

# Denkschrift BGG76

über BH

die Nothwendigkeit der baldigen Ausführung

der

## Senne - Lahn - Bahn,

einer

Verbindungs - Bahn zwischen der Ruhr - Sieg -  
und Main - Weser - Bahn, von Altenhudem über Laasphe und  
Biedenkopf nach Marburg hin,

in

besonderer Beziehung zum Kreise Wittgenstein.

---

In Uebereinstimmung

mit den Eisenbahn - Comités des Kreises Wittgenstein

bearbeitet von

Hofrath Dr. Eduard Groos zu Laasphe,  
Vorsigendem  
des Eisenbahn - Comités daselbst.



---

Gedruckt bei H. Matthey in Verleburg.

## Vorwort.

---

Es ist überall Sitte, in der Vorrede die Gründe, die Quellen und den Zweck einer schriftlichen Arbeit, so klein sie auch sein mag, näher zu erörtern.

Auch wir dürfen es daher nicht unterlassen, uns an dieser Stelle hierüber zu verbreiten.

Die von Tag zu Tag in größeren Progressionen zunehmende Noth des Kreises Wittgenstein, und das in demselben von uns bisher genossene Vertrauen, haben uns die Verpflichtung auferlegt, ihn in seiner höchstwichtigen Eisenbahn-Frage zu vertreten, und uns in Folge dessen auch veranlaßt, diese Denkschrift für ihn auszuarbeiten.

Die historischen und statistischen Notizen derselben, haben wir theils den hiesigen Archiven, theils einer Abhandlung des früheren Landraths, Herrn Geheimen Regierungsraths Groos zu Wetzlar, über die Ursachen und die Beseitigung der Armuth des Kreises Wittgenstein, sowie den gefälligen Mittheilungen des jetzigen Herrn Landraths von Schroetter zu Berleburg wahrheitsgetreu entlehnt, und wir haben ihr endlich diese Form und Ausdehnung zu dem Zwecke gegeben, um dadurch, eingedenk des Virgilschen Spruchs: „*haut ignarus mali, miseris succurrere disco*“, den hohen maßgebenden Stellen nicht nur ein umfassendes Bild von der äußerst unglücklichen Lage unseres Kreises zu verschaffen, sondern zugleich auch in Hochdenselben die Ueberzeugung von der unaufschiebbaren Nothwendigkeit einer ihm zu leistenden durchgreifenden, nur in der Gewährung einer Eisenbahn bestehenden, Hilfe zu begründen.

Der Arbeit selbst, bitten wir, eine nachsichtige Beurtheilung zu Theil werden zu lassen.

Laasphe, im October 1871.

Die Frage, ob eine Verbindungs-Bahn zwischen der Ruhr-Sieg- und Main-Weserbahn nothwendig und zweckmäßig sei, ist schon seit vielen Jahren ein Gegenstand der vielfachsten Erörterung gewesen. Nichts lag näher, als die reichen Kohlen-Gruben der Ruhr-Gegend auch für den Osten und Südosten Deutschlands auf dem kürzesten Wege zu erschließen, und zugleich die Erz-Reviere des Kreises Wetzlar und seiner Umgegend mit jenen in unmittelbare Verbindung zu bringen.

Als die beiden angemessensten Ein- und Ausgangs-Punkte dieser Verbindungs-Bahn wurden, nach längeren technischen Ermittlungen, die Stationen Altenhundem an der Ruhr-Sieg-, und Marburg oder Cölbe an der Main-Weser-Bahn erkannt. Weil sie die Gegenden der Lenne und Lahn in unmittelbare Verbindung bringen soll, so hat man ihr den Namen „Lenne-Lahn-Bahn“ beigelegt. Ihre projektirte Linie zieht sich von Altenhundem an der Lenne durch das Amt Kirchhundem im Kreise Olpe, nach dem Kreise Wittgenstein hin, überschreitet zunächst die Wasserscheide der Lenne und Eder, und nachdem sie das obere Eder-Thal in der Quere passirt hat, auch die Wasserscheide der Eder und Lahn, gelangt alsdann bei Feudingen in das obere Lahn-Thal, und folgt demselben durch die Kreise Wittgenstein, Biedenkopf und Marburg längs der Städte Laasphe und Biedenkopf bis zur Main-Weser-Bahn hin. Sie muß bei den angegebenen Wasser-Scheiden zwei nicht sehr große Tunnels durchlaufen, wird eine Länge von etwa zehn Meilen erlangen, und den Osten und Südosten Deutschlands von Altenhundem aus ohne Zweifel um viele Meilen früher, als auf den anderen jetzigen Bahnen, erreichen lassen.

