The entire page is framed by a decorative border consisting of repeating floral motifs. The central text is arranged in a formal, centered layout.

A b h a n d l u n g

über

die muthmaßliche Frequenz

der

von Cöln bis zur belgischen Grenze bei Eupen

projectirten Eisenbahn

bei

unmittelbarer Berührung

der Städte

Aachen und Burtscheid.

Aachen, gedruckt bei J. J. Beaufort.

1835.

A b h a n d l u n g

über

die muthmaßliche Frequenz

der

von Cöln bis zur belgischen Grenze bei Eupen

projectirten Eisenbahn

bei

unmittelbarer Berührung

der Städte

Aachen und Birtscheid.

Verf. David Hansmann

Aachen, gedruckt bei J. J. Beaufort.

1835.

Die Motive zur Abfassung der gegenwärtigen Abhandlung und zur Einsammlung der dazu erforderlich gewesenen Materialien, sind aus den verschiedenen Absichten entstanden :

1. Sowohl im Gesamt-Interesse der Actionnaire der Eisenbahn von Cöln nach der belgischen Grenze, als aus dem Gesichtspunkt einer noch größern Gemeinnützigkeit, die Vortheile hervor zu heben, welche in finanzieller oder öconomischer Hinsicht für die Bahn, aus der unmittelbaren Aufnahme der Städte Aachen und Burtscheid von derselben, durch einen dadurch bedingten beträchtlicheren Waaren- und Personenverkehr, entstehen würden ;
2. durch die dafür anzugebenden Thatsachen und Resultate, überhaupt dem Systeme der möglichsten Auffuchung und Aufnahme gewerbreicher Städte und Fabrikgegenden durch die Hauptbahn, im Gegensatz zu dem Systeme der Befolgung der gradesten und kürzest-möglichen Linie zwischen zwei aufgegebenen Punkten, zu huldigen ;
3. das Vorhaben, durch Seiten- oder Zweigbahnen dergleichen gewerb- und verkehrreichen Städte und Districte abzufinden, zu bekämpfen ;
4. die Angaben in den betreffenden Abtheilungen VIII und X der Denkschrift, welche auf Veranlassung des Cölnner Eisenbahn-Comites im Druck erschienenen, über die von dort aus erfolgten Ermittlungen der Fördermaße und der zu gewärtigenden finanziellen Resultate, näher zu beleuchten, in so weit dazu aus den obigen drei ersten Aufgaben Veranlassung vorhanden ist.

Es wird sich hiernach zunächst darum handeln,

A. Den **muthmaßlichen Waaren-Transport** in's Auge zu fassen, und darüber folgendes zu bemerken:

Mit den Ansichten des Cölnner Comites (Abth. VIII, Seite 90 der vorgedachten Schrift) sind wir völlig einverstanden, daß es ein sehr schwieriges Unternehmen sey, eine Abschätzung des muthmaßlichen Waaren-Transports auf der künftigen Eisenbahn, nach dem bestehenden Verkehr zu etabliren, indem es an zureichenden Controll- und Vergleichsmitteln dazu gebricht.

Der gewählte Ausweg nach den auf der Straße von Cöln nach Aachen, vom beladenen Fuhrwerk erhobenen Barriere-Geldern pro 1832, 1833 und 1834 die verführte Waaren-Quantität zu berechnen, mag der allein übrig gebliebene seyn, um mit einem Male zu einem Gesamts-Resultate zu gelangen; ob inzwischen bei der Annahme von nur 1 Sgr. per Pferd und Meile für Barriere-Geld, weil angeblich der gesetzliche Satz von 2 Sgr. bei drei- und mehrspännigem Fuhrwerk kaum Anwendung finde, was wir zu bezweifeln Ursache haben, ob bei der Ueberücksichtigung des Umstandes, daß im Gegensatz zu der Modifikation des Barriere-Geldes von Fuhrwerken mit breitem Radbeschlage von 6 Zoll und darüber, von dem häufig vorkommenden schmaler als zweizölligem Räderfuhrwerk, statt 2 Sgr. das Doppelte oder 4 Sgr. per Meile und Pferd erhoben wird, und ob endlich bei den Gefälle-Umgehungen, welche durch die Fuhrleute wegen des Vorspanns begangen werden, — aus einem isolirt stehenden Berechnungs-Mittel der Art, mit einiger Wahrscheinlichkeit, auf die fortgeschaffte Waaren-Menge geschlossen werden könne, wollen wir nicht weiter untersuchen; wir müssen vielmehr annehmen, daß bei den seit einer geraumen Zeit dem Cölnner Comite zu Gebote gestandenen Mitteln oder von demselben veranlaßten Recherchen, und bei dem Überblick, welcher zu Cöln, als auf dem Central-Punkt des niederrheinischen Handels-Verkehrs, über das Sach-Verhältniß leichter als irgendwo anders zu erlangen stand, — eine besser begründetere Annahme nicht zu gewinnen war.

Es stimmen übrigens auch unsere Nachforschungen so weit mit den, Abschnitt VIII. der Denkschrift aufgenommenen Resultaten überein, daß der jetzt bestehende Verkehr auf der Straße zwischen Cöln und Aachen, insbesondere aber auf dem Traktus nahe bei Aachen, zwischen Eschweiler und Aachen einerseits, und andererseits zwischen Jülich und Aachen, auf circa 900,000 ad 1,000,000 Ztr. anzunehmen sey, indem zufolge der darüber bei der Barriere Haaren geführten Notizen, während einem Sommer-Quartal, in welchem jedoch gerade die Erndtezeit gefallen, in der Richtung von Aachen nach Cöln..... 67,157 Zentner.
und in derjenigen von Cöln nach Aachen..... 155,296 „

(worunter 36,000 Ztr. Getreide)

Zusammen in beiden Richtungen.... 222,453 Zentner

verführt worden sind, was für ein ganzes Jahr ein Total-Quantum in runder Zahl von



890,000 Ztr. betragen würde, die aber auf mindestens 1,000,000 anzunehmen seyn werden, weil in der Herbst- und Frühjahrs-Zeit mehr Kaufmanns-Waare und Getreide, und im Winter weit mehr Kohlen als im Sommer transportirt werden, und weil in jenem dritten Quartal der Erndte und wegen der häufigen Kirchweihfeste, das Fracht-Fuhrwerk überhaupt am wenigsten auf den Landstraßen beschäftigt ist.

Wenn wir nun hiernach mit den (Seite 93 der Denkschrift) angeführten Ermittlungs-Sätzen :

1. für den jetzt bestehenden Verkehr auf die ganze Länge der Bahn von	800,000 Ztr. per Meile.
2. von 600,000 Zentner für drei Meilen des Binnen-Verkehrs worunter nach der eigenen Angabe des Cölnner Comité's, derjenige zwischen Düren, Eschweiler, (Stollberg) und Aachen verstanden wird, macht für die ganze Bahn.....	150,000 " " "
3. des Zuwachses an Steinkohlen-Transporten, NB. Nur des Inde-Reviere's, worauf auch nur gerechnet worden, auf den sehr mäßigen Satz von.....	150,000 " " "*)
4. ferner mit der Annahme von.....	400,000 " " "
für den Zuwachs durch den Handel mit Belgien, nach Maßgabe der Erfahrungen der Rheinschifffahrts-Zus und Abfuhren	

macht zusammen..... 1,500,000 Ztr. per Meile,

also mit einer Güter-Transport-Masse von 18,000,000 Zentner für die ganze Strecke des in der Denkschrift rothbezeichneten Zugs der Eisenbahn von beinahe 12 Meilen von Cöln bis zur Landesgrenze, uns vorläufig einverstanden erklären mögen, so können wir diese Resultate und namentlich den ad 2 aufgestellten Satz der 600,000 Zentner für den Binnen-Verkehr doch nur annehmen, wenn die Hauptbahn Aachen unmittelbar berührt; eben weil dieser vermehrte Binnen-Verkehr auf 3 Meilen, wie er jetzt besteht, hauptsächlich durch die Bedürfnisse und Bezüge der Städte Aachen und Birtscheid bedingt ist, und wenn diese von dem Hauptzug der Bahn ausgeschlossen wären, sich nothwendiger Maßen, selbst vermittelt einer Zweigbahn, nicht so vortheilhaft stellen würde.

Daß aber der um 600,000 Zentner erhöhte Binnen-Verkehr auf 3 Meilen der Bahn gerade auf dem Traktus zwischen Aachen, Eschweiler (Stollberg) und Düren fällt, und nicht zwischen Cornelimünster (Stollberg), Eschweiler und Düren, so reichhaltig ausfallen würde, liegt zu klar am Tage, ist durch die geführten Notizen der Barriere Haaren über die daselbst

*) Es werden übrigens an Steinkohlen aus dem Inde-Revier allein für den Gebrauch von Aachen und Birtscheid, schon mehr als 150,000 Zentner jährlich zugeführt.

passirenden Güter zu sehr begründet, und durch die bedeutenden Zufuhren an Getreide aus dem Jülicher-Lande und an Steinkohlen aus dem Indes-Revier für den Bedarf der Städte Aachen und Burtscheid, wo sich 25 Dampfmaschinen im Betriebe befinden, zu augenfällig, als daß es der ferneren Beweise, sondern nur der beispielweisen Ausführungen bedürfe, daß Aachen und Burtscheid jährlich ein Quantum von 75,000 Malter oder 150,000 Zentner Früchte zur Brod, Brauntwein und Bier-Verfertigung verbrauchen, welche größtentheils aus dem Jülicher-Lande und über Düren zugeführt werden,*) daß ferner Aachen und Burtscheid etwa 150,000 Zentner Fettkohlen aus den Stollberger und Eschweiler Kohlen-Gruben für eigenen Bedarf beziehen, ohne die Menge von Metall, Glas u. u. Waaren zu rechnen, welche aus dem Indes-Thal nach Aachen geführt werden.

Außerdem wird Aachen noch als Zwischenplatz für den Fruchthandel mit den angrenzenden belgischen Provinzen durch Getreide-Zufuhren, welche nach verschiedenen Ausfuhrrichtungen bestimmt sind, belebt. Von diesen entginge der Eisenbahn über Cornelimünster, bei Umgehung Aachens, ein guter Theil, indem, zufolge uns darüber gewordener amtlichen Notizen, von denjenigen 126,000 Scheffeln, welche nach einem Durchschnitt der letzten sechs Jahre überhaupt in's Ausland gingen, 52,000 auf die Straße über Henri-Chapelle zur Verführung nach dem Nubeler Markt, und 48,000 Scheffel auf diejenige nach Maestricht dirigirt wurden, also nur etwa 25 à 26,000 Scheffel über Cuxen ausgeführt wurden, welche letztere dann auch nur — vielleicht mit einigem Zusatz — jedenfalls, die übrigen 100,000 Scheffel oder etwa 60,000 Zentner aber nur bedingterweise, nämlich wenn die Eisenbahn Aachen mit aufnahme, auf dieselbe, über eine Strecke von 2 à 3 Meilen bis Aachen, gelangen würden, weil sie von dort aus eine andere nördlichere Richtung einschlagen müssen, um sich den Absatzpunkten zu nähern.

