

Memorial

der projectirten

BG 676

BH

**Elberfeld = Hückeswagen = und
Cöln = Hückeswagen = Siegen =
Marburger Eisenbahn;**

und zwar

erstere durchs Wupper-, letztere durchs Dhünnthal nach
Hückeswagen; sodann längs Wipperfürth, Olpe,
Siegen, Wittgenstein, Biedenkopf, auf die Main-
Weserbahn bei Marburg;

als

directe Verbindung Englands, Belgiens und Hollands,
mit dem südlichen und mittleren Deutschland.

Mit zwei lithographirten Karten.

von

W. Glaser und W. Nohl,

Königl. Preuß. Geometer.



881/191

Gummersbach, 1851.

Druck von Friedrich Luyken.

V o r w o r t.

Bei der großen Aufmerksamkeit, welche man in unserer Zeit, fast allseitig wichtigen Tagesfragen, also auch den Eisenbahn-Projecten zuwendet, fühlten sich die für das Elberfeld = Hückeswagen = Siegen = Marburger Bahn = Project thätigsten Interessenten des Wupperthals veranlaßt, die gemachten bezüglichlichen, generellen Untersuchungen und die Ergebnisse derselben, so wie die Wichtigkeit dieser Bahn und eines Anschlusses von Hückeswagen nach Cöln, einem größeren Publikum darlegen zu lassen, und so ward uns der ehrenvolle Auftrag, dem das vorliegende Memorial zunächst seine Entstehung verdankt. Gleichzeitig haben wir diesem Memorial zwei Karten beigefügt, wovon die kleinere das Eisenbahnetz von Deutschland zc., die größere hingegen die Eisenbahn-Verbindungen von Rheinland = Westphalen angibt; beide aber das erwähnte Project enthalten, um daraus die Zweckmäßigkeit dieser Bahnrichtung erschen zu können.

Unsere Untersuchungen, Ueberzeugungen und Ansichten in dieser hochwichtigen Sache für einen größeren

verehrlichen Leserkreis auszuarbeiten und der Oeffentlichkeit zu übergeben, fühlten wir um so mehr Freude, weil wir dadurch dieselbe zu fördern dachten; ebenfalls mit den geehrten Interessenten des Wuppertales hoffend, daß nach genommener Einsicht es viele einflußreiche Männer, aus den verschiedensten Ständen und Gegenden, geben dürfte, die sich mit Energie für den Ausban einer Eisenbahn von der Main-Weserbahn zu Marburg, nach Cöln und nach Elberfeld interessiren würden.

Wöchte unsere gute Absicht dem engeren preussischen und auch dem weiteren deutschen Vaterlande durch diese unsere Arbeiten nach Möglichkeit nützen zu wollen nirgends verkannt werden.

Gummersbach, den 20. July 1851.

Die Verfasser
W. Glaser und **W. Nohl.**

1. Abschnitt.

Schon beim Beginn der Eisenbahn-Bauten in Deutschland wurde die Wichtigkeit einer Bahn-Verbindung der Nordsee, Belgiens und Hollands, so wie der so sehr bedeutenden Städte Cöln und Elberfeld = Barmen, mit dem östlichen und südlichen Deutschland, über Marburg, Cassel und Frankfurt a/M., so wie eine mit dem Steinkohlen = Revier der Ruhr nach dem Siegenschen, gewiß von Manchen der Einsichtsvolleren erkannt und von Einzelnen auch ausgesprochen. Im Allgemeinen war man jedoch damals der Meinung, daß es eine Unmöglichkeit sein werde eine solche Bahn durch das Siegensche und Wittgensteinsche auszuführen; da das so hohe dazwischen liegende Rothhaar = Gebirge, die Wasserscheide zwischen Cöln und Cassel, welches die Quellen der Sieg, Dill, Lahn und der Eder enthalte, nicht gestatte das Lahn = und Siegthal durch einen Schienenweg zu verbinden. Indessen haben die später ausgeführten, mitunter schwierigen Bahn-Bauten in andern Ländern, so wie auch in Preußen, diese vorgefaßte Meinung längst verdrängt, und nach dem die Ausführung der, von Frankfurt a/M. nach Cassel projectirten Main = Weserbahn beschlossen, hat auch die, durch den Hr. Ober-Ingenieur Splingard vorgenommene generelle Vermessung von Marburg durch das Wittgensteinsche, Sie-