Sie wird in commerzieller und gewerblicher Beziehung eine große Bedeutung durch den unzweifelhaft großen Transport von Stein- und Holz-Kohlen, Holz, Dachschiefer, und anderen Bau-Materialien, Erzen, Kalk, Metall-, Colonial- und andern Waaren, sowie von Früchten aller Art erreichen, welchen sich selbstredend ein zahlreicher Perso-

nen Verkehr anschließen wird. Eine unter Biedenkopf, im Projecte seitwärts abgehende, gegen Gladbach hin, nach dem Kreise Wetzlar und Dillonburg führende Zweigbahn wird, wenn nicht eine leichter herzustellende Banfo-Dill-Zweigbahn hierzu den Vorzug verdienen sollte, — die reichhaltigen Erz-Gebiete derselben der Hauptbahn eröffnen, und dadurch für das Bergisch-Märkische-Eisenbahn-Netz, und die mit ihm in Verbindung stehenden, ausgezeichneten industriellen Gegenden eine unverlegbare Quelle des Gewinns werden.

Wenn die Lenne-Lahn-Bahn schon in der ange deuteten Beziehung ein unentbehrliches Glied in dem großen Verkehrs-Organismus werden wird, um wie viel mehr muß sie als ein solches betrachtet werden, wenn man ihren auffälligen Nutzen in strategischer Beziehung erwägt. Es kann nicht verkannt werden, daß sie, indem sie die großen Eisenbahn-Körper der Rhein-Provinz und des Ostens miteinander in innigere Verbindung bringt, nicht nur zu großen Offensiv- und Defensiv-Bewegungen größerer Heeres-Abtheilungen die passendste Lage schon an und für sich, sondern auch dadurch hat, daß sie sich durch ihre bei Marburg erfolgende Einmündung in die Main-Weser-Bahn an eine größere Ebene, so der Provinz Hossen-Nassau, als auch der Wetterau anlehnt, welche zu den fruchtbarsten Gegenden Deutschlands zählt, und sich dadurch — wie Fach-Autoritäten anerkannt haben — in unvergleichlicher Weise zu einem größeren Heer-Lager eignet, welches von da seine Truppen nach allen Seiten in centrifugaler, und umgekehrt in centripetaler-Richtung bewegen kann. Nimmt man nun noch hinzu, daß sie gerade mehrere Kreise in unmittelbarer Nähe durchzieht, welche durch ihre ausgedehnten Wiesen-Anlagen auf einen großen Futter-Ertrag und eine ergiebige Viehzucht angewiesen sind, so wird man sich der Ansicht nicht verschließen können, daß sie gerade zur Beschaffung der Subsistenz-Mittel dieses Heerlagers von bedeutender Erheblichkeit werden kann.

Glauben wir nun hierdurch die großen Vortheile dieser Bahn für das allgemeine Wohl, und damit ihre Zweckmäßigkeit genügend nachgewiesen zu haben, so tritt dagegen nicht weniger auch ihre Nothwendigkeit in die Erscheinung, wenn man mehr ihr lokales Interesse für die Kreise Wittgenstein und Biedenkopf, und den aus ihrer Verück-

sichtigung wieder mittelbar für den ganzen Staat resultirenden Gewinn in Betrachtung zieht.

Diese beiden Kreise, welche eine Größe von etwa  $21\frac{3}{4}$  Quadrat-Meilen, und eine Bevölkerung von beiläufig 60,487 Seelen repraesentiren, sind zwar von der Natur in vielfacher Hinsicht reichlich bedacht worden, bergen auch in sich die Keime einer großen, vielfältigen industriellen Entwicklung, und werden von einem gesunden, kräftigen und intelligenten Menschenschlage bewohnt, können aber, seitdem sie von Eisenbahnen umzingelt sind, in ihrer isolirten Lage nicht mehr prosperiren, verfallen vielmehr an Kapital und Seelenzahl zusehends, und schädigen durch ihr Dahinstehen unverkennbar den ganzen Staat, während sie ihm durch ein regeres, ihren Bedürfnissen und Kräften entsprechenderes Verkehrs-Leben zum größten Nutzen, ja zur größten Zierde gereichen könnten. Und nur durch den Bau dieser fraglichen Verbindungs-Eisen-Bahn können und werden sie diese Erweckung wirklich noch finden. Man hat ihre Nothwendigkeit an den maßgebenden Stellen auch schon längst erkannt, ja schon unter dem 23. Februar 1863 durch einen zwischen Preußen, und den damals noch intakt gewesenen beiden Hessen ihre Ausführung vereinbart, und diese vor dem letzten Kriege sogar schon beschlossen gehabt, als durch diesen sowohl, als auch durch andere Zwischen-Ereignisse und ein neues Project dieses große Unternehmen zum unberechenbaren Schaden beider Kreise und des Staats, bis jetzt eine fast schon zu lange Verzögerung gefunden hat.

In Folge der letzteren und der dadurch täglich mißlicher werdenden Verhältnisse des Kreises Wittgenstein, fühlen wir nun hauptsächlich unbewogen, seine Lage einer näheren Auseinandersetzung zu unterwerfen, die Bedürfnis-Frage für die Eisenbahn darauf zu begründen, und der letzteren ihre Richtung dadurch unmaßgeblich anzuweisen.