Noch kommen in Erwägung die bedeutenden Bezüge an allerlei Kaufmannsgütern, als besonders Material- und Colonial-Waaren, die rohen Producte und Bau-Materialien, deren Fabriksstädte, wie Aachen und Burtscheid, in großer Menge bedürfen, und die über Cöln sowohl, als auch vom Auslande bezogen werden; wobei insbesondere die rohe Schaafwolle, wovon jährlich 60 à 70,000 Zentner nach Aachen zum eigenen Verbrauch sowohl, als auch auf die Sortirungslager zur Weitersendung gelangen, mit den ersten Platz einnimmt, um die Wichtigkeit und die Vortheile zu bemessen, welche aus einer Richtungslinie, die beide mehrgenannte Städte unmittelbar berührt, entstehen würden.

Diese und andere Vortheile würden also der Hauptbahn größtentheils entzogen werden, wollte man Aachen so weit umgehen, als es im Plan gelegen; sie würden auch mittelst einer, die Transport-, die Auf- und Ablade-Magazin-Verwaltungs- u. Kosten sehr vermehrenden

*) Dies geht bereits aus den mehrgedachten Notizen der Barrierestelle zu Haaren hervor, wonach in drei Sommer-Monaten 36,000 Zentner Getreide nach Aachen passirten.



Zweigbahn auf Aachen, der Hauptbahn nur zu einem geringen Theil wieder zuzufliessen, da natürlich auf einer solchen rein örtlichen Zweigbahn, das Bahngeld verhältnißmäßig weit theurer als auf der Hauptbahn zu stehen kommen würde, damit die Anlage rentbar werde, wodurch schon allein der Kohlen- und Getreide-Transport von derselben, mithin auch von der Hauptbahn, für so viel es Aachen betrifft, ausgeschlossen seyn würde.

Alle diese Verhältnisse müssen auch, wenn gleich nicht so speciell, dann aber doch aus allgemeinen Rücksichten von dem Eisenbahn-Comite zu Köln erkannt worden seyn; indem dasselbe für die Strecke von Stollberg nach Eupen (conf. pag. 94) einen Minder-Waaren-Transport von nicht weniger als 400,000 Zentner, das heißt also von einem Drittheile des ganzen (Seite 113) zu 1,185,041 Zentner Güter angenommenen Bahn-Verkehrs, weniger, als auf der Strecke von Stollberg nach Köln annimmt. Diese Annahme (Denn wir haben vergebens einen anderen gehörig motivirten Grund dafür aufgesucht) kann aber nur lediglich von dem beabsichtigten Ausschluß Aachens, entfernt von der Hauptbahn, hergeleitet worden seyn, und es entsteht hiernach die natürliche Gleichnißfrage, — was für ein wohlverstandenes Gesamt-Interesse der Bahn vorzuziehen sey, nämlich :

1. auf einem kürzeren Zug von nur einer einzigen Meile, für die ganze Länge der Bahn von 13 Meilen, Aachen von der Hauptbahn auszuschließen, und dafür anzunehmen, daß diesfalls auf einem ganzen Drittheile der Bahnlänge von 12 Meilen, ein reduzierter Transport-Verkehr von auch einem Drittheil der Fördermasse für die ganze Bahn entstehen werde, oder aber
2. Aachen und Burtscheid mit einer Verlängerung von einer einzigen Meile für die ganze Bahn, in derselben mit aufzunehmen, und dahingegen sich eines, in Bezug auf die Menge der zu fördernden Quantitäten, auf die ganze Länge der Bahn mindestens gleichbleibenden Transport-Verkehrs zu versichern, ohne daß die einzelnen Strecken eine solche grelle Verschiedenheit in den Waaren-Transport-Verhältnissen darbieten würden, als die (Seite 94) vorliegenden Veranschlagungen es an die Hand geben.

Die Wahl dürfte nicht schwer und die Entscheidung, schon aus diesen Gründen, gewiß für den letzteren der beiden Fragepunkte ausfallen.

Wenn wir nun bisheran dem Ideen-Gang der Berechnungen und Grundlagen, welche das Kölner Comite bei Ermittlung der wahrscheinlichen Fördermasse auf der projectirten Eisenbahn geltend gemacht, gefolgt sind, und nicht sowohl im Interesse Aachens und Burtscheids, als zumal in demjenigen der Gesamtheit, rücksichtlich der Transport und Verkehrs-Verhältnisse, welche mit diesen beiden gewerbreichen Städten in enger Verbindung stehen, die vorliegenden Angaben und Zahlen näher zu entwickeln versucht haben, so bleibt uns noch übrig nicht nur die Interessenten der projectirten Eisenbahn von Köln nach Eupen, sondern auch das größere Publikum auf einen noch unberührten, höchst merkwürdigen Umstand der Transports

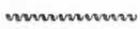
Verhältnisse, welche zu erwarten stehen, aufmerksam zu machen, wovon, ungeachtet der gründlichen Erörterungen, welche zur Entwicklung der Ansichten des Cölnner Comités über diese Aufgabe gedient haben, eine Ausführung überall vermißt wird.

Wir meinen die ungemein bedeutenden Zufuhren von Steinkohlen aus den überaus reichhaltigen Kohlenlagern des Wurm-Thals bei Herzogenrath und Wardenberg, im sogenannten Ländchen der Heyden, welche jetzt die Landstraßen, die nördlich von Aachen auf diese Stadt zuführen, und welche in allen andern Richtungen von Aachen abführen, Jahr aus Jahr ein beleben, und allein eine Zentnermasse bilden, deren Transport, für sich genommen, schon eine Eisenbahn auf eine gewisse Strecke rentbar machen könnte.

Wir müssen gestehen, daß wir die gänzliche Umgehung jeder Andeutung der nothwendig erhöhten Belebung der Eisenbahn durch ein eben so ergiebiges, als gemeinnütziges Product der inländischen Gruben-Gewerbs-Thätigkeit, ungerne wahrgenommen haben; wenigstens hätten wir erwartet, daß das Interesse der Actien-Gesellschaft für einen Gegenstand angeregt worden wäre, der, wie schon erwähnt, nicht bloß für die Gesamtheit der Actionaire der Eisenbahn, sondern zumal auch für das größere Publikum von einer entschiedenen Wichtigkeit werden kann und werden wird. Die weitere Verbreitung, welcher dieses vorzügliche Brenn-Material durch den vor allen Dingen gemeinnützig seyn sollenden Zweck einer Eisenbahn, nach entfernteren Richtungen und hauptsächlich nach Cöln hin empfänglich ist, war doch gewiß erwähnenswerth, und hätte schon von Hause aus eine Annäherung Aachen's, als natürliches Debouché des Wurm-Thals, von der Hauptbahn wünschenswerth machen müssen; was denn auch dahin geführt haben würde, besser als geschehen, das gemeinschaftliche Interesse über die Richtungslinie der Bahn zwischen den beiden Hauptstädten Cöln und Aachen zu berathen und zu ermitteln.

Wir wollen indessen, ohne andere wohl denkbare Gründe unterstellen zu mögen, annehmen, daß nur aus einer nicht leicht begreiflichen Unkenntniß der vorzüglichen Eigenschaften dieses Brenn-Materials, so wie auch der Productions-Kräfte der erwähnten Kohlenwerke und ihres Absatzes, von Seiten des Cölnner Comités, auf diesen Thatbestand keine Rücksicht genommen worden. Um so weniger konnte man nun hier, aus den in dem Eingang dieser Abhandlung angeführten Gesichtspunkten genommen, umhin, das Bestehen dieser Verhältnisse in ihrer Wirklichkeit, und von diesen ausgehend, in ihrer Wahrscheinlichkeit für die nahe Zukunft, umständlich zu erörtern und in's klare Licht treten zu lassen.

Um nun dazu auf eine zuverlässige Weise zu gelangen, ist man bemüht gewesen, von Local- und Sachkundigen eine ausführliche, auf zuverlässige Angaben begründete Darstellung über den jetzigen Vertrieb der Steinkohlen-Werke des Wurm-Reviers überhaupt, sowie über die Productions-Fähigkeit derselben, und über die wahrscheinlichen Debits-Verhältnisse bei Erweiterung des Absatz-Gebietes, einzuziehen, welche Darstellung die nachstehenden interessanten Resultate liefert.



Die inländische Steinkohlen-Förderung im Wurm-Revier be-
trägt täglich auf den neun, gegenwärtig vermittelst 12 Förder-
schachten in Betrieb stehenden inländischen Gruben..... 11,300 Scheffel oder Stur.
was jährlich, bei einer gewöhnlichen Veranschlagung von... × 290

vollen Arbeitstagen, ein Förder-Quantum für das ganze Jahr
giebt, von 3,277,000 " " "

Wenn man davon die Kohlen zum Selbst-Betrieb der 12 Dampf-
Maschinen auf den Wurm-Kohlenwerken in Abzug stellt mit höchstens 177,000 " " "

so verbleibt ein Debits-Quantum von jährlich..... 3,100,000 " " "

Rechnet man hinzu, die nach Abzug der selbst verwendeten Kohlen,
verbleibende Debits-Menge der im Wurm-Revier ebenfalls belege-
nen ausländischen niederländischen Gouvernements-Grube mit.. 300,000 " " "

So ergiebt sich ein jährliches Debits- und Transport-Quantum
von überhaupt 3,400,000 Scheffel oder Stur.

Bei einem beträchtlicheren Abzug der Steinkohlen des Wurm-Reviers, das heißt bei einer
ausgebreiteteren Verwendung derselben in entfernten Gegenden, würden alsbald noch fünf ge-
genwärtig außer Betrieb stehende inländische Kohlen-Gruben wieder in Thätigkeit treten, oder
sich andern anschließen, und zu jenen..... 3,400,000 Zentner
nach obigen Verhältnissen, noch eine Masse von..... 1,400,000 "
zum Debit beschaffen können, wovon ein bedeutender Theil von der näch-
stens in Ausbeute tretenden Aths-Grube ohnehin zu erwarten steht.

Eben so kann die niederländische Gouvernements-Grube bei Erweiterung
ihres Debits-Feldes im Auslande, ihre Förderung und ihren Absatz ver-
doppeln; wenigstens kann sich bei dieser ein Mehr-Quantum ergeben von.. 200,000 "

und es entstände daraus ein Debits-Quantum im Ganzen von..... 5,000,000 Zentner
welches bei der jetzt bestehenden Förderungs-Weise von sämtlichen Kohlen-Gruben des Wurm-
Thales leicht aufzubringen seyn würde, inzwischen nach Bedürfniß auch noch bedeutender erhöht
werden kann.

Es stellt sich aus obigen Ergebnissen im Allgemeinen heraus, daß gegenwärtig ein Absatz
von mehr als 3 Millionen Scheffel oder Zentner Kohlen und Geriß, wovon etwa $\frac{1}{3}$ ad $\frac{1}{2}$..
schwere Stückkohlen sind, jährlich aus den inländischen, und etwa 300,000 Zentner Kohlen
und Geriß aus den benachbarten ausländischen Kohlen-Gruben des Wurm-Reviers Statt fin-
det; hieran nimmt auf einem Umkreis bis zu 4, höchstens 5 Meilen nach Norden, Süden und zum
Theil nach Osten (nach Westen können fast nur die Kohlen der ausländischen Gouvernements-Grube
gehen) eine Bevölkerung Theil, von 230,000 Einwohnern des Regierungs-Bezirks Aachen und etwa

50,000 der angrenzenden Regierungs-Bezirke Cöln und Düsseldorf, mithin überhaupt von 280,000 Inländern und einer verhältnißmäßigen Anzahl von etwa 30 à 40,000 Ausländern für jene 300,000 Zentner, und zwar, auf einem Flächen-Raum von etwa insgesammt 30 Quadrat-Meilen.