gensche, das Wiehl = und Bröhlthal, über Siegburg nach Cöln, es unzweifelhaft dargethan, daß eine Bahn in dieser Richtung sehr wohl ausführbar sei. Auch wurde durch denselben von dieser nach Cöln projectirten Bahn eine Zweigbahn nach Hagen generell vermessen, welche, zu Heid ihren Anfang nehmend, sich über Olpe, Drolshagen, Meinertshagen, sodann durchs Bolmethal bis Hagen hinzog. — Beide Arbeiten desselben datiren sich vom Jahre 1847.

Was nun das Siegerland selbst betrifft, so erkannte dasselbe schon vor einer Reihe von Jahren, wie nothwendig ihm ein wohlfeiles und hinreichendes Feuerungs = Material zum vortheilhasteren und ausgedehnteren Betriebe seiner Hütten = und Hammerwerke sei, um die Concurrnz gegen das Ausland und andere Gegenden auf die Dauer aushalten zu können. — Nachdem der Bau von Eisenbahnen seinen Anfang genommen, lag daselbst der Wunsch gewiß sehr nahe, auch durch eine solche mit den Steinkohlen = Revieren der Ruhr baldigst verbunden zu werden; indem eine Eisenbahn nur das einzig denkbare Mittel war, zur Erlangung möglichst billiger Steinkohlen, resp. Coacks, so wie zur schnellen Versendung der Metall = Erzeugnisse, des sonstigen Gewerbfleißes, der überflüssigen Erze und anderer Rohstoffe zu den billigsten Frachten.

Immer stärker mahnten jedoch mit der Zeit die sonst ins Leben getretenen Bahn = Projecte und der Ausbau so mancher minder wichtigen Bahn, für diese in die Schranken zu treten; da durch die Anwendung der Dampfkräfte und der Coacks in den großen Establishments des Aus = und Inlandes, die mit den Bahnen verbunden, sowol Concurrenten als auch Preisbestimmungen hervor riefen, die bis jetzt unerhört waren;

Preise, welche die Siegenschen und Olper Eisen- und Stahl-Produzenten zum Stillstand ihrer Werke zwingen, oder sie zu Grunde richten würden. — Zur Erreichung ihres Zweckes traten die Siegenschen Bahn-Interessenten mit den Industriellen von Iserlohn und Altena, welche die Eisenbahn von Hagen über Limburg, Grüne, Altena — also durchs Renmethal — nach Siegen geführt wünschten, in nähere Verbindung. Hingegen die Hütten- und Fabriken-Besitzer und sonstige Gewerbetreibende der Kreise Olpe, und die an der Volme, waren es vorzugsweise, welche sich für die Richtung der Bahn von Hagen durch das Volmethal, über Meinertshagen und Olpe nach Siegen bethätigten. Es bildeten sich Comités für beide genannte Bahnrichtungen, und dem Comité des Renne-Hundem-Siegbahn-Projectes gelang es, durch spezielle Vermessungen und spätere Verbesserungen an der anfangs ungünstigeren und kostspieligeren Linie dasselbe also zur Anschauung zu bringen, daß es sowohl hierdurch als durch des Comités sonstige größere Wirksamkeit, gegen das rivalisirende Ruhr-Volme-Siegbahn-Project einen Vorsprung gewann.

Wir enthalten uns über beide Bahn-Projecte hier jeder gegenseitigen Vergleichung, so wie ihre Licht- und Schattenseiten aufzuzählen. Leider, ist dieses in polemischer Weise in öffentlichen Blättern mehrfach geschehen.