Der Kreis Wittgenstein an der südöstlichen Spitze Westfalens gelegen, grenzt im Osten an den Kreis Biedenkopf, im Süden an den Kreis Dillenburg, im Westen an die Kreise Siegen und Olpe, und ist im Norden durch sehr steile Gebirge von den Kreisen Meschede und Brilon geschieden. Er liegt unter dem 51ten Grade nördlicher Breite, dem 26ten Grade der Länge, und in einer Durchschnittshöhe von 1200 — 1500 Fuß über der Meeres-Fläche. Er enthält einen

Flächenraum von etwas mehr als  $9\frac{3}{4}$  Quadrat-Meilen, und eine Bevölkerung von nur noch 20,487 Einwohnern. Sehr gebirgig hat er meistens nur enge Thäler. Unter den Gewässern, woran er sehr reich ist, sind die Eder und die Lahn die bedeutendsten. Beide entspringen auf dem zwischen den Kreisen Siegen und Wittgenstein sich hinziehenden Grenz-Gebirge, einem in das Rothhaar-Gebirge übergehenden Ausläufer des Westerwalds. Seine mit ausgebreiteten Buchen-, Eichen- und Nadelholz-Waldungen bedeckten Gebirge nehmen einen Flächen-Raum von 93,232 Morgen ein, während sein übriges Areal von 97,020 Morgen theils aus den schönsten Wiesen, theils aus Ackerland besteht.

Seine Gebirgs-Formationen bestehen vorzüglich nur aus Uebergangs-Gebirgen, von denen die Grauwacke und der Grauwackeschiefer, welche ausgezeichnete Mauersteine liefern, die verbreitetsten sind. In ihnen kommen an vielen Orten metallische Niederlagen der verschiedensten Art: Eisen- und Kupfer-Erze, sowie Bleiglanz, mit Beimischungen von Silber, namentlich dem Rothgiltig-Erz in einem höchst seltenen Prozent-Gehalte vor. Außerdem hat er bedeutende Schiefer-Lager, und auch hier und da Kalksteine, sowie von brennbaren und erdigen Fossilien große Torf-, Töpfer-Thon- und Lehm-Lager.

Der Kreis besteht aus den Grafschaften Wittgenstein-Berleburg und Wittgenstein-Wittgenstein, welche früher vereint den Reichs-Grafen zu Wittgenstein gehörten, um die Mitte des vierzehnten Jahrhunderts mit dem Aussterben dieses uralten Geschlechts in männlicher Linie an die Engelbertsche Linie der Grafen Sayn gelangten, und erst im Jahre 1605, in Folge eines Theilungs-Vertrags des Grafen Ludwig des älteren getrennt wurden. Seit dieser Zeit haben sich die beiden Grafschaften bis auf den heutigen Tag in den Linien des Grafen Georg zu Sayn-Wittgenstein-Berleburg, und Ludwig des jüngeren zu Sayn-Wittgenstein-Wittgenstein, nach den Grundsätzen der Primogenitur, abgesondert vererbt.

Durch die rheinische Conföderations-Acte vom 12. Juli 1806 wurden indessen beide bisher reichsständische Grafschaften mediatisirt und dem neu gebildeten Großherzogthum Hessen-Darmstadt einverleibt, welches sie, nach Vernichtung jenes schwachvollen Denkmals deutscher Un-

freiheit, durch den Vertrag vom 30. Juni 1816 Art 2. der Krone Preußens abtrat. Durchblättert man die alten Sagen, fügt man ihnen ein hier und da noch lose vorgefundenes Blatt der Vergangenheit hinzu, horcht man dem, was der Enkel und Urenkel von ihren Vorfahren in herzinniger Pietät noch bewahrt haben: so sind die Wittgensteiner und ihre Grafen von jeher zwar nicht reich, aber auch nicht sehr arm gewesen. Ein echt patriarchalisches Band hielt beide umschlungen, und christlicher Sinn und christliche Duldsamkeit führte den Regenten-Stab der letzteren. Es herrschte zwar auch in den beiden Grafschaften eine der strengeren, an Leibeigenschaft grenzenden Formen des mittelalterlichen Feudalismus, und dieser hatte auch ihm die Fesseln einer sehr belastenden Gutshörigkeit anferlegt, wobei der damals noch in einem größeren Rahmen eingefasste Grundbesitz, anfangs vorzüglich in reine Lehn-, später aber auch in auf Erb- und Zeitpacht verliehenen Gütern vorkam.

Die Abgaben bestanden dagegen zu einem großen Theile in Personal-Diensten und Naturalien; auch konnte bei einem Mißwachs nicht viel gezehntet werden, und unverschuldete Reste wurden kurzer Hand niedergeschlagen, unfähige und verschwenderische Lehnsträger aber vom Gute entfernt. Heirathen konnten nicht ohne Consens geschlossen werden, und die im Hause verbleibenden unverheiratheten Angehörigen unterhielten und mehrten das Gut. Eigentliche Schulden konnten daher damals wohl nicht gut contrahirt werden. Erst mit der Mediatisirung der damals schon in den Reichsfürsten-Stand erhobenen beiden Grafen beginnt die wirkliche Armuth der Kreis Eingefessenen, ihrer früheren Unterthanen. Das früher zwischen ihnen bestandene Band war plötzlich gelöst worden, und ihre Interessen gingen von da an auseinander.

