

Die

Sieg-Ruhr-Eisenbahn

und

BG 676

das Eisenbahn-Comite zu Siegen.

Zur Abwehr

ungerechter Angriffe auf die Wohlfahrt der Kreise
Altenkirchen und Dife.



88/191-26

Im Januar 1852.

Das Eisenbahn-Comite zu Siegen macht in einem Plane zur Garantie für die Sieg-Ruhr-Eisenbahn, Beilage zu Nr. 96 des Intelligenz-Blattes vom 2. Dezember 1851, folgende Rechnung über die Anlage und den Betrieb der Sieg-Ruhr-Eisenbahn:

Zur Ausführung der Sieg-Ruhr-Eisenbahn in der von der Königl. Staatsverwaltung festzusetzenden besten Richtung auf einer Strecke von 14 Meilen werden etwa $8\frac{1}{2}$ Millionen Thaler erforderlich sein.

Die Jahreszinsen davon betragen à 4 %	Thlr. 340,000,
die Betriebskosten 55 % der Einnahme	" 328,350.

Summa: Thlr. 668,350.

Zur Rentbarkeit der Bahn sind erforderlich:

a) 90,000 Personen à $3\frac{1}{2}$ Sgr. pro Meile	Thlr. 147,000.
b) 2,700,000 Centner Rohstoffe, Kaufmanns- güter zc. zc. zu dem Sage von 5 Sgr. für die ganze Strecke	" 450,000.
c) Außerdem ein Jahresbeitrag	" 71,350.

Gibt daher obige Thlr. 668,350.

Die verzeichneten 2,700,000 Centner sind nun auf 10 Jahre durch Privaten wirklich zugesichert worden, und gedenkt man dadurch den Bau auf Staatskosten hervorzurufen. Um den Personen-Verkehr hat sich Niemand bekümmert.

Die Kreise Altentkirchen und Olpe erklären dieses Project der Eisenbahn-Comite's zu Siegen hierdurch als gänzlich unhaltbar und nur als Mittel zu dem Zwecke, daß die Eisenbahn in einer lediglich dem engeru Kreise Siegen nützenden Richtung erbaut werde.

Die Ueberschrift der Garantie, daß die Eisenbahn in der von der Königl. Staats-Verwaltung festzusetzenden besten Richtung erbaut werden solle, ist entstanden aus dem Widerspruche der einsichtsvollern Bewohner des Kreises Siegen wider die anschließlichen und einseitigen Bestrebungen des Comite's für die Venne-Hundem-Linie und dient dessen, dem Kreise Siegen selbst verborgen gehaltenen Zwecken nur als Aushängeschild. Indem die Kreise Altentkirchen und Olpe von Beiträgen zur Eisenbahn ausgeschlossen wurden, ist bewiesen, daß man keineswegs gesonnen ist, dem Staats-Ministerium die Wahl der Linie zu überlassen, sondern einzig und allein die, nur einem Theile des Kreises Siegen allein dienende Venne-Hundem Eisenbahn in's Leben zu rufen, obgleich diese Linie nach neueren, auf Kosten von Privaten, unter Genehmigung des Königl. hohen Staats-Ministeriums angestellten Untersuchungen schon allein wegen ihrer schlechten technischen Verhältnisse fast unausführbar erscheint und von andern Richtungen weit übertroffen wird. Aber das Eisenbahn-Comite zu Siegen beharrt dennoch auf einer Richtung, welche sogar zwei nicht unerhebliche Theile des Kreises Siegen selbst, den Freien Grund und Stadt und Amt Freudenberg gemeinschaftlich mit den Kreisen Altentkirchen und Olpe von der Bahn ausschließen wird. Die natürliche Folge des Anschlusses dieser gewerkreichen Gegenden, deren Bevölkerung an Zahl die des Kreises Siegen übersteigt, ist Mangel an Verkehr

für die Bahn, der es nun nothwendig macht, die Wirklichkeit durch Schein zu ersetzen, indem man Gewichtsummen garantiren läßt, welche niemals existirt haben oder existiren werden.

Da die Garantie nur auf 10 Jahre bestehen soll, so ist es leicht begreiflich, daß auf diese kurze Zeit fast kein Opfer zu groß erscheinen kann, um die Eisenbahn zu erlangen, und so zeichneten Fabrikanten, Kaufleute, Handwerker, Krämer, Beamte zc., in gutem Glauben, es geschehe für die beste von dem Königl. Ministerium zu bestimmende Richtung, ein möglichst großes Quantum Centner, welche sie in Wirklichkeit nicht transportiren, ohne Zweifel also nur als einen freiwilligen Beitrag zu den Kosten der Erbauung der Eisenbahn.