Bei der Wahl einer Bahnrichtung werden meistens die wichtigsten und vielseitigsten Interessen berührt, welche, sachgemäß, gleichzeitig auf das reichlichste mit erwogen werden müssen; wo sich dann mehrfach Fälle ereignen, daß eine in technischer Hinsicht etwas weniger günstige Linie, anstatt einer bessern gewählt werden

muß. Und wer wollte es mißdeuten, wenn die hohen Staatsbehörden erst nach der sorgfältigsten Prüfung von mehreren projectirten und entsprechend vorgelegten Linien, nach ein und demselben Endpunkte, nur derjenigen Gesellschaft die Concession zum Bau der Eisenbahn ertheilt deren Project den combinirten Zwecken am meisten entspricht?!

Obgleich die Industriellen der Kreise Iserlohn, Altena, Siegen, Altenkirchen, Olpe, Waldbröl und Gummersbach einer Eisenbahn längst sehr bedürftig, so konnte doch weder die Lenne- noch die Bolmelinie allen Zwecken hinreichend entsprechen. Dieses, so wie die große Wichtigkeit einer Eisenbahn durch das obere Wuppertal — in so fern solche daselbst überall ausführbar sei — ward die Veranlassung, daß während sich beide genannte Bahn-Projecte den Rang streitig zu machen suchten, die Blicke der Weiterschauenden auf einer andern Bahnrichtung, auf der durchs Wuppertal, unter möglichster Berücksichtigung des ursprünglichen Zweckes der Bahn, weilten; und sie dadurch den Kreis der zu erzielenden Interessen zu erweitern, das Zustandekommen einer Bahn zu beschleunigen und die Parteien zu vereinigen hofften.

Im Wuppertale hatte man seither auf frühere ältere Aussagen gestützt, vielseitig in der Meinung gestanden, daß die Schlangenwindungen dieses Thales und die steilen Bergwände auf der Strecke von der Beyenburgerbrücke bis Hüdeswagen nur die Anlegung einer Pferdebahn zuließen. Indessen die hohe Wichtigkeit einer Eisenbahn durchs obere Wuppertal, von Elberfeld aus nach Siegen u. s. w. erkennend und wie groß das Bedürfniß einer Bahn im Wuppertale längst schon gewesen, beschlossen mehrere Interessenten

des oberen Wupperthales, zu diesem Endzweck gleich generelle technische Arbeiten ausführen zu lassen.

Die von uns in deren geehrtem Auftrage ange-
stellten Untersuchungen und Ermittlungen ergaben, daß
die bezeichneten Schwierigkeiten durch mehrere tiefe Ein-
schnitte, so wie durch drei kleine Tunnels, in einer
Gesamtlänge von 280 Lfd. Ruthen und durch öftere
Ueberbrückungen der Wupper zu beseitigen, im Uebrigen
aber die ganze Wupperlinie überraschend günstig sei;
sowol hinsichtlich der Ausführbarkeit einer Bahn, als
auch überhaupt in technischer Vergleichung zu den Con-
currenz-Linien. Wodurch es dann nicht fehlen konnte,
daß sich nach solchen Resultaten dieser Bahnrichtung
auch eine allgemeinere Aufmerksamkeit zuwandte.

Diese projectirte Bahulinie durchschneidet das so
sehr volkreiche und mit so großen Etablissements mancher
Art überfüete bergische Land, in seiner größten Ausdeh-
nung; nimmt in der bedeutendsten Stadt des nordwest-
lichen Deutschlands, in Elberfeld = Barmen, ihren An-
fang; zieht sich durch das obere Wupperthal, unweit
Lennep, an Hüdeswagen, Wipperfürth, sodann unweit
Meinertshagen, ferner an Drolshagen, Olpe, Siegen,
Laasphe, Biedenkopf hin, und endet, eine halbe Meile
vor Marburg, auf der Main = Weserbahn.

Käme dieses Bahn = Project zur Ausführung, und
würde hierzu ein Anschluß von Hüdeswagen nach Deutz
gebaut, wodurch gleichzeitig auch die Cöln = Marburger
Eisenbahn entstünde; dabei den gewerbreichen Fabrik-
städten Iserlohn und Altena, unter deren kräftigem
Mitwirken, die ohngefähr zwei Meilen betragende Zweig-
bahn, von der Haltestelle bei Herdecke nach der Grüne
beschafft: so wäre großartigen Interessen in einer Weise

entsprochen, wie es sonst mit denselben Kapitalien durch-
aus eine Unmöglichkeit wäre.