Die steuerartigen und grundherrlichen Abgaben wurden bei diesem Regierungswechsel, wie von Rechts wegen sogleich hätte geschehen müssen, vorläufig gar nicht gesondert, blieben vielmehr, mit geringer Ausnahme insgesammt bestehen, und die großherzogliche Regierung, durch den ihr von dem Kaiser Napoleon I., und durch die Fortdauer des Krieges auferlegten Druck im höchsten Grade selbst beschwert, fügte ihnen überdies noch neue Steuern hinzu, deren Härte um so fühlbarer werden mußte, da bei der, zur Veranlagung der neuen Grundsteuer vorgenom-

menen: Ermittlung des Melnertrags die auf dem Grund-Besitze ruhenden gutherrlichen Abgaben nicht einmal in Abzug gebracht worden waren. Zu diesem unerträglichem Drucke kam nun noch der furchtbarste Mißwachs unseres Jahrhunderts, im Jahre 1816 hinzu.

Wie auf eine höhere Fügung, als wenn sich der Spruch: daß Gott niemals mehr auferlegt, als man tragen kann, auch hier bewahrheiten sollte, gelangte gerade jetzt der Kreis an die Krone Preußens. Ihrer Munificenz und Gerechtigkeit war es vorbehalten, die rettende und lindernde Hand an ihn zu legen, und vor seinem gänzlichen Untergange zu bewahren.

Bei billiger Entschädigung der beiden Herren Fürsten, welche durch äußere Gewalt ja nicht nur ihre Landeshoheit verloren hatten, sondern auch mittelbar in jeder Beziehung geschädigt worden waren, wurden jetzt nach und nach die Abgaben gestrichet, viele theils erlassen, theils auf gesetzlichem Wege zur Ablösung gebracht, und die bis zu einer unerschwinglichen Höhe angeschwollenen gutherrlichen Maaßstäbe in gnädigster Weise beseitigt.

Es schwanden die Monopolen, der Mühlen-Bann, und die Zoll-Schranken; das Regalitäts-System wurde angemessen modificirt, und die Theilbarkeit des Bodens gesetzlich eingeführt. Zugleich blieb der Kreis, ewig sei der Dank dafür, anfangs noch von der durch das Gesetz vom 30. Mai 1820 eingeführten Klassensteuer befreit, und empfing sogar zu manchen nützlichen Unternehmungen noch vielfache Subventionen.

Er athmete hierauf allmählig wieder auf, seine Lebens-Pulse schlugen wieder kräftiger, und in dem Maße, wie er an Fülle und Kräften zunahm, fiug er an, sich als ein neues rühriges Glied in den größeren Staats-Organismus einzufügen. Und wenn ihn auch der unglückliche Mäuse-Fraß im Jahre 1824, und die seit den vierziger Jahren ununterbrochen fortdauernde, bald stärker, bald schwächer hervortretende Kartoffel-Krankheit, wiederholten Miß-Erndten, und andere Miß-Geschicke nicht selten wieder zu Boden drückten, und wenn er auch durch kostspielige Anlagen von ihm durchkreuzenden Kreis-Chausséen und andere Beförderungsmittel seiner Betriebsamkeit und Bildung zu neuen Schulden veranlaßt wurde, so nahm doch sein Export- und Transit-



Handel in Holz, Vieh und Früchten; sein Bergbau-, Schiefer-, Gruben-, Eisenhütten- und Mühlen-Betrieb; seine Industrie in Leinen-, Baumwoll- und Woll-Spinnerei, Weberei und Strickerei; seine Gerberei, Möbel-, Schuh- und Kleider-Fabrication, und vorzüglich sein Ackerbau, an der Hand seines unermüdligen landwirthschaftlichen und Gewerbe-Vereins, und unterstützt von Sparkassen, Vorschuß- und anderen Vereinen einen solchen lebensfrischen Aufschwung, daß man an seinem Aufkommen, und künftigen Wohlstande nicht mehr, und zwar um so weniger zweifeln konnte, als Geld und Speculanten in Hülle und Fülle sich in ihm Eingang zu verschaffen suchten.

Aber dieser Flor sollte nur vorübergehend sein. Das ihn allmählig umspinnende Eisenbahn-Netz der Main-Weser-, Deutz-Gießener- und Ruhr-Sieg Bahn hat ihn bereits nach und nach zuerst zum Verwelken, und endlich zum Absterben gebracht. Vorzüglich ist die bis zum Eintritte dieser unglücklichen Epoche in der rentabelsten Weise im Betriebe gewesene Köhlerci, welche bei den früheren, um das Doppelte höheren Holz-Preisen unserm Geld-Markte enorme Summen zuführte, sodann die in ihr gipfelnde Wald-Kultur, und die Eisen-Industrie im höchsten Grade geschädigt worden. Während in ihnen früher ein sehr großer Theil der Bewohner des Kreises anhaltend, und noch dazu in den Zwischen-Zeiten der Aussaat und Erndte alle überflüssigen Hände und Gespanne eine lohnende Beschäftigung fanden, muß diese jetzt von Tausenden, unter erschwerenden, den wirthschaftlichen, sittlichen und numerischen Verfall der Familien herbeiführenden Verhältnissen in auswärtigen, mit Eisenbahnen ausgestatteten, Kreisen gesucht werden.