Insofern, als diese Unterstellung richtig sein sollte, wäre der Patriotismus der Zeichner nur rühmend anzuerkennen; soll aber glauben gemacht werden, daß die garantirten Quantitäten jetzt oder später in Wirklichkeit zur Penne-Hundem-Bahn gebracht würden, so ist dies ein großer Irrthum und nichts anders als eine reine Schwindelerei.

Nach dem Jahresbericht der Handelskammer zu Siegen von 1850 wurden im Kreise Siegen produziert:

1. Vom Hochofenbetrieb.

Roheisen	258,130	Centner,
Rohstahleisen	50,285	„
Wassereisen	1678	„
Gußwaaren	2637	„
	<hr/>	312,730

2. Eisengießerei.

Gußwaaren.	22,981
--------------------	--------

Zusammen 335,711

Transport 335,711 Ctr.

3. Frischfeuerbetrieb.

Stabeisen	71,943 Ctr.	
Blecheisen	27,666 "	
Rohstahl	16,346 "	
	<hr/>	115,955 "

4. Eisenblech.

Schwarzblech	23,115 Ctr.	
Weißblech	1053 "	
	<hr/>	24,168 "

5. Metalle.

Silber	38 Ctr.	
Glätte	5972 "	
Blei	2576 "	
Kupfer	609 "	
	<hr/>	9195 "

Angenommen, daß die ganze Production auf die Eisenbahn gebracht werden könnte, so beträgt das Gewicht der Transportmasse also: 485,029 Ctr.

Es wird aber im Kreise Siegen selbst ein großer Theil des erzeugten Roheisens und Rohstahls verarbeitet, welches nicht auf die Bahn, folglich an vorstehender Quantität in Abzug kommt:

Nämlich:

22,981 Centner Gußwaaren im Cepulofen zu schmelzen, kosten an Roheisen etwa 24,130 Ctr.	
115,955 Ctr. Stabeisen, Blecheisen und Rohstahl haben zu ihrer Dar- stellung an Roheisen und Roh- stahleisen erfordert	139,146 "
24,168 Ctr. Blech an Blecheisen	26,584 "
	<hr/>
	189,860 Ctr.

so bleiben also an Production aus der gesammten metallischen Industrie zu verföhren 295,169 Ctr.

Hierzu kommen nun noch die Einföhren:

a) Coaks für die Copulöfen	4000 Ctr.
b) Steinkohlen für 17 Pudlingsöfen und dazu gehörige Schweisfeuer, angenommen	155,500 "
c) Steinkohlen zu 4 Blechwalzwerkfen	23,000 "
d) Kalksteinzuschläge	20,000 "
e) Coaks für 4 Metallhütten	14,000 "
	<hr/>
	216,500 "

Ganzer Verkehr aus der Eisen- und Metall-Industrie 511,669 "

Hierzu kommen noch Steinkohlen für sonstige Fabriken, Hausbrand, rohe Häute, Welle, Manufactur- und Spezerei-Waaren, Salz, Frucht zc. 150,000 "

So ergibt sich als Summa des Verkehrs des Kreises Siegen 661,669 "

Transit aus dem Herzogthum Nassau, dem Kreise Wittgenstein zc. nur *) 150,000 "

also Total-Verkehr 811,669 Ctr.

Daß diese Angaben indeß schon zu hoch sind, ergibt sich außer allem Zweifel, wenn man die Wegegeld-Einnahme der einzigen Straße, welche nach der Ruhrgegend führt, an der Grenzhebestelle des Kreises Siegen zu Grombach damit vergleicht. Dort beträgt der 10jährige

*) Wir glauben, daß dies mehr als das Doppelte beträgt, also der Verkehr des Kreises Siegen um so viel geringer noch ist.

Durchschnitt an Einnahmen 900 Thlr. pro Meile; nach dem Tarife zahlt jedes beladene Pferd 1 Egr., gibt 27,000 beladene Pferde, pro Pferd 30 Cthr. Ladung, 810,000 Cthr. Nun ist aber zu bedenken, daß viel Leeres Frachtfuhrwerk, Aufschen, Pferde und Treibvieh passiren, seliglich das Transportquantum jedenfalls viel weniger beträgt, wie eben angegeben ist.

Wenn also nun der Kreis Siegen 2,700,000 Cthr. für die Eisenbahn garantirt hat, so befinden sich darunter 800,000 Cthr., welche jetzt wirklich versendet werden, und 1,900,000 Cthr., welche ganz gewiß nicht zum Transport kommen, sage: eine Millien, neunmalhundert tausend Cthr.

