormalen die Bezirks-Regierung in Wiesbaden ihren Sitz hat.

Die Bedeutung des Verkehrs zwischen Wiesbaden und der übrigen Bevölkerung von Nassau ist eine solche, daß sie selbst dem oberflächlichen Beobachter unwillkürlich sich aufdrängt.

Sie besteht trotz der Langwierigkeit und Kostspieligkeit der Verbindung, die, wenn man den Schienenweg benutzen will, um aus der Mitte des Ländchens nach Wiesbaden zu gelangen, auf einem Gürtel von 18 Meilen zu erreichen nöthigt, was sich in dem Falle unserer Bahn über einen Durchmesser von 6 Meilen erreichen läßt.

Gleichwie aber die Personen-Frequenz zwischen Wiesbaden und Frankfurt nach Eröffnung der Taunus-Eisenbahn alle Erwartungen weit hinter sich zurück ließ, so wird man ein Ähnliches von dem Verkehre der Bewohner des Nar-, Lah- und Elbbachtals mit Wiesbaden zuversichtlich erwarten dürfen, wenn Fahrzeit und Fahrpreise erst einmal auf ein Drittel reduziert sein werden.

Angesichts dieser gegründeten Erwartung muß der Ausfall, welchen die dem Staate gehörende rechtsrheinische Bahn von Oberlahnstein aufwärts in dem Personen-Verkehr erleiden wird, ganz und gar außer Betracht bleiben, welcher Ausfall übrigens ohnehin nach Herstellung der im Baue begriffenen Eisenbahn von Siegburg nach Ehrenbreitstein mehr wie gedeckt wird.

Die ungemein rasche Zunahme der Bevölkerung in Wiesbaden hat aber auch unausbleiblich zur Folge, daß die Kur- und Bade-Industrie allein ihr als Erwerbsquelle bald nicht mehr genügen wird.

Wiesbaden kann nicht ausschließlich Kurstadt bleiben. Vielmehr werden der Handel und die Großindustrie hier auch eine Stätte finden müssen.

Ein Fehler würde nach alledem der Salkül sein, der mit Wiesbaden als einem nur untergeordneten Factor rechnen wollte.

Die Eventualität, daß Wiesbaden, sobald mit dem bevorstehenden Uebergange der Verwaltung der Taunusbahn an den Staat ein directer Verkehr zwischen der Nassauischen Staatsbahn über Biebrich nach Frankfurt hergestellt sein wird, nur durch eine Zweigbahn mit der Hauptbahn in Verbindung bliebe, darf nicht eintreten. Der Gefahr einer Ausschließung dieser Stadt von dem großen Verkehre muß begegnet werden.

Es giebt keine andre Art, ihr zu begegnen, als die Erbauung unsrer Bahn.

Die Stadt Mainz sodann mit ihrer — wie männiglich bekannt, sehr rührigen — Bevölkerung von nahezu 50,000 Seelen, ihrem blühenden Handel und Industrie, ihrer Lage an Rhein und Main, ihren nach allen Seiten bereits vorhandenen Eisenbahnverbindungen, die zu schaffende nur ausgenommen, fällt nicht minder schwer in's Gewicht.

Besonders bedeutend aber ist noch die Thatsache, daß Wiesbaden und Mainz die beiden äußersten und zugleich die bedeutendsten Berührungspunkte von Nord- und Süd-Deutschland bilden.

Beide Städte haben trotz des sie scheidenden Stromes stets in naher Beziehung zu einander gestanden. Diese Beziehungen verdienen sowohl erhalten, wie gepflegt zu werden. Was aber vermöchte dem dadurch

gegebenen Bande bessere Dauer und Wachstum zu verleihen, als der Bau einer Eisenbahn mit Ueberbrückung des Rheines?

Die Brücke, die solchergestalt über den Rhein nach Mainz geschlagen wird, führt hinein in das wirkliche Herz von Süddeutschland.