Ein Beleg hierzu liegt in dem statistischen officiellen Nachweise, daß sich die Einwohner-Zahl des Kreises allein in den letzten drei Jahren um 652 Seelen, also um mehr als drei Procent, und seine Steuerkraft, das sicherste Correlat seiner Wohlhabenheit, sich in noch größeren Verhältnissen vermindert hat. Und bei den ausgegebenen Praemissen kann dieser trostlose Zustand noch keineswegs seinen Culminations-Punkt gefunden haben. Eine weitere Consequenz wird vielmehr in der unausbleiblichen Translocirung unserer Eisenhütten an die benachbarten Eisenbahnen liegen, und damit dem Kreise seine Haupt-Nahrungsquelle entzogen werden. Die wohlfeilere Holzkohle kann ihnen keineswegs ein

Äquivalent für den kostspieligeren Transport ihrer Roh-Materialien und Producte sein, zumal da die Mittel desselben, bei der Abnahme des Fuhrwerks und Bedienungspersonals, in jeder Hinsicht immer schwerer zu beschaffen sein werden.

Diesem traurigen Bilde weitere Contouren zu geben, gebriecht es in der That weniger an Stoff, als an Raum. Zu der erforderlichen Beurtheilung wird die vorstehende Skizze, sogar einer mehr optimistischen Anschauung gegenüber, daher ohne Zweifel eine der umfassendsten Unterlagen bieten.

Betrachtet man nun die vorliegenden Verhältnisse des Kreises Wittgenstein mit unpartheiischem Blicke, und entzieht sich hierbei nicht dem durch denselben erweckten Mitgeföhle, sowie dem sich ihm, auf dem Wege des natürlichen Reflexes auf den Willen, anschließenden Wunsche zur Hülfleistung, so kann es einem durchaus nicht zweifelhaft sein, daß der Kreis:

1) unter seinen früheren reichsunmittelbaren Grafen, resp. Fürsten, nicht besonders arm war, und unter der Fortdauer ihres mit demselben patriarchalisch verwebten Regiments auch in keine übermäßige Armuth und keine hypothekarische Schulden hätte gerathen können, da es in ihrem eigenen Interesse und Willen lag, dieses nicht nur unmittelbar, sondern auch durch die allmähliche Einführung zeitgemäßer Reformen in der schonendsten Weise zu verhüten;

2) seine Schulden erst in Folge der Mediatisirung jener contrahiren mußte, ja im wahren Sinne des Wortes durch die ihm anfangs dadurch auferlegte doppelte Besteuerung, und die diese complicirenden Uebelstände, ohne eigenes Hinzuthun aufgenöthigt bekam;

3) durch die unter der gerechten preußischen Regierung, mit der nur ihr eigenthümlichen königlichen Großmuth, eingeföhrtten antifeudalen Institutionen: der Theilbarkeit des Bodens, der Ablösungen der gutherrlichen Abgaben, des Mühlen-Banns und des Monopoliens-Zwangs, sowie der Regulirung des Regalitäts-Systems, bei seiner schon vorhandenen Schulden-Last, und verspäteten allseitigen Entwicklung, um so weniger sich sogleich ermannen konnte, ja anfangs sogar noch mehr sinken mußte, da ihre Einführung in dieser Beziehung relativ zu spät,

und nur mit der Contrahirung neuer Schulden, und der Belastung einer noch jetzt bestehenden drückenden Ablösungs-Rente erfolgt war;

4) bei seinem mühsam erwirkten industriellen und commerziellen Aufschwunge, weil dieser noch zu jung, in sich selbst noch zu wenig befestigt, und an Umfang zu unbedeutend war, um auf sich selbst beschränkt bestehen zu können, durch den ihn umschließenden, und dem großen Verkehre entziehenden Eisenbahn-Bau in seinen Einnahme-Quellen ganz lahm gelegt werden mußte, und bei den vielen Steuern, Schulden und Zinsen auf der einen, und den ihm verbliebenen geringen, fast nur noch auf von auswärts bezogenen Tagelohn beschränkten Einkünften auf der anderen Seite, nur eine Stätte des Proletariats und der Demoralisation werden muß, wenn ihm nicht sobald, wie möglich, eine den jetzigen Verhältnissen angemessene Hülfe seitens des Staats gewährt werden wird; und endlich

5) diese Hülfe auf die Dauer nur in der baldigen Ausführung der Lenne-Lahn-Bahn finden kann, und auf dieselbe auch mit Recht rechnen darf, da einerseits der Staat nach den vorliegenden Verhältnissen sich seiner Verpflichtung dazu nicht wohl länger entziehen kann, und der Kreis selbst durch sein reges unverdroffenes, und mit Energie fortgesetztes Ringen und Streben sich fürwahr eines besseren Looses würdig gemacht hat.