Wenn angenommen werden muß, daß nach erfolgter Anlage auch einer Hundem Eisenbahn, die Eisenindustrie des Kreises Siegen bedeutend gewinnt, so lehrt auf der andern Seite die Erfahrung auch wieder die Trüglichkeit allzu hoch gespannter Hoffnungen.

Auf den bestehenden Eisenwerken des Kreises Siegen läßt sich, trotz Dampfmaschinen und Steinkohlen, die Production nicht mehr als um $\frac{1}{3}$ vermehren; es müßte also, um die Production bis auf 2,700,000 Cthr. zu steigern, eine so große Anzahl neuer Werke gebaut werden, daß der Kreis Siegen fast zu klein dafür und auf mehr als die doppelte Bevölkerung gebracht werden müßte.

Weiter ist in Betracht zu ziehen, daß ein großer Theil der Production des Kreises Siegen gar nicht auf eine Kenne-Hundem Eisenbahn gebracht werden kann, wie z. B. Rohestahleisen, Rohestahl und fertiges Eisen an die Emmepe, Bellme und nach Remscheid, sowie der Verkehr mit Köln und Elberfeld, wo auf der directen Richtung das Frachtfuhrwerk wohl-

feiler sein wird als die Eisenbahn mit ihrem hohen Tarife. Was auf diese Weise der Eisenbahn entzogen wird, schätzen wir auf Grund der bestehenden Verhältnisse mit Sicherheit auf die Hälfte des Ganzen.

An der Grenze des Kreises Siegen trennt sich die Hauptstraße in 2 Arme, der Eine an die Hundem-Lenne nach Altena, Iserlohn, Arnsberg (die Lennestraße), der Andere über Olpe nach Köln, Elberfeld, Hagen (Altenhagen-Siegerer Straße). Es zeigt sich nun abermals aus den eingehenden Begegnungen der nächsten Hebestellen beider Straßen, daß mehr als die Hälfte aus dem Kreise Siegen die letztere Richtung, nämlich die der Altenhagener Straße, einschlägt, und weil sie zum Rheine und dem Absatz-Markte führt, auch alle Zeiten einschlagen wird.

Die Bahn an der Lenne-Hundem wird also nur einen Theil des Verkehrs vom Kreise Siegen aufnehmen und hauptsächlich nur Steinkohlen transportiren.

Was den für eine Hundem-Bahn angegebenen Personen-Verkehr anbetrifft, so erscheint die Zahl von 90,000 Personen resp. von 147,000 Tblr. Einnahme per Jahr ebenfalls unbeschreiblich übertrieben.

Nach amtlichen Nachrichten beläuft sich die Anzahl aller mit den königlichen Posten aus dem Kreise Siegen abreisenden und daselbst ankommenden Personen incl. den Lokal-Verkehr:

- a) zwischen Siegen und Olpe, Cours
nach Köln, Elberfeld, Hagen, . . 9000 Personen;
- b) zwischen Siegen und Altenhundem,
Cours nach Iserlohn, Altena, Arnsberg, 1000 "

Wie winzig erscheint da abermals die Lenne-Richtung und welcher deutliche Beweis, daß der natürliche Strom des Ver-

kehr, trotz der herrlichen Renne-Straße, nicht die Richtung an die Renne, sondern über Olpe nach Köln, Elberfeld und Hagen nimmt!

Die von dem Eisenbahn-Comite zu Siegen aufgestellte Ertragsberechnung erleidet also, sogar wenn man einer Renne-Hundem-Bahn den ganzen Personen- und Güter-Verkehr gutschreiben dürfte, folgende Verichtigungen:

Ausgabe:

	Thlr.	Eg.	Thlr.	Eg.
Zinsen von $8\frac{1}{2}$ Millionen Thlr.				
Anlagecapital à 4 % . .	340,000			
Betriebskosten von 14 Meilen nur à 20,000 Thlr. . .	280,000			
			620,000	

Einnahme:

10,000 Personen jetziger Verkehr,				
10,000 Personen Zuwachs,				
<u>Ea. 20,000 Personen,</u>				
à $3\frac{1}{2}$ Egr. pro Meile . .	32,666	20		
800,000 Ctr. ganzer Verkehr des Kreises Siegen, incl. Transit,				
400,000 Ctr. Zuwachs,				
<u>1,200,000 Ctr. Steinkohlen und Güterverkehr,</u>				
à 5 Egr. . .	200,000			
			232,666	20

so bleiben, trotz des angenommenen hohen Tarifs,

jährlicher Zuschuß für den Staat 387,333 10

An diese wahrheitsgetreue Rechnung knüpfen sich nun noch andere, höchst interessante Betrachtungen.