Man kann demnach annehmen, daß bei den allgemein anerkannten vorzüglichen Eigenschaften der mageren Kohlen aus den Wurm-Revier-Werken für die Haushaltung, und bei ihrer bedeutenderen Wohlfeilheit im Preise in Ansehung des Gebrauchs für den Dampfmaschinen-Betrieb, als die für diesen Zweck allerdings vorzuziehenden Fettkohlen aus dem Inde-Revier, der Verbrauch auf den Kopf der Bevölkerung sich zu dem bedeutenden Betrag von 10 à 11 Zentner erhebt. Dies mag auf den ersten Anblick vielleicht enorm erscheinen; wenn man inzwischen berücksichtigt, daß fast sämtliche Gegenden, wohin jene mageren Kohlen gelangen, aller übrigen Brenn- und Heizungs-Materialien ermangeln, und daß eine große Menge von Fabriksfeuern für Dampfmaschinen, Stockrahmen-Gebäude u. d. hiesigen fabrikreichen Umgegend von diesem Material unterhalten wird, so möchte dieses Ergebnis so auffallend nicht mehr erscheinen.

Wünscht man nun eine nähere Angabe der Landestheile zu erfahren, deren Einwohner bis jetzt an jener Steinkohlen-Consumtion theilhaftig waren, worauf obige Berechnungen begründet worden, so möge folgende, auf Erfahrungen und Wahrnehmungen von Sachverständigen gestützte Zusammenstellung dabei zum Anhalt dienen.

Die elf Kreise des Regierungs-Bezirks Aachen

	hatten am Schlusse d. Jahrs 1834 eine Bevölkerung von		Davon sind eingeschätzt f. d. Steinkohlen-Verbrauch aus d. Wurm-Reviere	
	Einwohnerzahl.	Einwohnerzahl.	Einwohnerzahl.	Einwohnerzahl.
1. Stadtkreis Aachen.....	37,858		37,858	
2. Landkreis Aachen (wovon ein großer Theil den Fettkohlen-Gruben des Inde-Thals näher liegt.)....	51,634		35,000	
3. „ Düren.....	47,488		12,000	
4. „ Erkelenz.....	33,198		33,198	
5. „ Eupen.....	19,721		19,721	
6. „ Geilenkirchen.....	23,979		23,979	
7. „ Heinsberg.....	30,701		30,701	
8. „ Jülich.....	35,154		30,154	
9. „ Malmedy.....	27,265		—	
10. „ Montjoie.....	18,103		7,000	
11. „ Schleiden.....	33,923		—	
Zusammen.....	359,024		229,611	
es werden von den angrenzenden Kreisen der Regierungs-Bezirke Düsseldorf und Cöln noch.....			50,389	
hinzugezählt, und man ist dergestalt zur Ermittlung der Zahl von.....			280,000	

inländischer Einwohner gelangt, welche nach aller Wahrscheinlichkeit an dem Verbrauch von 3 Millionen Zentner mageren Steinkohlen, wie solche gegenwärtig zum Debit gelangen, mehr oder minder Theil nehmen.

Zu erklären bleibt hier, daß, was die aus der ausländischen Gouvernements-Grube produzierten Kohlen anbelangt, der Durchzug derselben durch das Preussische Gebiet tractatenmäßig frei von allen Abgaben besteht, und bestehen bleiben muß, der Transport derselben mithin in der Richtung über Aachen und Eupen, wo er mehrentheils erfolgt, auch für die Zukunft gesichert bleibt.

Will man von diesen Ergebnissen Schlussfolgen auf die Beträchtlichkeit des Verkehrs ziehen, welcher bei unmittelbarer Berührung Aachens durch die Eisenbahn von Cöln nach Eupen u. s. w. aus dem ausgebreiteteren Debit der Steinkohlen des Wurm-Reviers nach entfernteren durch die Eisenbahn berührten Gegenden entstehen würde, so möchte folgendes dabei zu berücksichtigen seyn :

Als wahrscheinlicher Bevölkerungszusatz, welcher alsdann an dem Verbrauch dieser vorzüglicheren und wohlfeileren Kohlen Theil nehmen würde, kann man füglich, bei der Voraussetzung von Auslade-Plätzen, einerseits an der Ruhr, an der Erft und am Rhein, und andererseits zu Eupen, Overath (belgischer Grenzort) und Berviers, annehmen, daß im Inlande ein großer Theil der übrigen oben weggelassenen Einwohner der Kreise Düren und Jülich und ein bedeutender Theil der Einwohner-Zahl der Kreise Bergheim, Cöln (Landkreis), der Stadt Cöln selbst, der Kreise Bonn, Gladbach, Grevenbroich und Neuß, mit einem Worte der Einwohner des linken Rhein-Ufers, zwischen dem Siebengebirge und dem Ausfluß der Erft in den Rhein, die sich bisher mit den Braun-Kohlen und Torf-Brand, oder dem an Güte bei Weitem geringeren und kostspieligeren Ruhrkohlen-Brand begnügen mußten, die diesseitigen mageren Kohlen vorziehen und, aller Wahrscheinlichkeit nach, mit der Zeit ausschließlich gebrauchen werden.

Dieser Bevölkerungszusatz, gering auf die Hälfte der Einwohner-Zahl der genannten Kreise veranschlagt, beträgt eine Summe von 150,000 Einwohnern, zu welchen, ohne zu sanguinische Hoffnungen zu hegen, man doch mindestens 50,000 Bewohner der entfernteren Rhein-ufer-Gegenden zählen darf, wohin die in Rede stehenden Kohlen ebenwohl Anspruch machen können, verschifft zu werden, als die Ruhr-Kohlen.

Hierzu rechne man in der anderen Richtung, nämlich über Eupen nach dem Auslande hin, die beträchtliche Vermehrung des Absatzes in der bevölkerten Gegend von Berviers, welche durch ein dergestalt erleichtertes Communications-Mittel von Ausland zu Ausland, mittelst tractatenmäßig gestatteter Benutzung des Inlandes, entstehen würde, und zwar um deshalb, weil das Ausland nur die einzige vorgenannte Gouvernements-Grube, welche brauchbare magere Kohlen fördert, übrigens aber nur Fettkohlen-Gruben in Menge besitzt; und es wird leicht er-



klürlich werden, daß, bevor wenige Jahren nach dem Entstehen der Eisenbahn vergangen, die Absatz-Verhältnisse der Wurm-Kohlenwerke, und mithin auch diejenigen des Transport-Verkehrs im Allgemeinen bei einem möglichst nahen, und nicht glücklicher für das Debouché des Wurmthales als gerade bei Aachen zu wählenden Zug der Haupt-Eisenbahn, sich verdoppeln würden. Zu den 280,000 Köpfen, welche nach obiger Auseinandersetzung an dem gegenwärtigen Wurm-Kohlen-Absatz participiren, würde alsdann durch jene erleichterte Communication, vermittelt einer Hauptbahn, die Aachen berührte, und einer Zweigbahn, welche sämtliche Kohlen-Gruben auf beiden Ufern der Wurm aufnahm, die Förderung von fast noch einmal so viel Kohlen, für eine beinahe zwiefache Zahl Participienten leicht entstehen; deren Transport der Haupt-Eisenbahn ein ungemein erhöhtes Interesse zuwenden würde, indem nach einer ferneren, hier nachfolgenden muthmaßlichen Berechnung, derselben ein Zuwachs an Förder-Masse, zu der bisherigen Annahme von 1,185,041 Zentner durch die ganze Bahn, von beinahe noch ein Mal so viel an Zentnerzahl Kohlen erwachsen könnte.

Bei der Vorausschickung nämlich, daß gegenwärtig, wie bereits überzeugend dargestellt worden, das Productions-Quantum sämtlicher inländischen Gruben 3 Millionen Zentner beträgt, wovon allein im Jahr 1834 nach den darüber angestellten Ermittlungen über 1,000,000 nach Aachen zum dortigen Verbrauch und durch Aachen zur Bestimmung nach Burtscheid, Eupen und Umgegend, 1,200,000 etwa, nach dem sogenannten Jülicher-Lande, wozu die Landkreise Jülich, Düren, Heinsberg, Geislarth und Erkelenz gezählt werden, und der Rest in den Landkreis Aachen und nach den entfernteren Debits-Gegeuden geführt worden seyn mögen, so kann angenommen werden, daß noch mindestens 1/2 Million Zentner für den Zuwachs an Debit in die vorbenannten Gegenden des Rheins und der Erft zu jenen 3 Millionen zu rechnen, mithin eine Exploitation und ein Transport von überhaupt 4,500,000 Zentner mageren Kohlen aus den inländischen Gruben im Ganzen entstehen dürfte.

Zu diesen ist, bei einer, unter der erwähnten Conjunction, leicht zu verdoppelnden Production der belgischen Gouvernements-Grube, das ganze Absatz-Quantum derselben auf mindestens 1/2 Million Zentner anzunehmen, und wir erhalten demnach, ganz in Übereinstimmung mit der früher ermittelten Productions-Fähigkeit, ein Facit von 5 Millionen Zentner Kohlen, welche unter gesteigerten Abzugs-Verhältnissen aus dem Wurm-Revier bezogen werden können, und sehr wahrscheinlich im Verlauf der Zeit auch bezogen werden würden.

Hiervon würden bei der Annahme einer Haupt-Eisenbahn, welche Aachen berührte, und in welche eine Zweigbahn des Wurm-Thales von höchstens 1/2 Meile Länge sich unmittelbar und zwar bei Aachen selbst einmünden müßte, immerhin folgende Quantitäten noch von Frachtfuhrwerk abgeholt werden, oder doch auf keine Weise die Hauptbahn berühren, nämlich:



Für die Versorgung der nördlich gelegenen Kreise Erkelenz, Geilenkirchen und Heinsberg, und einen Theil des Landkreises Aachen, mithin von etwa 110,000 Seelen pptr. 1,200,000 Zentner	
desgleichen der Städte Aachen und Birtscheid	500,000 "
dito eines Theils des Jülicher-Landes, und der entfernteren Debitzpunkte höchstens	500,000 "

zusammen..... 2,200,000 Zentner

und es blieben auf der Hauptbahn noch zu transportiren eine Masse von 2,800,000 Zentner in geringeren oder größeren Entfernungen von 2 bis 8 Meilen, als nämlich nach einer ungefähren Vertheilung, zufolge der Erfahrungen in den bisherigen Absatzgegenden, und nach darauf gefuhten allgemeinen Voraussetzungen, bei Annahme daß der Aufnahme-Punkt zu oder bei Aachen erfolge :

a. für den Verbrauch der Fabrikstadt Eupen und des Landkreises Eupen	500,000	Ztr. auf einer Transportstrecke v. pptr. 2 Meilen
b. für den Verbrauch von Berviers und Umgegend	200,000	" " " " " " 2 "
(NB. ausländische bis zur Grenze transportirende Kohlen.)		
c. für den Ausladeplatz an der Ruhr für die Landkreise Jülich und Düren und die dortige Fabriken-Industrie	600,000	" " " " " " 3 "
d. für den Ausladeplatz der Erft für die Landkreise Bergheim, Euskirchen, Grevenbroich und Neuß.....	500,000	" " " " " " 5 "
e. für den Ausladeplatz am Rhein zu Cöln, für den Bedarf von Cöln, Land- und Stadtkreis, und für die Verschiffung auf dem Rhein bis zur Mosel.....	1,000,000	" " " " " " 8 "

sind zusammen..... 2,800,000 Ztr.

welche nach den zurück zu legenden Transportstrecken auf der Hauptbahn von

ad a. 500,000 Ztr. auf 2 Meilen, macht auf 1 M.	1,000,000
b. 200,000 " " 2 " " " 1 "	400,000
c. 600,000 " " 3 " " " 1 "	1,800,000
d. 500,000 " " 5 " " " 1 "	2,500,000
e. 1,000,000 " " 8 " " " 1 "	8,000,000

macht überhaupt..... 13,700,000



oder durchschnittlich auf die ganze Bahn, wenn man die Länge derselben von Eöln bis zur Grenze, anstatt zu 11^{1/2}, incl. des Umwegs über Aachen auf 13 Meilen annimmt, 1,053,846 Zentner; was für dieses Object allein schon der Waarenmasse fast gleichkommt, welche man überhaupt (confer. Seite 113, Absch. IX, und 116 Absch. X der Denkschrift) jährlich durch die Bahn zu führen sich verspricht, und aus welchem Resultat auch schon genugsam die hohe Wichtigkeit hervorgeht, welche man darin finden muß, daß die Haupt-Eisenbahn sich dem Kohlen-Absatz-Verkehr aus dem Wurm-Revier so nahe wie möglich und unter so vielen Erleichterungen als thunlich, anschließe.