Wenn man nun weiter erwägt, daß die fragliche Verbindungsbahn gerade in der angegebenen Richtung den Kreis in der möglichst längsten Dimension durchschneidet, und dadurch zur Entwicklung seiner vielfachen so in, wie auf der Erde liegenden, und in Folge seines düsteren Verhältnisses bis jetzt theils ungehoben, theils nur unvollkommen ausgebeutet gebliebenen Natur-Schätze führen, hier an der Bahn mit ihren zu den ergiebigeren Erz-Revieren der nächsten Umgegend gehenden Seiten-Thälern, und ihren sehr zahlreichen Wasser-Gefällen, zu einer auffallenden Steigerung der Eisen-Industrie, des Gerberei- und Mühlen-Betriebs, und zur unausbleiblichen Anlage anderweitiger gewerblichen Etablissements, vorzugsweise von Spinnereien, Töpfereien, Ziegel- und Kalkbrennereien den sofortigen Anstoß geben; dort den an dem oberen Ederthale gelegenen großartigen Schiefer-Brüchen, mittelst der dasselbe schon durchziehenden Kreis-Chaussée, zu einem ausgedehnten Absatze ihrer

welt und breit in Deutschland gesuchten Dachschiefersteine, und überall unserem Holzreichtume und den daraus fabricirten Kohlen die Thüren und Thoren zur Ausfuhr in die weite Ferne öffnen, sowie auch den in ihm mehr abgelegenen Eisenstein-Lageru sich zu erschließen die passendste Gelegenheit bieten wird, so geht daraus mit Evidenz hervor, wie eine Eisenbahn in dieser Richtung nicht nur dem Kreise, sondern auch dem allgemeinen Interesse zum höchsten Nutzen gereichen wird.

Würde zu dieser Behauptung hinsichtlich des Kreises etwa noch eine weitere Begründung erforderlich sein, so möchten wir hier es nicht für unstatthaft halten, den durch die Eisenbahn in seiner ganzen Landwirthschaft nothwendig entstehenden Umschwung, wenn auch nur in der Perspective hervorzuheben. Da er vermöge seines mehr kalten Klimas und seines im Durchschnitt mehr leichten, an Abhängen liegenden, und deshalb zur raschen Abtrocknung geneigten Bodens nur befähigt ist, außer Kartoffeln, an Halmfrüchten: Hafer, Roggen und hier und da auch Gerste, die letzteren aber nur mit mäßigem Ertrage und großer Mühe zu ziehen, dagegen die Futter-Kräuter, Flachs und Hanf vorzüglichlicher in ihm zu gerathen pflegen, so wird es nicht ausbleiben, daß der leichtere und billigere Bezug der Cerealien von außen her der Futter-, Flachs- und Hanf-Kultur eine größere Vrechtigung und Ausdehnung einräumen, und dadurch der Viehzucht, und nebenbei auch der Bepflanzung der, wegen Mangel an Futter jetzt zur Weide benutzten, Ausfelder mit Holz einen äußerst vortheilhaften Vorschub leisten wird.

Für das allgemeine Wohl ist die projectirte Bahnrichtung in verschiedener Beziehung aber nicht von geringerem Werthe. Während die Lenne-Lahn-Bahn den Westen mit dem Osten und Süd-Osten Deutschlands auf dem kürzesten Wege verbindet, welcher letztere ohne Zweifel schon in der nächsten Zeit von der Main-Weser-Bahn aus über Alsfeld, Hersfeld und Salzungen quer über die Bebra-Hanauer, und Werra-Eisenbahn hin eine weitere Fortsetzung finden wird, und gerade der Kreis Wittgenstein die Brücke dieser Verbindung ist, so wird er gewiß ebenso später der Ausgangs-Punkt einer Lahn-Sieg-Bahn, und dadurch das Mittel der kürzesten Verbindung mit dem weiteren Westen über Cöln und Brüssel nach Ostende werden. Hiermit nicht genug, wird unausbleiblich früher oder später auch aus

ihm, und durch ihn eine Eisenbahn durch das Ederthal hinab nach Cassel hin, und in umgekehrter Richtung wohl auch nach Hilchenbach und Creutzthal, und endlich vorzugsweise und unausbleiblich noch eine das Banke-Thal nach Dillenburg entstehen, so daß der Kreis Wittgenstein der Central-Punkt eines Eisenbahn-Netzes zu werden verspricht, dessen Bedeutung und Folgen für den nationalen Verkehr auch einer nicht sehr lebhaften Phantasie ersaßlich sein können.

Nach dieser abkreisenden Betrachtung wendet sich der Blick nicht unbefriedigt zu einer inneren Beziehung des Kreises zurück, welche kein unerhebliches Moment, weder für seine eigene Zukunft, noch für das größere Publikum, und insbesondere, im Falle eines Krieges und seiner Calamitäten, für die verwundeten und erkrankten Krieger sein kann. In ihm eröffnet nämlich diese Eisenbahn eine Gegend, die in hygieinischer Beziehung wegen ihrer reinen sauerstoffreichen Luft und ihres ausgezeichneten an Kohlensäure reichen Quell-Wassers zur Anlage kleinerer und größerer Kranken-Anstalten, sowie zum Aufenthalte der Convalescenten höchst geeignet ist; denn wie vermag wohl eine ebene, und noch dazu bevölkerte Gegend, bei der strengsten sanitätspolizeilichen Beaufsichtigung, der fleißigsten und sorgfältigsten Ventilation und Desinfection so frei von Miasmen und Contagien erhalten zu werden, wie dieses in elevirten mit lüppigen Wäldern und ausgebreiteten grünen Rasen-Flächen ausgestatteten Gegenden die Natur von selbst zu bewirken pflegt?