Wenn dem Kreise Siegen seine Eisenindustrie in dem jetzt bestehenden Umfang lohnend erhalten wird, so ist dessen Wohlfahrt noch auf eine unendlich lange Reihe von Jahren gesichert, seine Bewohner werden Arbeit und Brod die Fülle haben.

Die Eisenbahn soll dem Kreise Siegen weniger helfen durch eine Vermehrung seiner Betriebsstätten, (denn die vorhandenen genügen vollständig zur Beschäftigung der Einwohner), sondern vielmehr sollen durch billigere Fracht an Kohlen und Eisen die Productionskosten der bestehenden Werke vermindert werden.

Auf der Eisenbahn kostet nach dem Siegener Tarif der Centner pro Meile $4\frac{1}{4}$ oder auf die ganze Länge von 14 Meilen in runder Zahl 5 Egr.; diese müssen auch auf der Eisenbahn also bezahlt werden.

Es wäre doch nun offenbar noch viel vortheilhafter für den Kreis Siegen, wenn er gar keine Fracht zu bezahlen hätte, wenn der Staat die Zahlung der Frachten übernehme.

Und der Staat könnte mit größerem Vortheile diese Frachten auf seine Kasse übernehmen, als die Renne-Hundem-Eisenbahn zu bauen, zu betreiben und zu unterhalten.

Der Kreis Siegen zahlt nämlich auf der Landstraße von dem jetzt bestehenden Verkehre ad 661,669 Ctnr., im Durchschnitt höchstens pro Ctnr. 8 Egr.

176,445 Thlr. 2 Egr.

Der jährliche Zuschuß für die Renne-Hundem-Eisenbahn aus Staats-

mitteln würde aber betragen . . . 387,333 „ 10 „

folglich 210,888 Thlr. 8 Egr.

mehr als die Fracht auf der Chaussee.

Es würde also der Staat diese Summe von 210,888 Thlr. 8 Sgr. ersparen, wenn er dem Kreise Siegen Eisen und Steinkohlen auf der Landstraße unentgeltlich transportiren ließe und der Kreis Siegen würde ohne Zweifel keine Ursache haben, sich zu beschweren, da die Eisenbahn nichts umsonst thut.

Der Kreis Siegen*) fühlt sich nun allein stark genug, die Eisenbahn zu garantiren, um sie nur für sich allein zu bekommen; er will die Garantie übernehmen, um einige Nachbarn todt zu machen; zu welchem Preise will er die Kreise Altenkirchen und Olpe anschließen; ja sogar, wie gedruckt zu lesen, lieber ihre Werke kaufen und abbrechen, als ihnen billige Rechnung tragen.

Und doch besitzen die beiden Kreise mit ihren allernächsten Umgebungen des Kreises Waldbroel mindestens eben so reiche Eisensteinlagerstätten, als der Kreis Siegen selbst, und produziren mit 16 Hochöfen, 4 Walzwerken, 8 Pudlingsöfen, 6 andern Hämmeru und 2 Metallhütten:

Roh Eisen und Rohstahleisen	. . . . .	270,000 Ctr.
Eisenbleche	. . . . .	18,000 "
Kupferbleche	. . . . .	1000 "
Stabeisen und Rohstahl	. . . . .	60,000 "
Blei und Kupfer	. . . . .	1150 "
		<hr/> 350,150 Ctr.
		<hr/> Latus 350,150 Ctr.

*) Dergleichen das Eisenbahn-Comite der ihm erteilten Vollmacht zuwider handelt, müssen wir doch den Kreis Siegen so lange für verantwortlich halten, bis er den Handlungen seines Eisenbahn-Comite offiziell entgegentritt.

Transport 350,150 Ctr.

wezu Steinkohlen erforderlich sind:

Zu den Pudlingwerken etwa	100,000 Ctr.
„ „ Blechwalzen . . .	16,000 „
„ der Kupferwalze . . .	1000 „
„ den Metallhütten . . .	3000 „
	<hr/> 120,000 „
	<hr/> Summa 470,150 Ctr.

Hiervon ab:

Zu 60,000 Ctr. Stabeisen und Stahl, Verbrauch an Roheisen	72,000 Ctr.
Zu 18,000 Ctr. Eisenblech an Blecheisen	19,800 „
	<hr/> 91,800 „

so beträgt der ganze Verkehr aus der Eisen-
und Metall Industrie 378,350 Ctr.
folglich ~~17~~ 17 Prozent des Verkehrs von Siegen. *)

Der Kreis Altenkirchen ist noch dazu deshalb einer viel
bedeutenderen Entwicklung fähig, weil die bisherigen Com-
municationsmittel ihm den Gebrauch der Steinkohlen gänz-
lich versagt haben.