In hohem Maße beachtenswerth sodann ist die durch die fragliche Bahn gegebene Herstellung einer directen Verbindung der Taunusbäder Wiesbaden, Schwalbach (mit Schlangenbad), Weilbach, Soden und Ems, und der dadurch gewährten Möglichkeit leichter Ueberfiedelung und raschen Umzuges von dem einen Bade nach dem andern. Denn es ist eine bekannte Thatsache, daß mehrere dieser Thermen von denselben Badegästen nach einander besucht zu werden pflegen und daß insbesondere Schwalbach ein gesuchtes Bad für diejenigen ist, die schon vorher die Heilquellen von Ems benutzt haben.

Es wird überhaupt am Orte sein, der in ihrer Bedeutung für die Bevölkerung, wie für den Fiskus, und insonderheit auch für die großen Verkehrsanstalten keineswegs überall noch hinreichend gewürdigten Brunnen- und Bade-Industrie in Nassau hier mit einigen Worten zu gedenken.

Nach einer kürzlich zu Statistik der Bäder und Mineralquellen des Taunus von dem Hofrath Dr. Großmann zu Ems veröffentlichten Schrift hat der Wasserabsatz in Selters, Fachingen, Weilbach, Ems, Schwalbach, Weilnaun und Soden in dem Jahre 1868 ca. 4½ Million Krüge, die Brutto-Einnahme davon 222,130 Thlr.; — die Zahl der Kurgäste in den oben genannten Kurorten (ausschließlich der Passanten) 54,546; die Zahl der in den vier fiskalischen Badeorten Nassaus (Ems, Schwalbach, Schlangenbad und Weilbach) gegebenen Bäder 107,199, die Brutto-Einnahme aus diesen Bädern 82,161 Thlr. betragen.

In demselben Jahre wurden die genannten Taunusbäder von 72,199 Fremden besucht.

Diese Zahlen bedürfen keines weiteren Commentares.

Es läßt sich aber Angesichts der reichen Naturschönheiten des Marthales und der gleichzeitigen Nähe von Wiesbaden eine ähnliche und ebenso außerordentliche Steigerung der Einnahmen aus der Personenbeförderung in Schwalbach für die Sommermonate erwarten, wie sie bei der Bahnstation Ems während der Kurzeit erfahrungsmäßig stattfindet.

Vergessen wir endlich auch nicht, welche Vortheile die projectirte Bahn den Zwecken der Landesvertheidigung bietet, indem sie, die Cöln-Gießener Bahn bei Wissen, die von Wehlar nach Coblenz führende Bahnbahn bei Diez durchschneidend, die aller kürzeste Verbindung der vier Rheinfestungen Mainz, Coblenz, Köln und Wesel in dem Rücken derselben darstellt.

Es haben denn auch sowohl die technischen Behörden der Preussischen Festungsbesatzung zu Mainz, wie die ersten Autoritäten der Strategie, um ihre gutachtliche Meinung hierüber angegangen, aus diesem Gesichtspunkte sich überaus anerkennend über das Project ausgesprochen und ganz insonderheit auch die feste Ueberbrückung des Rheins zwischen Dieblich und Mainz für geeignet erklärt, die Zwecke dieser Festung zu fördern.

In Beziehung auf Situation und Kostenüberschlag mögen hier nur einige allgemeine Bemerkungen platzgreifen.

Wie schon angegeben, so wird die Bahn von Mainz nach Wiesbaden den Rhein in der Richtung nach Dieblich mittelst einer festen Brücke überschreiten. Von Wiesbaden ist in der Nähe von Schlangenbad der Uebergang über die Wasserscheide von Rhein und Lahn zu gewinnen.

Ueber Schwalbach geht die Bahn an Adolphsack und Hohenstein vorbei nach Michelbach, Hausen und Rüdershausen. Gleich unterhalb letzterem Orte, am sog. Jollhaus, beginnt die auf Staatskosten in Ausführung begriffene Strecke über Hahnstätten an den zahlreichen Orten des unteren Marthales vorbei nach Diez, der Ausmündung des Thales. Hier fällt die Linie bis Limburg mit derjenigen der Lahnbahn zusammen, schwenkt alsdann ab in das Elbachtal, und gelangt an Staffel, Elz und Niederhadamar vorbei nach Hadamar, bis wohin gleichfalls für Rechnung des Staates gebaut wird. Die Bahn geht weiter über Friedhofen an Westerburg vorbei, und überwindet in der Nähe der Wölferlinger Weiher den niedrigsten Punkt der Wasserscheide zwischen Sieg und Lahn, 1426 Fuß über dem Nullpunkte des Amsterdamer Pegels, um sodann das Risterthal und Hachenburg zu erreichen. Von Hachenburg nach Wissen, wo die Rister in die Sieg einmündet, beträgt die Entfernung nur noch 1¼ Meile.]