Zur Erzielung einer Verbindung von der Bergisch-
Märkischen Bahn, über Siegen u. s. w. auf die Main-
Weser = Bahn geben es, nach dem Gesagten, noch drei
rivalisirende Bahn = Projecte; da man, so weit es uns
bekannt geworden, zwei andere aufgetauchte Projecte,
als nicht durchzubringen, hat fallen lassen. Diese drei
verschiedenen Linien kamen seither unter folgenden Be-
nennungen vor:

- 1) das Ruhr = Lenne = Hundem = Sieg = Eisenbahn = Project;
- 2) " " " " " " " "
- 3) " Wupper = Sieg = Marburger " "

Das Cöln = Marburger kann bei diesen nicht als ein
rivalisirendes angesehen werden; indem es, fast von der
Siegenschen Grenze bis nach Cöln, seither eine ganz
andere Richtung einschlug; also auch größtentheils andere
Zwecke verfolgte.

II. Abschnitt.

Daß eine directe Eisenbahn-Verbindung zwischen Elberfeld, Olpe, Siegen und Marburg in keiner geraderen Richtung als durch das so äußerst gewerbreiche Wupperthal möglich, hat die örtliche Untersuchung ergeben, und dürfte auch wol nicht in Abrede zu stellen sein.

1) Beschreibung der Bahnlinie.

Als Anfangspunkt der projectirten Eisenbahn ist der Bahnhof auf der Bergisch-Märkischen Bahn zu Elberfeld, und als Endpunkt der Bahnhof auf der Main-Weser-Bahn zu Marburg zu betrachten.

Von Elberfeld kann diese projectirte Bahn auf einem, zu diesem Zwecke zu legenden, zweiten Geleise der Bergisch-Märkischen Bahn bis zur Haltestelle in Rittershausen fortlaufen. Sodann verläßt sie dieselbe, sich in südöstlicher Richtung abwendend, überschreitet bald darauf, sowol die von Lüttringhausen nach Rittershausen führende Chaussée, als auch das Wupperthal; zieht sich nun eine längere Strecke an der rechten Seite des Flusses hin, überschreitet in ihrem weiteren Fortgange, bei der Beyenburgerbrücke, die von Pennep nach Schwelm, und bei Krebsoege und der Krähwinklerbrücke die von Pennep nach Nade vorm Wald führenden Chausséen; berührt, unter fortwährender Benutzung der günstigsten

Partieen der Berg-Gehänge und unter steter Vermeidung zu starker Kurven, zahlreiche und großartige Fabrik-Anlagen; wobei auch, bei Dahlerau und Krähwinklerbrücke überhaupt zwei Tunnels, jeder von 100 Lfd. Ruthen und bei Hammersteinsoege einer von 80 Lfd. Ruthen nothwendig werden; überdies mehrere tiefe Einschnitte und denselben entsprechende Aufträge, so wie bei den öfteren Uebergängen des Thales, bis nach Hüdeswagen mehrere Wupperbrücken unvermeidlich sind.

Oberhalb Hüdeswagen zieht sich die Bahulinie, nachdem sie gleich bei der Stadt die nach Rade vorm Wald führende Kunststraße und nochmals die Wupper überschritten, an der rechten Seite dieses Flusses hin, bis nach Wipperfürth, sodann nach dem Kirchdorfe Elaswipper; indem sie von Wipperfürth aus, bis oberhalb Elaswipper, die Chaussée zur rechten läßt und daselbst erst die Born-Gummersbacher Staatsstraße überschreitet. Ebenso überschreitet sie die, nunmehr zu einem Bach gewordene Wupper und das Thal, und zwar bis zum Kirchdorfe Marienheide noch zwei Mal; anfangs an der linken und später, nachdem sie die Born-Gummersbacher Staatsstraße nochmals übergangen, wieder an der rechten Seite des Berg-Abhanges sich haltend. Jetzt geht die Richtung der Bahn längs Griemeringhausen und rechts unweit dem Rittergute Gervelshagen bis nach Börlinghausen, zur Quelle der Wupper.