Diese beiden Aufgaben nun, würden ihre Lösung vollkommen darin finden, und der Eisenbahn mithin ein fast doppelt so beträchtlicher Transport in Zentnern gesichert werden, als nach den Anschlägen des Eölnner Comité's erwartet wird, wenn

1. die Hauptbahn bei Aachen vorbei käme, wo sich, wie schon erwähnt, das natürlichste Debouché für die Steinkohlen-Zufuhren aus dem gesammten Wurm-Revier darstellt, damit einen Theils jene veranschlagte Zentnerzahl Steinkohlen über Aachen hinaus nach Eupen und ins Ausland auf dem nächsten Wege gelange, andrerseits aber auch die übrige Masse dort gleichzeitige Aufnahme in die Hauptbahn finde, um solche in der Richtung nach Osten zu durchschreiten, was leider zum großen Theil vereitelt werden würde, wenn die Hauptbahn über Cornelimünster liefe, wo sie nur und zwar bei Stollberg auf Umwegen und vermittelt eines zweiten Embranchements von Aachen aus, zu erreichen stände; dies aber natürlich die Transport- und andere Kosten sehr erhöhen und die Lieferung der qu. Kohlen bis zu den entferntesten Punkten zu unannehmbaren Preisen, nicht ausführbar machen dürfte; — und wenn
2. auch eine Erleichterung des Transports dadurch erzielt würde, daß das Bahngeld, wie es überall für Kohlen und ähnliche Producte von niedrigem Werthe und großer Beträchtlichkeit im Gewicht geschieht, geringer als für Kaufmannsgüter gestellt würde, etwa zu 3 Pfg. statt der allgemein angenommenen 5 Pfg. per Zentr. und Meile.

Alsdann würde es keinem Zweifel unterliegen, daß in Kurzem obige Zentnerzahl der Eisenbahn ein neues und ergiebiges Feld einer Ertragsfähigkeit liefern würde, auf welche gar nicht gerechnet worden ist, welche ihr aber doch einen bedeutenden Mehr-Ertrag zusichern müßte. Denn wenn man die Selbstkosten der Förderung auf 2 Pfen. per Ztr. und Meile annimmt, da nach den Berechnungen und Vergleichen, welche im Abschnitt IX. der Eölnner Denkschrift aufgenommen worden, solche schwerlich für Kohlen höher zu stehen kommen dürften, so bliebe auf jedem Ztr. 1 Pf. Benefiz per Meile, was auf jene 13,700,000 Ztr. mehr als 38,000 Thlr. machen, wenn aber die Selbstkosten wirklich nicht unter 2^{6a} Pfennig zu bestreiten ständen, immerhin $\frac{1}{2}$ Pf. oder mehr als 12,000 Thlr. Benefiz abwerfen würde.

Zu diesen die Aufmerksamkeit der Interessenten und Beförderer unserer Eisenbahn-Angelegenheit sonder Zweifel ansprechenden Ergebnissen, glauben wir noch die folgenden Bemerkungen und Beweisführungen zu dem was hier darüber behauptet worden, anreihen zu müssen, die übrigens mehr für das entferntere Publikum, welches die Industrie-Verhältnisse des Wurm-Kohlen-Ländchen weniger oder nicht kennen zu lernen Gelegenheit hatte, mitgetheilt werden.

Die vorzüglichen Eigenschaften der mageren Stück- und Gerißkohlen aus dem Wurm-Revier lassen ihnen überall wo sie bisher in Gebrauch gekommen, für die Haushaltungsbedürfnisse zum Heizen der Öfen und für die Küche, allen übrigen bekannten Kohlen des In- und des angränzenden Auslandes bei Weitem den Vorzug geben, weil sie im Feuer nicht so schnell sich aufzehren, und eben darum keine solche starke Glut als die Fettkohlen veranlassen, deshalb aber vortheilhafter zum Heizen und Kochen sind; weil sie ferner keinen Schwefel-Geruch verbreiten, und weil sie endlich, mit etwaiger Ausnahme der Saarbrücker Kohlen, welche hier nicht in Betracht treten, wohlfeiler im Preise als alle übrigen Steinkohlen des Inlandes zu stehen kommen.

Einen Belag zu dieser Anführung liefert uns der Umstand, daß zu Eschweiler und Stollberg selbst, am Sitz der Fettkohlen-Produktion, und zu Düren viele Haushaltungen sich magere Kohlen, wenigstens zum Küchenbedarf, größtentheils aber auch zur Heizung, schon jetzt, ungeachtet der nicht unbeträchtlichen Entfernung, aus dem Wurm-Revier zuführen lassen.

Ganz natürlich entsteht daher die Folgerung, daß bei einem erleichterten Communications-Mittel dieses vorzüglichere und zugleich wohlfeilere Brenn-Material zu dem besagten Gebrauch, auch in entfernteren Gegenden Absatz und Anwendung finden muß, wenn es einmal gekannt und nach Verdienst geschätzt seyn wird, was wir im Voraus mit der vollsten Überzeugung verbürgen können; und es liegt daher die Wahrscheinlichkeit dessen Verbrauchs für die zunächst belegene Gegend des linken Rhein-Ufers zwischen Bonn und Neuß, bei Entstehung der nach Köln führenden Eisenbahn am nächsten, weil eben diese Gegend nur Braunkohlen in der Nähe besitzt, und sich damit und mit den, zu Köln wenigstens theurer zu stehen kommenden nicht so guten und nutzbaren Ruhrkohlen, bisher begnügen mußte.

Eben wenig kann bezweifelt werden, daß Rheinaufwärts von Köln bis zur Mosel, und bis so weit die Ruhrkohlen bisher an dem Rhein- und Mosel-Ufer Absatz finden, unsere Wurm-Kohlen in Konkurrenz treten werden, weil sie nicht allein besser, sondern auch um etwas wohlfeiler werden beschafft werden können, als jene.

Um nun noch einige Beweise zur Begründung der angegebenen Größen in Zahlen, und der darauf gefuften Absatz- und Verkehr-Wahrscheinlichkeiten zu geben, verdient es angeführt zu werden, daß:

1. die von dem Königl. Ober-Berg-Amt zu Bonn pro 1833 amtlich bekannt gemachte Nachweise sämmtlicher Berg- und Hüttenwerke des Rheinischen Haupt-Distrikts, und der Statt gefundenen Förderung und Produktion, die Menge der Steinkohlen des Düre-



ner Bezirks, wozu die Jude- und Wurm-Reviere gehören, auf 973,640 Tonnen *) oder 3,894,560 Scheffel oder Zentner Kohlen und Gerst angeht, wovon etwa $\frac{1}{4}$ Theile oder pptr. 2,920,920 Zentner auf das Wurm-Revier fallen. Seitdem haben sich die Produktionen mehrerer Gruben darin erweitert, so daß eine Total-Gewinnung, wie früher angegeben, bis zu 3,100,000 Zentner wohl anzunehmen stand;

2. die auf amtliche Veranlassung erfolgte Ermittlung der Consumtion der Stadt Aachen, wo eine Brenn-Materialien-Steuer besteht, und an den Thor-Empfangsstellen dieser gänzlich geschlossenen Stadt erhoben wird, zufolge einer genauen Register-Aufnahme, und nach einem Durchschnitt der drei Jahre 1832 ad 1834 ergeben hat, wie allein nach Aachen, und zwar in dem umschlossenen Theile der Commune, worin 36,000 Einwohner leben, aus den Kohlen-Gruben des Wurm-Thales

a. zum Verbrauch versteuert wurden (ohne die verschwiegenen Mehr-Quantitäten zu rechnen).....	392,373 Zentner
b. gegen Pfand-Entrichtung, in der Richtung von Eupen und Burtscheid durch die Stadt geführt wurden :	
aa. inländische Kohlen.....	481,859
bb. ausländische Kohlen.....	51,180

Zusammen..... 533,039 "

Mithin im Ganzen vom Wurm-Thal in der Richtung nach und

durch Aachen gingen..... 925,412 Zentner

wohingegen, im Jahr 1834, für sich genommen, was auch, weil die Kohlen-Bedürfnisse sich von Jahr zu Jahr steigern, noch besser zu einem Anhalt für die Zukunft dienen kann, zum Verbrauch Aachens intra muros allein 423,990 Zentner versteuert wurden, wonach nicht allein die Wichtigkeit der Bezüge zu ermessen, sondern auch die Angabe, daß sich durchschnittlich 10 à 11 Zentner Kohlen per Kopf der an dem Debit theilnehmenden Bevölkerung berechnen lassen, begründet wird, da es sich nach obigen zuverlässigen Ermittlungen ganz evident herausstellt, daß für die Bevölkerung Aachens intra muros der Kopfsatz auf fast 12 Zentner magere Kohlen zu stehen kommt.

Wenn man nun, von dem Bedarf und dem Verbrauch der Bevölkerung Aachens, wo sich die Zufuhren ganz genau controlliren lassen, ausgehend, die Bezüge an Kohlen

*) Eine Tonne enthält zufolge Königl. Kabinettsorber vom 16. Mai 1816 (conf. Amtsbl. der K. Regierung zu Aachen pro 1816, No. 16, Seite 167) 4 Scheffel. Genau genommen berechnet sich 1 Scheffel zu 103 $\frac{1}{2}$ Pf. oder die Tonne zu 3 Ztr. 82 $\frac{1}{2}$ Pf.; im gemeinen Verkehr wird jedoch der Scheffel im Gewicht mit einem vollen Ztr. gleichgeachtet und bei allen Durchschnittsberechnungen zu 110 Pf. angenommen, wonach 1 Tonne = 4 Scheffel = 4 Ztr. ist.

aus dem Wurm-Thal gegen diejenigen aus dem Inde-Thal, welche ihrer Eigenthümlichkeit wegen vorzugsweise zu den Dampfmaschinen, gewöhnlich aber doch in getheilter Menge mit mageren Kohlen verwendet werden, vergleichen will, so dient zur Nachricht, daß im Jahr 1834

an Wurm-Kohlen wie vorgedacht.....	423,990 Zentner,
an Inde-Kohlen dagegen.....	111,228 „

zusammen..... 535,218 Zentner

Kohlen zum Bedarf Nachens versteuert wurden, was beinahe 15 Zentner Kohlen per Kopf ausmacht, wovon aber $\frac{1}{2}$ Theile Wurm-, gegen $\frac{1}{2}$ Theil Inde-Kohlen consumirt wurden.