Die Situation wird durch die beigegebene Karte veranschaulicht.

Für die Strecke von Hadamar nach Hachenburg sind zuverlässige Vorarbeiten vorhanden.

Für diejenige von Hachenburg nach Wissen einerseits, von Hahnstätten (Zollhaus) nach Wiesbaden und Mainz, andererseits, sind dieselben noch auszuführen.

Soviel indes läßt sich jetzt schon sagen:

Sieht man von der Strecke Mainz — Wiesbaden wegen ihrer außerordentlichen Verhältnisse ab, so bietet die Linie nirgend außergewöhnliche Schwierigkeiten dar.

Der Grunderwerb ist durchweg billig. Selbst auf die Ausdehnung der von einer dichten Bevölkerung umgebenen, für Rechnung des Staates in Bau begriffenen beiden Strecken ist das Grundeigenthum zu billigen Preisen erworben worden und hat es nur in Ausnahmefällen der Durchführung des Expropriationsverfahrens bedurft.

Für die Strecke von Wiesbaden bis nach Michelbach ist mehrentheils nur Waldboden zu acquiriren.

Und das in den Bereich der Strecke zwischen Hadamar und Hachenburg fallende, den Communen gehörige Gelände haben diese sogar mehrentheils unentgeltlich abtreten zu wollen erklärt.

Das erforderliche Baumaterial (Kalk, Sand, Steine) findet sich theils unmittelbar an Ort und Stelle vor, theils ist es leicht und wenig kostspielig zu beschaffen.

Die Arbeitslöhne sind billig.

Auf Grund einer an die Preise, welche sich bei der Ausführung ähnlicher größerer Arbeiten, insbesondere der Nassauischen Staatsbahn, ergeben haben, sich anschließenden Berechnung ist die Meile Baukapital, excl. der Fahrapparate und der Verzinsung des ersteren, zu 350,000 Thlr. angenommen worden.

Bringt man von der Länge der ganzen Strecke von Mainz bis Wissen mit $15\frac{1}{2}$ Meilen die dem Staate gehörende Strecke von Hahnstätten (Zollhaus) bis Hadamar mit $2\frac{3}{4}$ Meilen und die Strecke von Mainz bis Wiesbaden mit $1\frac{1}{4}$ Meile in Abzug, so würde sich ein Baukapital von 4,025,000 Thlr., also wenig mehr, wie vier Millionen Thaler ergeben, zu dem sodann die, annähernd zu 3 Millionen Gulden abgeschätzten, Kosten des Baues von Mainz nach Wiesbaden noch hinzutreten.

Den letzten Punkt, die Rentabilität der Bahnstrecke anlangend, so sind hierfür die zu erwartenden Transportverhältnisse einerseits, die Bau- und Betriebskosten andererseits als die beiden Faktoren maßgebend.

In Beziehung auf die nach dem oben Gesagten zu 350,000 Thlr. pro Meile — die Strecke Mainz — Wiesbaden ausgenommen — veranschlagten Baukosten wird nun zwar die Einwendung gemacht werden wollen, daß die Veranschlagung für die Strecke von Wiesbaden bis Hahnstätten der vorausgegangenen Vermessung der letzteren vorerst noch entbehre. Indessen sind zu den Zwecken eines anderen, ebenfalls unter gleichartigen Bedingungen den Uebergang über den Taunus voraussetzenden, Eisenbahnprojectes schon früher die Vorarbeiten aufgenommen worden, und es können die auf Grund dieser anderen Vorarbeiten berechneten, hinter der angegebenen Zahl noch um 7000 Thlr. zurückbleibenden Baukosten um so unbedenklicher auch für unser Project zum Maßstabe genommen werden, als die sonstigen Verhältnisse des Grunderwerbs und der Beschaffung der Baumaterialien in unserem Falle und für die genannte Strecke noch ungleich günstiger sind.