Außerdem besitzen die Kreise Altenkirchen und Sive, so-
wie der westliche Theil des Kreises Siegen, welcher sich in
der Eisenbahnsache von demselben getrennt hat, noch ansehn-
liche Spinnereien, Lederfabriken und andere Gewerbeanstalten,

*) Diese Zahlen haben nicht aus amtlichen Quellen ermittelt wer-
den können. Sollten sich einige Differenzen finden, so werden
selbe nicht zum Nachtheil ausfallen, überhaupt aber von kei-
nem Einflusse auf das Ganze sein.

welche denjenigen des Kreises Siegen an Bedeutung nicht nachstehen dürften.

Es soll hier insbesondere angedeutet werden, daß gerade in demjenigen Theile des Kreises Siegen, welcher das Hundem Projekt entschieden verwirft, nicht nur allein die bedeutendste Gerberei des Kreises Siegen und eine großartige Seiden Spinnerie bestehen, sondern auch 8 Rohestahlhämmer (also eben so viel, wie in dem andern Theile des Kreises Siegen) gelegen sind, welche ohne Hinzuführung wehlfeileren Brennmaterials durch die Eisenbahn, dem sichern Untergange entgegen sehen.

Soll die Lebensfähig oder -Würdigkeit vom Standpunkte der Intelligenz und des Fortschrittes betrachtet werden, so steht der Kreis Siegen entschieden im Nachtheil. Denn im Kreise Altenkirchen wurde, zum anfänglichen Spotte der Siegener Gewerken, der erste gewerkschaftliche Hochofen mit Cylindergebläse und 3 Ferren nach dem Muster des königlichen Hüttenwerks zu Lehe erbaut; im Kreise Olpe zuerst die erhitzte Gebläseluft beim Hochofenbetriebe angewandt, zuerst damit Spiegel-Rohestahlisen erblasen, die ersten Pudlingswerke erbauet und zuerst mit Steinkohlen Rohestahl unter anhaltendem Erfolge gepuddelt, während dies noch heute die Siegener Werke nicht vermögen und deßhalb Versuche auf Staatskosten zu ihrer Belehrung veranlaßt haben.

Die Kreise Altenkirchen und Olpe sind also in allen wichtigen Verbesserungen der Neuzeit dem Kreise Siegen vorausgewesen.

Zum Schlusse dieser Zeilen der Nothwehr darf mit Recht behauptet werden:

1) Die künstlichen Centner auf dem Papier ersetzen nicht den thatsächlich bestehenden Verkehr der durch eine Renne-Hundem-Bahn ausgeschlossenen Theile des Eisendistriktes; der ganze Garantie-Plan beruht auf Schwindel. Ein vernünftiger Oekonom bürdet für eine Eisenbahn, welche nicht billiger transportiren soll als gute Landstraßen, weder
387,333 $\frac{1}{3}$ Thlr.

noch nach dem Plane des Eisenbahn-Comite zu Siegen
71,350 Thlr.

jährlichen Zuschusses dem Staate auf.

2) Der Verkehr des Kreises Siegen allein ist also nicht ausreichend, die Sieg-Ruhr-Eisenbahn zu speisen, sondern dazu bedarf es des ganzen Verkehrs der Kreise Siegen, Altenkirchen und Olpe.

3) Die Kreise Altenkirchen und Olpe bedürfen auch die Eisenbahn eben so nöthig und sind ihrer eben so werth, als der Kreis Siegen.

4) Die Sieg-Ruhr-Eisenbahn darf keine 8 $\frac{1}{2}$ Millionen kosten.

5) Wenn aber der Kreis Siegen einer Renne-Hundem-Bahn für 8 $\frac{1}{2}$ Millionen werth ist, so sind auch die Kreise Altenkirchen und Olpe und die besseren technischen Verhältnisse des in die Renne mündenden Bigge-Thales einer Mehrausgabe von einigen hundert Tausend Thalern würdig.

Wir vertrauen daher der Weisheit der hohen Staats-Regierung:

daß sie, in gerechter Würdigung **aller** Interessen, diejenige Richtung für die Sieg-Ruhr-Eisenbahn zum Ausbau bringen werde, welche geeignet ist,

„dem Nothstande der Gesamtheit des Siegenschen Eisendistriktes“ ein Ende zu machen.