Bemerkbar ist es noch, daß nach den ebenfalls darüber angestellten Ermittlungen, zu Zeiten, an dem einzigen Maestrichter-Thor zu Nachen an einem Tage bis 5000 Zentner Wurm-Kohlen, sey es zur Durchfuhr, sey es zur Einfuhr einpassiren, wovon, um nur einen Beweis der hohen Wichtigkeit dieses Verkehrs anzuführen, der 21. November 1834 herausgehoben wird, an welchem einzigen Tage

zur Versteuerung daselbst eingingen.....	1904 Zentner
und zur Durchfuhr.....	3195 „

in Summa..... 5099 Zentner Wurm-Kohlen;

3. auch in den Erwartungen über die Wahrscheinlichkeit eines bedeutenden Absatzes dieser Kohlen nach Cöln und über Cöln hinaus keine Übertreibung Statt findet, wenn solcher auf 1 Million Zentner angenommen wird, da die Voraussetzungen des Cölnner Comites für den Absatz der Eschweiler Kohlen schon das günstige Prognosticon (Seite 92) einer Concurrrenz-Behauptung derselben gegen die Ruhr-Kohlen am Rheine dermaßen stellt, daß es eine Zufuhr-Erhöhung von 150 auf 500,000 Zentner gewärtigt; mit eben so vielem Recht also ein verhältnißmäßiger Absatz für die mageren Kohlen des Wurm-Reviers, nach jenen Gegenden einzuräumen bleibt, da in dem gegenseitigen Verhältniß des bisherigen Betriebs und Absatzes der beiden Kohlen-Reviere, derselbe dreimal so hoch für letztgenanntes ausfallen könnte, wonach die veranschlagte 1 Million Zentner mit den Erwartungen, die man in Cöln für die Inde-Kohlen hegt, in der Berechnung noch weit zurückbleibt; und weil ferner nach dem eigenen Allegate des Cölnner Comites (Seite 92), nach und oberhalb Cöln 1,141,007 Zentner (Ruhr) Steinkohlen bezogen wurden, mit welchen die besagten mageren Kohlen eben so gut und vielleicht noch eher als die Eschweiler und Stollberger Fettkohlen, die Concurrrenz einhalten werden.



Wir sagen eben so gut, indem nach einer Mittheilung, die uns aus glaubwürdiger Quelle wird, die Verkaufspreise der Ruhr-Kohlen zu Cöln incl. der zu 2 à 2½ Sgr. zu berechnenden Schiffs-Fracht..... per Zentner à 110 Pfd.

für ordinaires Schrotgeriß.....	5 Sgr. 6 Pf.
„ Fettgeriß.....	7 „ 2 „
„ ordinaire Steinkohlen.....	11 „ — „
„ fette Steinkohlen.....	13 „ 2 „

betragen, wohingegen die Preise der mageren Kohlen aus dem Wurm-Thal, incl. der Fracht, wenn nämlich solche auf 3 Pfg. per Zentner und Meile Bahngeld gestellt würden, bis Cöln betragen würde

für Geriß gemischt mit kleinen Stückkohlen (Mageran)..	5 à 5½ Sgr. per Zentner,
„ schwere Stückkohlen.....	10½ à 11 „ „ „

für Fettkohlen aus dem Inde-Thal

für Geriß etwa.....	5½ à 6 „ „ „
„ Stückkohlen.....	12 à 13 „ „ „

Aus dem Allen ergibt sich zur Genüge, daß man die interessante Quadratmeile des Preussischen Rheinlandes, welche zur Versorgung von Brenn-Material für 50 und mehr andere Quadratmeilen derselben Provinz, mit einem überaus schätzbaren Product für alle Klassen der Einwohner derselben zu benutzen ist, bei Anlegung einer Eisenbahn, die diese Provinz in ihrem gewerbreichsten Theile durchschneidet, nicht so gänzlich ignoriren kann, und wenn man zur Erkenntniß gelangt, nicht so ganz außer aller Concurrenz für die Theilnahme an den Wohlthaten, welche eine Eisenbahn, von der Wichtigkeit wie diejenige von Cöln nach Antwerpen zu werden verspricht, ausschließen darf. Vielmehr dürfte es in dem besser verstandenen Interesse dieser Eisenbahn liegen, sich des Abzugs-Verkehrs dieses so ungemein productiven Kohlen-Ländchens so viel als möglich, durch bereitwillige Annäherung und Beseitigung aller sich in den Weg stellenden Hindernisse zu versichern.

Es handelt sich um nicht weniger als um eine leicht zu erlangende Production von 5,000,000 Zentner Steinkohlen, von welchen, nach den obigen Auseinandersetzungen, 2,800,000 Zentner auf die Bahn gelangen können, wenn solche in der Nähe dieses Ländchens bei Aachen vorbeiführt; es handelt sich von einer Führung durch die ganze Bahn, wenn solche auf 13 Meilen Ausdehnung, als über Aachen gehend angenommen wird, von 1,053,846 Zentner mehr, als in den bisherigen Berechnungen angedeutet wird, und von einem bedeutenden Plus, welches, wenn das Bahngeld, wie billig, für diesen Artikel nur auf 3 Pfennige per Zentner und Meile herabgesetzt würde, um die Beziehung jener und aller Kohlen gemeinnütziger zu machen, an Einnahme-Erträgen mehr aufkommen würde, als der General-Etat, Abth. X, Seite 116 der Deut-



schrift, solches nur für 1,182,430 Zentner (Seite 113 stehen dagegen 1,185,041 Zentner) im Resultat auswirft.

Wahrlich man kann nach solchen sich so überaus günstig herausstellenden Erwartungen, keinen Augenblick mehr zweifelhaft seyn, daß es im Gesamt-Interesse aller Actionaire und des größeren Publikums, Hand in Hand mit demjenigen des Staates liegt, den Zug der Haupt-Eisenbahn, zur Begünstigung der Kohlen-Abzüge aus diesem Ländchen, so nahe als irgend thunlich, ja, — wenn es mit den sonstigen Interessen der Bahn zu vereinigen wäre, — wo möglich durch dasselbe bei Verfolgung des Wurm-Bettes zu führen, um außer den dadurch zu erlangenden gemeinnützigen Zwecken sich zugleich je mehr und mehr einer so mächtigen, und für noch manche Jahrhunderte unverstegbaren Quelle des Erwerbes für die Eisenbahn zu versichern.



Wir gehen nunmehr

B. zu dem mutmaßlichen Personen-Verkehr über, und nehmen dabei, in so fern es sich, wie die Deutschrift Seite 94 nachweist, nur von solchen Reisenden handelt, welche bisher nur mit den Posten oder mit Personen-Fuhrwerk die Wege in der Richtung der künftigen Eisenbahn zurücklegten, die ersteren fünf Positionen mit überhaupt 30,000 Personen als richtig für den Fall an, daß die Hauptbahn, wie projectirt worden, nicht bei Aachen, sondern über Cornelimünster führe; wohingegen wir die übrigen 6000 nur zu einem Theil, etwa zur Hälfte annehmen können, wenn die Hauptbahn Aachen nicht berührt, weil es sehr problematisch seyn dürfte, ob mit Hilfe einer von Stollberg auf Aachen abgehenden Zweigbahn die größere Anzahl der zwischen Aachen und Düsseldorf sich bewegenden Reisenden es alsdann nicht vorziehen möchten, der gewöhnlichen wohlfeileren Transportmittel auf der directen Straße sich zu bedienen, vermittelt welchen sie auch noch eben so schnell und vielleicht schneller zum Ziel gelangen würden, als vermittelt der Eisenbahn und der Dampfschiffahrt.

Dem sey jedoch wie ihm wolle, man könnte füglich was etwa in dieser Unterstellung von jenen 6000 Personen ausfallen möchte, der Zahl der übrigen 30,000 zusetzen, weil uns diese ohnehin viel zu niedrig gegriffen zu seyn scheint; wir wollen also mit den Ermittlungen des Cölnier Comites im Ganzen annehmen, daß die Zahl der Reisenden aus den wohlhabenderen Ständen, die bisher mit Extraposten, Schnell- und gewöhnlichen Fahrposten und Personen-Fuhrwerken durch die ganze Bahn gefahren, 36,000 Personen betragen werde, wenn nämlich Aachen derselben entfernt liegen bliebe.

Man wird uns dahingegen aber auch wohl einräumen wollen, daß, wenn die Hauptbahn Aachen und Wurtscheid unmittelbar berührt, dies eine nahnhafte Vermehrung an Reisenden überhaupt, nach beiden Richtungen der Bahn hin, zur nächsten Folge haben würde. Wenn sich darüber auch nicht, wie bei den Waaren ein Beweis durch eine specielle Zusammen-

stellung von Zahlen führen läßt, so wird sich die Glaubwürdigkeit dieser Anführung doch durch Umstände begründen lassen, wenn wir in dieser Beziehung nur anführen, daß Aachen wie Burtscheid, als vielbesuchte Fabrik- und Bade-Kurörter mit einer Gesamt-*Population* von 42,000 Seelen, nicht etwa wie die Mehrzahl anderer bloßen *Passage-Städte* in Betracht kommen, welche durch *Eisenbahn-*Reisenden** bloß im Vorbeifahren angesehen werden. Es muß vielmehr bei der *Eigenthümlichkeit* der Lage, und des Charakters einer bedeutenden Stadt wie Aachen, unfern der Landes-Grenze, ein Verweilen von längerer oder kürzerer Dauer in derselben von Seiten einer bedeutenden Anzahl von *Reisenden* unterstellt werden; dergestalt, daß ein natürlicher *Ruhepunkt* sich daselbst bildet, und hierdurch nicht allein ein größeres Interesse für die *Bahn-Erträge*, sondern für einen großen Theil der *Reisenden* und des die *Heilquellen* beider Städte besuchenden *Publikums* des Inn- wie des Auslandes, aus der unmittelbaren *Berührung* derselben durch die *Hauptbahn*, und nicht etwa durch eine abführende *Zweighbahn*, entstehen muß.

Werden diese *Eigenthümlichkeiten* und *Lokal-Verhältnisse* nun, einigermassen gehörig erkannt und gewürdigt, dann wird man auch leicht begreifen wollen, welche Menge von Umständen auf die *Vermehrung* der *Personen-Frequenz* hinwirken werden, wenn man die *Hauptzüge* der *Reisenden* aller Gegenden, in so volkreichen Städten ankommen und wieder abfahren sieht; welcher *Reiz* dadurch bei einer großen Menge von *Einwohnern* derselben hervorgerufen wird, an den *Fahrten* Theil zu nehmen und welches lebendigere Interesse der *Gesamts-Verkehr* einer *Eisenbahn* dadurch allseitig gewinnt.