Für diejenigen aber, die gleichwohl eine Ueberschreitung dieser Biffer befürchten wollen, sei hier einer Thatsache gedacht, die ebenfalls bei den mehrerwähnten Verhandlungen des Preussischen Abgeordnetenhauses über die Bahn von Finntrop nach Rothemühle zur Sprache gekommen ist

„Die Ruhr = Sieg = Bahn nämlich, so wurde u. A. bemerkt, hat die enorme Summe von 900,000 Thlr. pro Meile (eine solche, von welcher die Baukosten der hier in Rede stehenden Strecke unter allen Umständen weit entfernt bleiben werden) gekostet. Es giebt in ganz Preußen nur noch 2 Bahnen, die theurer sind, nämlich die Rhein = Nahe und die Köln = Siegener Bahn incl. Rheinbrücke. Nichtsdestoweniger hat die erst seit 7 Jahren vollständig eröffnete Ruhr = Sieg = Bahn bereits im Jahre 1868 die Brutto-Einnahme der alten Bergisch = Märkischen Bahn überschritten und die außerordentliche Höhe von 98,000 Thlr. pro Meile erreicht.

Im ganzen Preussischen Staate sind nur sechs Eisenbahnen, welche einen größeren Brutto- Ertrag liefern, gleichzeitig aber auch unter viel günstigeren Bedingungen arbeiten, als die Ruhr = Sieg = Bahn, nämlich: die Oberschlesische, die Niederschlesische, die Berlin = Potsdam = Magdeburger, die Magdeburg = Leipziger, die Magdeburg = Halberstädter, und die Köln = Mindener Eisenbahn. Unmittelbar dahinter kommt die Ruhr = Sieg = Bahn, an der gar keine großen Städte liegen, die nur einen sehr geringen

Personenverkehr hat, die fast ausschließlich auf den Transport von Kohlen und Erzen angewiesen ist, bei der sich der Personenverkehr wie 1 zu 9 verhält, und die gleichwohl und bei verhältnißmäßig billigen Frachten jene bedeutende Brutto-Einnahme hat.“

Und in welcher riesigen Proportionen der Verkehr da zu wachsen vermag, wo das Erz und die Kohle wachsen, zeigt ferner ein Blick auf die Bergisch-Märkische Bahn. Es hat auf derselben betragen der Transport

von Kohlen (ohne Coaks)	in 1866 Centner	in 1867 Centner
.	60,525,453.	72,020,548.
von Eisenerzen	6,326,147.	7,556,256.
von Roheisen, verarbeitetem Eisen, Eisenbahnschienen, Eisen- & Stahlwaaren	10,842,960.	11,474,866.

Grade diejenigen Thatsachen und Verhältnisse aber, welche als die Ursachen der so bedeutenden Brutto-Einnahme der Ruhr-Sieg-Bahn und der alten Bergisch-Märkischen Bahn erscheinen, bieten eine überraschende Ähnlichkeit mit denjenigen dar, die in Hinsicht auf die zu erbauende Bahn vorher berichtet worden sind.

Das Erz und die Kohle sind berufen, auch für unsere Bahn einen überaus umfangreichen Transportgegenstand zu bilden, und der Umstand, daß diese beiderlei Transportmassen eine Durchschnittslänge von etwa der Hälfte der ganzen Bahnstrecke zu durchlaufen haben werden, verleiht zugleich jener Thatsache ihre volle Bedeutung.

Daneben aber fällt der Transport auch der übrigen Massen- und Stückgüter, deren vorher gedacht worden ist, sowie der zu erwartende ansehnliche Personenverkehr gleichfalls in die Wagschaale.

Erwägt man hierzu noch, wie grade die beiden Eisenbahn-Gesellschaften, die vorzugsweise darauf hingewiesen sein werden, einen Verkehr auf der neuen Strecke einzurichten, an dem nördlichen Ausgangspunkte die der Bergisch-Märkischen, an dem südlichen die der Hessen-Ludwigs-Eisenbahn, einer anerkannt vortrefflichen Leitung sich erfreuen, so ist man im vollkommensten Maße berechtigt, das Unternehmen allen denen, die es angeht, zu empfehlen.