Was nun die technische Seite der Lonne-Lahn-Bahn anbelangt, so bietet sie, nachdem sie von Marburg aus zwei Drittheile ihrer Länge zuerst im schönen amuthigen Lahn-Thale und darauf in einem Neben-Thale zurückgelegt hat, nur bei der durch zwei Tunnels erfolgenden Ueberschreitung der bereits oben genannten, auf der Grenze zwischen den beiden Kreisen Wittgenstein und Olpe gelegenen Wasser-Scheiden der Lahn und Eder, sowie dieser und der Lenne einige gerade nicht unerhebliche, aber keinesfalls unüberwindliche, oder größere Schwierigkeiten dar, wie sie bei Bergbahnen in der Regel vorzukommen pflegen. Ihre Steigungs-Verhältnisse betragen im Durchschnitt im Thale: 1:200, und bei Ueberschreitung der Wasser-Scheiden 1:70, während ihre Kurven keine Radien unter 1500 Fuß darbieten sollen.

Daß sie überhaupt hauchlich ausführbar und auch wirklich bauwürdig ist, muß, um uns in dieser Beziehung kurz zu fassen, allein schon dadurch als zur Genüge erwiesen angesehen werden, daß, wie aus authentischer Quelle versichert werden kann, die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft vor dem letzten Kriege bereits ihre Direction beauftragt hatte, mit dem Staate die Ausführung ihres Vaus unter denselben Bedingungen vertragsmäßig zu vereinbaren, unter welchen die Ruhr-Siegbahn gebaut worden ist.

Die Frage der Rentabilität der Lenne-Lahn-Bahn könnten auch wir, nach den uns vorliegenden detaillirten Wahrscheinlichkeits-Berechnungen, zwar einer vorläufigen Beantwortung unterwerfen, wir halten es aber für geeigneter, dieselbe aus dem Grunde offen zu lassen, weil in dieser Sache, das allgemeine, nur selten fehlschlagende, auf das Thatsächliche basirte Urtheil ein so entschieden günstiges ist, daß eine weit ausholende Combination ideeller Belege nur dazu dienen würde, ihm eher seine Unbefangtheit zu nehmen, als es bestimmter zu präcificiren. Als keineswegs überflüssig mag aber die in allgemeinen Zügen zusammengefaßte Bemerkung erscheinen, wie nach den sorgfältigsten Ermittlungen die Lenne-Lahn-Bahn, im Vergleiche zu anderen Bahnen, die Entfernung des Nieder-Rheins bis zur Main-Weser-Bahn um mehr als 10 Meilen, und von Altenhunden nach Giessen und Wetzlar um mindestens  $3\frac{1}{2}$  Meilen, und bei dem Umwege über Betzdorf sogar um etwa 5 Meilen abkürzen wird, und ihr daher der große Transport von Kohlen, der ohne Bedenken auf viele Millionen Centner pro Jahr in Anschlag gebracht werden kann, von Eisen-, Colonial- und anderen Waaren aus der Rhein- und Ruhr-Gegend nach dem Osten und Süden Deutschlands und umgekehrt von Eisen-Steinen, Getreide, Bau-Materialien und Fabrik-Erzeugnissen aller Art nach jenen Gegenden hin, unbedingt zufallen wird. Wenn schon hierdurch allein ihre Rentabilität als gesichert betrachtet werden könnte, um wie viel mehr muß man dieselbe außer Zweifel gestellt sehen, wenn man noch außerdem den für sie zu erwartenden großen Personen-, und in ihrem eigenen Terrain entstehenden Handels-Verkehr in Anrechnung zu bringen nicht unterlassen wird. Von den großen unverkennbaren Vortheilen dieses neuen Um- und Absatz Weges überzeugt, hat die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft sich auch schon längst zur Aus-

führung der Lenne-Lahn-Bahn geneigt gezeigt, ja in ihrer unter dem 20. Februar 1869 stattgefundenen General-Versammlung dieselbe sogar beschlossen, und hierbei ihre Rentabilität angeblich in einer so gesicherten Weise hervorgehoben gehabt, daß eine staatliche Zins-Garantie für sie eigentlich gar nicht erforderlich zu sein schien. Einer solchen Autorität gegenüber muß selbstverständlich eine jede weitere Beweisführung als höchst überflüssig erscheinen, und wenn die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, wie schon erwähnt, bei dem vor dem Kriege stipulirten Vertrage dennoch eine Zins-Garantie in Anspruch nehmen wollte, so mag dieses in ganz anderen Verhältnissen begründet sein.