Daß nun aber die *bisherige Reise-Frequenz*, um Aachen zu besuchen, von ungemeiner Wichtigkeit ist, möge schon allein daraus entnommen werden, daß nach einer genauen Aufnahme aller *Fremden*, welche während dem Jahre 1834 in Aachen verweilten, d. h. übernachteten, also nicht bloß durchgefahren sind, sich schon die bedeutende Zahl von 24,264 herausstellt, worunter die *Domestiquen* noch nicht mit gezählt sind, sowie auch diejenigen *Personen* übergangen werden mußten, welche bei *Verwandten* logirend unangemeldet geblieben.

Zählt man nun hierzu,

daß eine große Menge *Aachener* und *Burtscheider* *Einwohner*, — ihrer gewerblichen *Verhältnisse* wegen — häufig auf *Reise* gehen und mehrentheils den Weg auf *Edln* oder *Lüttich* und *Berviers* zunächst nachfolgen,

daß die *Entreprise-Diligencen* zwischen *Aachen* und *Berviers* und *Aachen* und *Lüttich* allein eine Menge *Reisender* von mehr als 13,000 jährlich befördern,

daß eine Anzahl von 21 *Aachener* *Hauderer*, welche 92 *Pferde* besitzen, nach einer darüber angestellten *Durchschnittsberechnung* jährlich eine Menge von 8000 *Personen*, größtentheils in den *Richtungen*, welche die *Eisenbahn* wenn sie *Aachen* berührt, durchschreiten würde, fortzuschaffen,

daß mit Extrapost-Fuhrwerk in dem letzten Jahre 5000 Reisende von Aachen weiter befördert worden,

daß endlich eine gute Anzahl hiesiger Privat-Equipagen auch häufig zu Reisezwecken verwendet werden,

so kann man sich ungefähr ein Bild der Lebhaftigkeit des Aachener-Personen-Transports vorstellen, und es gewiß nicht gewagt finden, wenn wir anzunehmen uns befugt glauben, daß durch die unmittelbare Aufnahme Aachens und Burtscheids von der Hauptbahn eine größere Frequenz von mindestens 14,000 oder täglich im Durchschnitt 38 Personen durch die ganze Bahn mehr als bei der Annahme des Zugs derselben über Corneliusmünster, (wofür schon in der Denkschrift des Eölnner Comité's, Seite 94, eine geringere Bewegung vermuthet wird) entstehen würde, mithin eine Reise-Frequenz von überhaupt 50,000 Personen aus den wohlhabenderen Ständen, durch die ganze Bahn, als Minimum angenommen werden könnte.

Diese Erwartungen betreffen jedoch lediglich und vergleichungsweise zu den Aufstellungen der Denkschrift, nur diejenigen Reisenden, welche, wie schon erwähnt, auch jetzt schon durch Transportmittel mancherlei Art die Wegestrecken zurücklegen. Der Belebung der Eisenbahn durch Reisende aus den niederen Volksklassen, welche gegenwärtig zu Fuß gehen, und solcher Personen, die ihres Gewerbes wegen bei den jetzigen Wegen nicht weiter als bis auf etwa 3 Meilen zu Lande reisen, um Geschäfte aller Art zu verrichten und den Absatz für ihre Marktproducte aufzusuchen, ist jedoch gar nicht gedacht; und es erscheint uns, daß die Zwecke einer Eisenbahn erst alsdann überall erreicht seyn werden, — wenn auch der Landmann mit seinen Marktproducten, der reisende Handwerker mit seinem schweren Felleisen, die entferten Obst- und Gemüsehändler mit ihren Gartenfrüchten u. u. die Bahn mitbefahren können.

Bei einem Personen-Bahn-Gelbe, wie es zu 7 Egr. 6 Pfg. per Meile, wenn gleich vorläufig, doch nur allein normirt worden, ist aber entweder auf die zu befördernde Personenmasse aus den niederen Ständen gar nicht, — und wie uns dünkt, sehr zum Nachtheil der Gemeinnützigkeit und des Bahn-Interesses, — gerechnet, oder es müßte eine, uns unerklärliche, Absicht dabei unterliegen, solche Reisende gänzlich ausschließen, und die Vortheile und Annehmlichkeiten der Eisenbahn-Benutzung, nur den höheren Ständen reserviren zu wollen.

Legteres kann und darf wohl nicht seyn; der Transport von einer großen Menge Personen aus den niederen Volksklassen auf kleineren oder größeren Strecken, würde aber unzweifelhaft eintreten, und es liegt demnach auch unbedenklich im allgemeinen sowohl als in dem gut verstandenen Interesse der Eisenbahn, — Plätze zu verschiedenen Preisen, wie auf allen übrigen Eisenbahnen, und wie auf den Dampfschiffen zu eröffnen.

Wenn nun, in dieser Rücksicht, wie es natürlich erscheint, dreierlei Plätze etwa zu 7% Egr. für solche Reisende, die eine größere Bequemlichkeit und Eleganz verlangen, zu 5 Egr. für die



größere Menge der zu den wohlhabenderen Ständen gehörenden Personen, und zu 2% Sgr. für die Transportaten aus den niederen Volksklassen, auf offenen, nur mit hölzernen Bänken versehenen Leiterwagen eingerichtet würden, dann könnte unstreitig wohl auf das Doppelte der angenommenen Reise- und Transport-Frequenz gerechnet werden; hierbei aber natürlich die Bedingung der Berührung der gewerb- und verkehrreichen Städte Aachen,urtscheid und wo möglich auch Düren durch die Hauptbahn, obenan stehen müssen, weil es auf der Hand liegt, daß die Fußgänger und die Marktleute, welche in großer Masse und regelmäßigen Wiederkehr solche Städte aufsuchen, sich einer auf weiterem Umwege laufenden, und natürlich ein kostspieligeres Bahngeld verlangenden Zweigbahn, seltener und vielleicht nur ausnahmsweise bedienen würden, und auch nur in einer Richtung bedienen könnten.

Welcher finanzielle Vortheil aus einer Aufnahme von Personen aus allen Ständen, neben dem Zweck der Gemeinnützigkeit hervorgehen würde, läßt sich aus folgender Vergleichs-Berechnung nachweisen.

Das Kölner Comité führt Seite 116 im Betriebs-Stat

die Einnahme für 36,000 Personen à 7½ Sgr. durch 11,64 Meilen auf, zu 106,560 Thlr.

Die bezüglichen Ausgaben betragen

an Selbstkosten zu 12,64 Pfg. per Person und Meile.....	14,966 Thlr.
an Hebegebühren à 1½ %.....	1598 „

Summa der Ausgabe..... 16,564 Thlr.

bliebe Überschuß..... 89,996 Thlr.

wohingegen bei der wahrscheinlichen Transport-Frequenz in der von uns angeregten Weise, und Verschiedenheit der Preise

an Einnahme

von 12,000 Personen à 7½ Sgr.....	3000 Thlr.
„ 36,000 „ à 5 „	6000 „
„ 30,000 „ à 2½ „	2500 „

für 78,000 Personen per Meile..... 11,500 Thlr.

oder auf dem ganzen Tractus von 13 Meilen..... 149,500 Thlr.
aufkommen,

Überträge..... 149,500 Thlr.

89,996 Thlr.

die Ausgabe dahingegen betragen würde :

an Selbstkosten im Durchschnitt nur zu 12 Pfg.
 (wegen der wohlfeileren und minder schwe-
 ren Transport-Mittel)..... 33,800 Thlr.

und 1½ % von der Brutto-Einnahme-Hebege-
 bühr..... 2242 „

 zusammen.... 36,042 Thlr.

 mithin Überschuß..... 113,458 Thlr.

wonach sich rüchichtlich des Personen-Verkehrs ein Vortheil für den Netto-
 Ertrag der Bahn ergibt von..... 23,462 Thlr.

Wir können in unseren Betrachtungen nicht weitergehen, ohne hier zuvor noch auf einen Umstand von hoher Wichtigkeit aufmerksam zu machen, welcher in einer näheren oder ent-
 fernteren Folgezeit, dem Transport-Verkehr der projectirten Bahn von Cöln bis zur belgischen Grenze eine erhöhte Bedeutung geben kann, und sonder Zweifel auch geben wird, sobald die politischen Verhältnisse der Nachbarlande einmal mehr entwickelt und regulirt seyn werden. Wir meinen die Handels- und Verkehr-Verhältnisse des Rheinlandes mit Maestricht, und vermittelst dieses, noch vor Kurzem eben so wichtigen Handelsplatzes, als es jetzt ein bloßer Waffenplatz ist, und des Wilhelms-Canals über Herzogenbusch, — mit Rotterdam und Amsterdam.

Wir wollen diesen Umstand hier nur andeuten und überlassen es dem Scharfblick eines jeden Sachkundigen nach eigenem Ermessen, die Folgerungen zu ziehen, die aus dem Verhältniß einer zweiten Communicationsstraße, welche die Rheinprovinz mit Holland in unmittelbare Ver-
 bindung setzen würde, entspringen, und die nothwendig auf die Eisenbahn einwirken und solche auf einem neuen Felde der Erwartungen beleben werden.

Wir können jedoch nicht annehmen, daß Aachen auch dabei umgangen werden möchte, in-
 dem es für die Eisenbahn von entschiedenem Nutzen wäre, daß sie schon jetzt sich dem Debouché des Maestrichter Expeditions-Handels, so viel als möglich nähere, wozu Aachen, wohin bereits von Maestricht aus eine große, gut gepflasterte Straße über Baels führt, den natürlichsten,



schon durch die Grenz-Übergangs-Verhältnisse bedingten Aufnahmepunkt bildet. Wollte man also jetzt den Zug der Eisenbahn über Cornelimünster führen, so würde man sich die Aufnahme der mit der Zeit aller Wahrscheinlichkeit nach sehr wichtigen Zufuhren, welche diese Straße veranlassen wird, nicht wenig erschweren.

Daß übrigens von diesem letzteren Gegenstande, bei Erwägung aller Verhältnisse, es ebenfalls verdient Notiz zu nehmen, geht aus den in den Jahren 1828 bis im September 1830 — beim Ausbruch der belgischen Revolution und der Sperrung Maestrichts — bestandenen Waarenzu- und Ausfuhren hervor, welche im gegenseitigen Handels-Verkehr zwischen den beiden Städten Aachen und Maestricht, nach kaum geschעהener Eröffnung dieser Handelsstraße, und nach einem ungefähren Überschlage, schon auf beinahe 100,000 Zentner heranwuchsen; seit dem aber ganz aufgehört haben.

Daß zur Belebung eines solchen Verkehrs nun auch nicht wenig die billige Wasserfahrt beiträgt, wird dadurch documentirt, daß gegenwärtig unter erschwereten Verhältnissen der Zentner Güter von Rotterdam bis Aachen für 16 Sgr. zu beziehen, zur damaligen Zeit einer größeren Frequenz und einer erleichterten Canalfahrt, aber für 12 Sgr., mithin für 20 Sgr. bis Cöln incl. des Land-Transportes zu beschaffen war. Es kommen ferner dabei auch noch die Salz-Zufuhren in Betracht.

Es lassen sich nun folgende Zahlen-Resultate, als Argumente unserer Betrachtungen und Angaben, zum übersichtlichen Beweis der finanziellen Vortheile, welche durch die Führung der Eisenbahn über Aachen hervorgehen, aufstellen.

Wir lassen dabei den ungemein wichtigen Verkehr, welcher durch eine natürliche Annäherung mit dem Kohlen-Ländchen der Heyden über Aachen entstehet, außer der allgemeinen Berechnung, damit solcher rein für sich, als ein übersehenes Kleinod in seinem Werth stehen bleibe.

Wir übergehen sogar die bei weitem beträchtlichere Circulation der Inde-Fettkohlen auf der Bahn, als nur für die Richtung des Bezugs nach Cöln mit 150,000 Zentner angenommen worden seyn mag, indem gewiß eben so viel in der Richtung nach Aachen und Burtscheid verführt werden würden, wenn die Bahn ohne Zweigbahn unmittelbar dahin ginge.

Wir halten uns also lediglich an den in den Zusammenstellungen des Cölnier Comites aufgenommenen Größen und Zahlen, mit Erweiterung der zu erwartenden Waaren- und Personen-Transport-Verhältnisse, bedingt von der Aufnahme der Städte Aachen und Burtscheid durch die Hauptbahn, und stellen hiernach und nach den durch diese Abhandlung vervollständigten Begriffen über den zu gewärtigenden Transport-Verkehr, folgenden

E t a t

für den Betrieb der Eisenbahn von Cöln über Aachen nach der belgischen Grenze, bei der Voraussetzung eines jährlichen Verkehrs von 1,300,000 Zentnern und von 78,000 Passagieren durch die ganze Bahn von 13 Meilen Länge.

I. E i n n a h m e.

	Haupt-Summen.		Also mehr wie zu Cöln projectirt.	
	Thlr.	Sgr. Pf.	Thlr.	Sgr. Pf.
1,300,000 Zentner Güter *) durch die ganze Bahn zu 5 Pf. per Meile und Zentner macht 5 Sgr. 5 Pf. für 13 Meilen	234,722	6 —	39,848	26 —
78,000 Personen durch 13 Meilen à resp. 7½, 5 und 2½ Sgr. macht für die ganze Strecke	140,500	— —	42,940	— —
Summa der jährlichen Einnahme	384,222	6 —	82,788	26 —

II. A u s g a b e.

1. Die auf 11,84 Meilen berechnete Gesamt-Ausgabe beträgt für ein geringeres Förder-Quantum	271,495	25 10		
2. Dies würde auf eine Meile mehr betragen Hierzu kommen noch	22,930	— —		
3. die Selbst-Förderkosten von 117,570 Ztr. à 2,84 Pf. auf die ganze Länge der Bahn, also auf 13 Meilen mit	11,208	10 —		
4. Desgleichen von 42,000 Passagieren à 12 Pf. per Meile	18,200	— —		
Ferner an Hebe-Mehrgebühren				
5. von 39,848 Thlr. 26 Sgr. für Waaren à 2 %	796	29 4		
6. von 42,940 Thlr. für Personen à 1½ %	644	3 —		
Summa	325,275	8 2	53,779	12 4

und es ergäbe sich also ein Überschuß von jährlich

58,946	27 10	29,009	13 8
--------	-------	--------	------

Rechnet man hierzu die aus dem Transport der Wurm-Kohlen für die Eisenbahn zu gewärtigenden reinen Ertrags-Benefizien zu dem mäßigen Satz von nur ½ Pfennig per Zentner und Meile, in runder Summe zu

17,000	— —	17,000	— —
--------	-----	--------	-----

so würde sich ein Gesamt-Überschuß herausstellen von

75,946	27 10	46,009	13 8
--------	-------	--------	------

*) Hierunter sind zwar, nach den Cöln'schen Angaben genommen, 150,000 Ztr. Inde-Kohlen begriffen, die ebenfalls statt zu 5 nur zu 3 Pfg. Bahngeld per Meile zu transportiren seyn würden; inzwischen ist, wie schon gesagt, ein Transport von mehr als noch einmal so viel durch die ganze Bahn zu gewärtigen, worin die Compensation für den hier nur in der Berechnung beibehaltenen höhern Transport-Preis liegt.

Diese Resultate übertreffen denn doch, wollte man lediglich die Rücksichten auf das finanzielle Interesse der Bahn beschränken, die Erwartungen bei weitem, die man sich bei Führung der Hauptbahn über Cornelimünster von dem öconomischen Effect derselben gestellt hat; und kommen auch der Wahrscheinlichkeit näher, welche, nach dem Schluß der Denkschrift, über das muthmaßliche Ergebnis des jährlichen Überschusses, der aus einem Verkehr von 18,000,000 Zentnern durch eine Meile, oder 1,500,000 Zentnern durch die ganze Bahn, entstehen würde, zu erwarten stünde.

Wir glauben demnach, und aus den, hier insonderheit für Aachen und Burtscheid herausgehobenen Handels- und Verkehrs-Verhältnissen, erwiesen zu haben, daß nicht immer, am wenigsten aber bei Bildung einer Eisenbahn, der kürzeste und der am leichtesten praktikable Weg, auch gleichzeitig der nützlichste sey; daß vielmehr im Allgemeinen die Aufnahme von gewerbereichen größeren Städten und industriellen Betriebs-Gegeuden, wo nur immer möglich, sey es auch durch Vermehrung der Anlage-Kosten, als Grundsatz gelten müsse, um zu lohnenden finanziellen Resultaten zu gelangen.

So weit beschränken wir unsere Betrachtungen über das Gesamt-Interesse der Angelegenheit. Wir glauben schließlich aber noch zur Vervollständigung der in dieser Abhandlung zerstreut befindlichen Gründe, welche gegen die Anlage einer Zweigbahn von der Hauptbahn auf Aachen abführend, streiten, einige Bemerkungen hinzufügen zu müssen, um näher zu erörtern, daß nicht allein die Vortheile, welche Aachen vermittelt Aufnahme durch die Hauptbahn erlangen würde, durch eine Zweigbahn unerreicht bleiben, sondern daß diese Stadt mit Burtscheid dadurch auch in die größten Nachtheile und Verluste rücksichtlich der bestehenden Handels- und allgemeinen Verkehrs-Verhältnisse gerathen würde.

Es hat sich nämlich in einem gewissen Wirkungs-Kreise für das Eisenbahn-Interesse, die Ansicht festgesetzt, daß Aachen mit Burtscheid Alles, was sie in dieser Hinsicht verlangen, eben sowohl durch eine Zweigbahn erlangen können, als wenn die Hauptbahn ganz nahe an beiden Städten vorübergehe.

Man hat ferner in diesem Sinn als Beispiel aufgestellt, daß auf der großen Bahn von Antwerpen nach Cöln, sogar Brüssel, die Hauptstadt eines Königreichs, nur durch eine Zweigbahn erreicht werde, und daß mithin die unbedeutendere Stadt Aachen sich auch wohl mit einer solchen Bahn begnügen könne.

Dem ist aber nicht so; Brüssel ist vielmehr gegenwärtig ein Haupt-Anfangspunkt der ganzen Bahn, der für dieselbe eben so wichtig, und in Ansehung des ergiebigen Personen-Transports, in lucrativer Hinsicht sogar wichtiger, als Antwerpen ist, daher man mit eben so vielem Recht annehmen kann, die Hauptbahn werde in ihrer ganzen Ausdehnung, von Cöln nach Brüssel, als von Cöln nach Antwerpen führen; sie trennt sich nur, nach dem bisherigen Plan, zu Mecheln, um in nördlicher Richtung den Waaren-Verkehr von Antwerpen, in südwestlicher Richtung aber den Haupt-Personen- und einen ebenfalls sehr beträchtlichen Waa-

ren-Verkehr zu Brüssel aufzunehmen. Die Bahn ist also in Belgien mit zwei Haupt-Aufnahmepunkten angelegt worden. Man ist aber dort so sehr von der Wichtigkeit der Aufnahme bedeutender Städte, selbst auf großen Umwegen, durch die Hauptbahn, überzeugt, und von der Vorzüglichkeit dieses Grundsatzes durchdrungen, daß, nach den neuesten Nachrichten, der Beschluß gefaßt worden wäre, eine doppelte Schienenbahn von Antwerpen über Mecheln nach Brüssel und von dort über Löwen in die Richtung der Bahn nach Coblenz zu führen, wohingegen eine nur einfache Bahn für die Waaren-Transporte, welche von Antwerpen kommend, Mecheln berühren, von diesem Ort direct auf Löwen in die Hauptbahn führen soll.

Hiernach würde also eher angenommen werden können, daß nach Antwerpen von Löwen aus eine Zweigbahn abginge, und das Beispiel, welches mit Brüssel im Vergleich zu Aachen aufgestellt worden, um so unpassender erscheinen, als, aller Wahrscheinlichkeit nach, und so bald das Eisenbahn-System sich noch etwas allgemeiner ausgebildet haben wird, von Brüssel aus die Hauptbahn in westlicher Richtung nach Frankreich und vielleicht bis Paris führen wird; Brüssel also nach einiger Zeit mitten auf der großen Hauptbahn, die den Rhein mit der Nordsee und zugleich mit allen Ladungs- und Handels-Plätzen Belgiens und Frankreichs in Verbindung setzen soll, eine sehr wichtige, vielleicht die wichtigste Stelle einnehmen wird.

Es ist also so wenig in einer solchen Beziehung der zu gewärtigenden Frequenz, als überhaupt, nach Lage, Eigenthümlichkeit und Größe des Orts, zwischen Brüssel und Aachen, wenn es sich von einer rein örtlichen Zweigbahn auf letztern Ort handelt, ein Gleichniß zu ziehen.

Will man aber ein Mal mit Gleichnissen auftreten, so möchte es weit angemessener und den Sach- und Local-Verhältnissen entsprechender seyn, einen Blick auf Lüttich und Berviers und auf die unendlichen Schwierigkeiten und Kosten welche sich dem Durchzug der Haupt-Eisenbahn an diesen Städten vorbei, entgegenstellen, zu werfen; — und sich dann zu fragen: Warum man diese Richtung, statt der ursprünglich über Diest und Tongern direct nach der Maas zu befolgenden, weit kürzeren und wohlfeiler auszubauenden Linie, gewählt habe? um zu hören: Daß nach den Beschlüssen der belgischen Stände, und insbesondere nach den Anträgen derjenigen Mitglieder welche die Provinz Lüttich vertreten, lediglich das Aufsuchen aller möglichst zu erreichenden Städte und gewerbreichen Districte, das belgische Gouvernement bestimmt hat, eine sehr viel kostspieligere und längere Bahn zu bauen, — und von dem ersten Plane, — Lüttich und Berviers durch eine Zweigbahn, mit jener Hauptbahn in Verbindung setzen zu wollen, — gänzlich abzustehen.

Ein ganz ähnliches Verhältniß besteht für die mit weit geringeren Schwierigkeiten und minderm Kostenaufwande durch die Hauptbahn zu erreichende Stadt Aachen, und es wird jeder unpartheiische Beurtheiler daher, wir dürfen es erwarten, für Aachen und seine unmittelbare Theilnahme an der Hauptbahn, sich eher durch das zuletzt angeregte Beispiel mit Lüt-

tich, als durch das eigentlich gar keinen Vergleichungs-Punkt darbietende Gleichniß mit Brüssel, angezogen fühlen.

Wir kommen nunmehr auf die andere, früher angeführte Beziehung, nämlich auf das bestehende Vorurtheil: daß für Aachen eine Zweigbahn dieselbe Wirkung als die Hauptbahn hervorbringen würde, zurück.