In ihrer Beantwortung schwieriger ist dagegen die Frage, warum denn nach dem ruhmvollen Kriege, der doch nur allein den Fortgang dieses Unternehmens in Fesseln legte, und dem ein so glänzender Friede mit den reichlichsten Spenden nach allen Seiten hin gefolgt ist, nicht auch die Lenne-Lahn-Bahn wieder, wie ein Phönix aus der Asche, erstiegen ist, um ein neues Leben, und wenn auch nur durch die begabte Arbeit, in zwei Kreise zu bringen, die an und für sich schon sehr arm, durch die Geißel des Krieges doppelt gelitten, und dennoch freudig ihr Gut und Blut auf den Altar des Vaterlandes niedergelegt haben?

Ein wirklich mehr als dunkler Schleier zieht sich über diese kurze Episode hin, unter welchem sich in geheimnißvoller Stille, während Alles nur auf den auswärtigen Feind sein Auge gerichtet hatte, eine der traurigsten Metamorphosen für unseren Kreis in Scene gesetzt und die Lenne-Lahn-Bahn sich plötzlich in ein Sieg-Dill-Bahn-Projekt, mit dem Eris-Äpfel in der Hand, verwandelt hat.

Während die von den Fahnen zurückgekehrten zahlreichen tapferen Söhne der Kreise Wittgenstein und Biedenkopf, um endlich in ihrer Heimath zu bleiben, und selbst Hand an das so fest verheißene Werk zu legen hofften, welches ihnen die bisher fremden Güter, Glück und Segen zuführen sollte, bringt ihnen die schadensfrohe Fama die erschütternde, der härtesten Strafe gleiche Kunde: die Lenne-Lahn-Bahn ist aufgegeben, sie ist bauunwürdig, und wird zu theuer; eine Südbahn von Siegen, außerhalb eurer Grenze, in das Dill-Thal hinein ist dagegen entdeckt, und vollzieht schneller und wohlfeiler den Bund zwischen

der Kohle der Ruhr und dem Eisensteine der unteren Lahn, auch beseitigt sie ganz sicher die schon längst verhaßte Transit-Gebühr an die Deutz Siegener Bahn. In Siegen ist der Fund geschehen, und der Herr Handelsminister selbst hat ihn der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche in ihr nun bald alle ihre Haupt-Tendenzen in Erfüllung gebracht sieht, und an ihr schon ungesäumt Tag und Nacht vermessen läßt, mitgetheilt; die Lenne-Lahn-Bahn ist nur ein bloßes Hirn-Gespinnst gewesen.

Ob ein Mißverständniß hier stattgefunden hat oder ob die von jeher nach allen Eiten hin glühende Gerechtigkeit unserer höchsten Behörden den Herrn Handelsminister zu dieser Connivenz veranlaßt haben kann, lassen wir dahingestellt, das aber ist factisch, daß Hochderselbe dieser neuen Linie aus Ueberzeugung durchaus nicht zugethan ist, ihr bereits schon jetzt eine jede Aussicht auf eine Zins Garantie entzogen, und nur in der Lenne-Lahn-Bahn, nach der jetzigen Lage der Sache diejenige Linie erkannt haben soll, welche vorzugsweise den Rücksichten des allgemeinen Wohls Rechnung zu tragen vermag.

Und zieht man unbefangen eine Parallele zwischen dieser und der neuen Linie, und legt nicht nur die hervorgehobenen eminenten Vortheile für den ganzen Staat, sondern auch für das Heil der beiden Kreise in die Waagschale der ersten, und das rein lokale und mehr individuelle Interesse, in dessen dunkeltem Schooße sich der Vernichtungsproceß sowohl dieser Kreise, als auch der Deutz-Siegener Bahn vollzieht, in die Waagschale der zweiten, so kann man auch nicht im Mindesten darüber zweifelhaft sein, welcher von beiden die Priorität gebührt.

Mag die neue schon vor Jahren ermittelt und vermessen gewesene Linie immerhin, früher oder später, auf einem etwas kürzeren Wege, als dem jetzigen von Siegen aus das Dill-Thal erreichen lassen, und bei gesteigertem Eisenstein Bedarfe sogar nothwendig werden, die Lenne-Lahn-Bahn darf sie aber nur nicht wieder in das so drückend und unerträglich gewesene Stadium eines Zander-Systems zurückversetzen, wodurch gerade hier bei vielen, auf so oft wieder neu erregte Hoffnungen hin gegründeten Unternehmungen ein so großes Unheil entstanden ist.



Möge daher diese so höchst wichtige und segensvolle Sache, von welcher das Wohl und Wehe mehrerer der dürftigsten Kreise der Monarchie unzertrennlich abhängt, an allen hohen maßgebenden Stellen die wohlverdiente baldgeneigte Berücksichtigung finden, um theils nicht durch eine weitere, aus mehr untergeordneten Gründen hervorgehende Verzögerung, und den inzwischen erfolgenden Ausbau anderer Concurrenz-Bahnen vielleicht für immer vereitelt zu werden, theils auch in ihr in ungeschwächtem Glanze leuchten zu lassen den stets bewährten Wahlspruch Preußens:

„Suum cuique.“