Man kann wahrlich diejenigen, welche sich beharrlich in dieser Meinung gefallen, nicht besser als durch die Vergleichung einer Eisenbahn mit unseren jetzigen gewöhnlichen Communications-Anstalten (Straßen und Wege aller Art) überführen; denn es sind doch die Eisenbahnen nichts weiter als verbesserte Straßenzüge, und es kann der größere Verkehr darauf, und auf den Seiten- oder Zweigbahnen, nur in dem Verhältniß zu den jetzigen Hauptstraßen und Nebenwegen steigen. Man frage nun Düren, man frage Eupen, welche Vortheile in früherer Zeit, wo die Verbindung dieser Städte mit der Hauptstraße nur einseitig war, für sie daraus entsprungen wären, wenn sie von Hause aus unmittelbar an der Hauptstraße von Eöln nach Lüttich belegen gewesen, und welche commercielle und allgemeine Nachtheile, ungeachtet der gebrachten Opfer, durch gute Chaussee-Anlagen (Zweigbahnen) auf beiden Seiten mit den Hauptstraßen in Verbindung getreten zu seyn, noch jetzt für sie bestehen, und immer bestehen bleiben werden, so lange sie von der Haupt-Handelsstraße nicht aufgenommen sind.

Auch sie, diese beiden Städte, sind jetzt überall und mit allem möglichen Fuhrwerk zu erreichen; sie werden — (und waren zumal in früherer Zeit, wo nur in einer Richtung Nebenwege dahin führten) — aber nur durch diejenigen Waaren-Transporte wirklich erreicht, welche für den örtlichen Verbrauch bestimmt, oder von der örtlichen Production entstanden sind, sie können aber an dem allgemeinen Transport-Verkehr, der sich auf der großen Handelsstraße bewegt, nicht Theil nehmen, und also auch durch den Zwischenhandel und die Expedition, daraus keine Vortheile erlangen.

Eben so würde es Aachen ergehen, wollte man diese Stadt, die sich von jeher einer sehr lebhaften Güter-Expedition, einer bedeutenden Grenz-Zoll-Abfertigung, und eines ungemein wichtigen Verkehrs von reisenden Personen zu erfreuen gehabt, nur durch eine Zweigbahn mit der großen Eisenbahn in eine bloß relative Verbindung setzen; weil sich alsdann der Verkehr lediglich auf die Versorgung des örtlichen Bedarfs, auf die Abfuhr der örtlichen Production, und auf den unumgänglichsten Personen-Besuch beschränken würde, mit Ausschließung von jeder Antheilnahme an dem allgemeinen Handels-Verkehr der Provinz, sowohl nach dem Inlande als zumal nach dem Auslande, an jedem Zwischenhandel, an der Güter-Expedition, ja sogar an jeder Spekulation, die weiter als für den Ort reicht.

Aachen und Birtscheid würden aber hierdurch nicht allein unverdienter Weise in eine höchst nachtheilige Lage versetzt seyn, sondern sie würden auch die Vortheile einbüßen, welche sie gegenwärtig in allgemein commercieller Beziehung besitzen; und da fragt es sich denn, mit welchem Recht man ihnen dies mühselig und unter schwierigen Verhältnissen Erworbene,



würde entreißen, und die, im Verhältniß zu der Schwester-Stadt Cöln zwar dem Anscheine nach geringfügige, aber an und für sich schon genugsam bedeutende und zur Belebung ihrer Fabriken unentbehrliche Handels-Industrie, würde beeinträchtigen können, — lediglich um die davon seit so langen Jahren genossenen Vortheile, Cöln zuzuwenden!

Der Ruin von dem Fabriken-Material-Waaren-, Colonial- und Specerey-Waaren-Handel Aachen's, so wie auch von seinem überaus wichtigen Woll-Handel, und von seinem Getreide-Handel, würde die nächste Folge von einer Relegirung dieser Stadt von der Hauptbahn seyn, und alle mit diesen Waaren-Artikeln Großhandel-Treibende, würden in die Cathégorie der Orts-Händler herabsteigen müssen.

Schon ist die Regsamkeit Cölns bemerkbar, sich eines der wichtigsten Industrie-Zweige Aachens, nämlich des Wollhandels zu bemächtigen, welcher seit jeher, und insbesondere seit der gegenwärtigen Steuer-Verfassung nahe an dreißig Aachener undurtscheider Wollhandlungen be- lebt, und diesem Grenz-Handels-Platz dadurch viel Nahrungs-Verkehr zugewendet hat. — Aachen hat nicht Ursache hierunter die Concurrènz Cölns zu scheuen, sobald es in denselben Bezugs- und Abzugs-Verhältnissen wie Cöln verbleibt. — Sollte diese Stadt aber auf eine Zweigbahn gerathen müssen, alsdann liegt es auf der Hand, daß Cöln ungemeine Vortheile in der größern Schnelligkeit der Versorgung und Wohlfeilheit des Transports zumal nach dem Auslande, davon tragen, und die fabrikenreiche Gegend von Berviers vorzugsweise mittelst des direkten Transportes auf der Hauptbahn, wird versorgen können; wohingegen die nach Aachen auf die Sortirungs-Lager gelangenden Wollen, erst mittelst der Zweig-Bahn dahin, und dem- nächst auf derselben Bahnstrecke wieder bis Stolberg zurückgehen müßten, um nach dem Aus- lande dirigirt werden zu können.

Die Folge davon würde also natürlich die Verpflanzung der Mehrzahl der hiesigen Woll- Handlungen nach Cöln oder Cuxen, und die Beschränkung des hiesigen Wollhandels auf den Ortsverbrauch, seyn.

Eben so erging es mit dem Material-Waaren-, mit dem Getreide-Handel ic., und nach und nach würde Aachen alle seine bedeutendere Kaufleute verlieren und nach Städten verzie- hen sehen, welche von der Hauptbahn durchzogen werden.

Wenn wir also nun hier für die Aufnahme der Städte Aachen undurtscheid durch die Hauptbahn das Wort nehmen, und uns bestreben, den Beweis zu führen, in welche ent- schiedene Nachtheile sie im entgegengesetzten Fall gerathen würden, so geschah dies auch mit in der Absicht, das wohlervorbene Eigenthum und die commerciellen Gerechtsame dieser inte- ressanten Fabrik- und Handels-Orte, und insbesondere diejenigen einer größern Stadt wie Aachen, der zweiten in dem westlichen Theile der Monarchie, zu vertheidigen, und nach Kräf- ten zu ihrer Conservirung beizutragen.

Es sey uns indeß bei der Supposition, daß dennoch eine Meinung für die Anlage einer Zweigbahn auf Aachen bestehen bliebe, die Frage gestattet, welche Richtung man einer solchen

Bahn denn eigentlich zu geben beabsichtigen möchte? Am wahrscheinlichsten eine solche, die dem Binnenverkehr mit Eöln entspräche; also keine andere auffindbare, als die auf die Cambacher Mühle bei Stolberg führende. In welchem erschwerten Verkehr-Verhältniß würde Aachen aber alsdann mit dem Auslande und das Kohlen-Ländchen mit Eupen und Berviers gelangen, wenn einer Seits alle Zufuhren vom Auslande, welche für Aachen und Burtscheid bestimmt sind, erst bis Stolberg und von dort auf einem großen Umwege zurück auf Aachen gelangen, und wenn umgekehrt die Masse von Wurm-Kohlen, welche der Landkreis Eupen verbraucht, erst über Aachen auf Zweigbahnen bis Stolberg geführt werden müßte, um dort die Hauptbahn aufzusuchen, und vermittelt dieser und der Krümmungen und Wegelängen welche diese Kohlen-Transporte durch das Indethal erhalten würden, solchergestalt auf einer Strecke von mehr denn 6 Meilen erst zu ihrer Bestimmung gelangen könnten; statt daß bei Führung der Hauptbahn über Aachen dieses jenem Kreise so überaus nöthige Brennmaterial auf nicht viel mehr als die Hälfte einer solchen Bahnstrecke dahin gelangen könnte.

So wenig wie alsdann eine Concurrnz der im Allgemeinen nüglicheren Wurm-Kohlen mit den Indes-Kohlen, nach jener südwestlichen Richtung hin möglich seyn würde, eben so wenig könnte durch eine solche Zweigbahn auf Aachen, auch die Möglichkeit der Aufnahme der ausländischen Wurm-Kohlen, um über die Eisenbahn von Aachen bis Eupen das Auslande zu erreichen, erlangt werden, wodurch das Unternehmen in Ansehung der Kohlen-Förderung überhaupt, wesentlich geschmälert seyn würde.

Wollte man nun die Richtung einer Zweigbahn auf Aachen, von der andern Seite her bewirken, so ist wieder keine andere Möglichkeit vorhanden die Hauptbahn zu erreichen, als bei Verfolgung des Aachener Plans zur Hauptbahn, auf der über zwei Meilen langen Strecke bis Belven; — und man würde alsdann auf noch größere Nachtheile und Ertrags-Ausfälle gelangen.

Wollte man endlich, nach beiden Richtungen hin Zweigbahnen anlegen, dann würde es denn doch näher liegen, diese zur Hauptbahn umzuschaffen, und von der Idee, über Cornelimünster zu bauen, a priori abzustehen.

Hieran reiht sich dann die fernere, ganz natürliche Frage, die schon mehrfach aufgeworfen worden, wer denn eine solche kostspielige und unter den angeführten Umständen sehr wahrscheinlich, im Verhältniß zu dem Anlage-Capital, sich schlecht rentirende Zweigbahn erbauen würde? — ob die Actien-Gesellschaft dies auf ihre Kosten thun, ob es derselben als *conditio sine qua non* aufzuerlegen seyn werde, oder ob solches einzig und allein den Städten Aachen und Burtscheid aufgebürdet werden könne?

Es ließen sich noch manche Fragen und Bemerkungen ähnlicher Art zur Begründung unserer Meinung aufwerfen. Wir mögen jedoch hier in eine über den Zweck und den beabsichtigten Umfang dieser Abhandlung hinausführende Polemik nicht übergehen, vielmehr dabei stehen bleiben, uns mehr an Thatbeständen und daraus voraussichtlich zu folgernden Verhältnissen und Erwartungen zu halten.



Wir hoffen und wünschen aber, daß das Gesagte hinreichen werde, um auch bei andern als den diesseitigen Theilnehmern und Beförderern des vorliegenden Eisenbahn-Projectes, eine Meinungs-Änderung in Bezug auf die beabsichtigte Führung einer Zweigbahn auf Aachen zu bewirken. Wir dürfen andererseits aber auch mit der vertrauensvollsten Zuversicht zu dem weisen Ermessen einer, alle väterländischen Gemeinde-Verbände mit gleicher Fürsorge umfassenden hohen Staats-Verwaltung, die beruhigende Erwartung hegen, daß Dieselbe, eben so wohl aus dem Gesichtspunkte der Billigkeit, als zumal der Rechts-Ansprüche Aachens miturtscheid, bei der vorbehaltenen Entscheidung über den hier zur Erörterung gebrachten höchst wichtigen Fragepunkt wegen der von der rheinischen Eisenbahn einzunehmenden Richtungslinie, die Interessen der beiden mehrgenannten Städte in Berücksichtigung nehmen, und sie auch zugleich gegen die etwaige Verletzung ihrer bestehenden Handels- und Industrie-Zweige, zu schützen wissen werde.

Aachen, im August 1835.

S U M C U I Q U E .