Zu Börlinghausen überwindet sie die Wasserscheide zwischen den Thalgebieten der Wupper und der Agger mit Hilfe eines Einschnittes; zieht sich nun zwischen dem Rittergute Listringhausen den Ortschaften Nebendorf und Heed, die Stadt Meinertshagen $\frac{1}{3}$ Meile zur linken Hand liegen lassend; wobei allerdings bei den kleinen Schluchten — die sich etwas unterhalb zu

einem Thale vereinen — und den Berg-Abhängen einige nicht unbedeutende Auf- und Abträge nöthig werden.

Von Heed aus hält sich die Bahn anfangs an der rechten Seite der Bergwand, zur Linken des Rittergutes Badinghagen; wendet sich sodann über die, hier noch einen kleinen Bach bildende Agger und das Thal, läuft nun an der rechten Seite dieses Gehänges — ebenfalls die in dem Wege liegende schmalen Thäler überschreitend — oberhalb Coverstein hin und gelangt so nach Lieberhausen, welches östlich der Bahn liegen bleibt.

Von Lieberhausen entfernt sich dieselbe nunmehr, mit Hülfe eines 165 fhd. Ruthen betragenden Tunnels nach Rosenthal; zieht sich von dort nach der Nieder-Rengse, Pustebach und der Peruze, und zwar an der östlichen Seite dieser kleinen Orte und dem westlichen Gehänge des Gebirges hin; überschreitet, mittelst einer Ueberbrückung die von Eöln nach Olpe führende Staatsstraße und das Thal des Dörsperbachs; gelangt ferner, durch Anlegung eines Tunnels von 170 Ruthen Länge, aus dem Thalgebiet der Agger und das der Wigge, längs Würde vorbei, und sodann durch das Gipperecher-Thal hinab, nachdem sie auch den Kosebach überschritten, nach Drolshagen; und nun mit Hülfe eines Tunnels von 150 fhd. Ruthen nach Berlinghausen, zum Brachpebach. Nunmehr zieht sie sich längs dieses Baches, bis unweit seiner Mündung in die Wigge, hin; wo sie sich an dem Bergabhänge rechts, oberhalb der Olper Kapelle, in das Wiggethal wendet und bei Olpe sich befindet.

Von Olpe nach Siegen zieht sich die Bahulinie das Wiggethal hinauf, über Gerlingen, Wendenerhütte, Brün, Rothemühle; indem sie bald die östlichen, bald die westlichen Seiten der Abhänge benutzt. Zu Rothe-

mühle verläßt sie das Biggethal, geht durch das nach Hünsborn führende hinauf, über Ottfingen und westlich wenige Minuten an Hünsborn vorbei. Gelangt nun bald, daselbst den niedrigsten Punkt der Wasserscheide zwischen dem Bigge- und dem Sieglusse benutzend, mit Hülfe eines Einschnittes und längs der Bergwand, in die Spitze eines nach dem Flecken Freudenberg führenden Wiesenthälchen, an eine Quelle des Asdorf-Baches; sodann, mittelst eines Tunnels von 110 Ifd. Ruthen, an die oberhalb Bühl belegenen Quellen des Alcher-Baches, und zieht sich, dieses Thal entlang, über Bühl Alchen, Seelbach und Truppbach nach der Stadt Siegen.

Von Heed (Meinertshagen westlich gegenüberliegend) wo die Wupper-Linie und die früher projectirte Volme-Linie sich treffen und von da aus bis Siegen eine gemeinschaftliche bleiben können, ist auch mit dem Elberfeld-Hückeswagen-Siegen-Marburger Bahn-Projecte, einige unwesentliche Abweichungen abgerechnet, in dieser Richtung bis Brün fortgegangen. Von da ab fanden wir es für besser, anstatt links Rothemühle und längs Heid, ferner zwischen Romershagen und Wildenburg durch, und über Austoß, Lindenberg und Seelbach die Linie nach Siegen zu wählen — wie anderweitig projectirt und vermessen sein soll — die Richtung rechts Rothemühle, über Ottfingen, Hünsborn, Bühl, Alchen und Seelbach einzuschlagen. Die Gründe, welche uns für letztgenannte Linie bestimmten, waren: daß, obgleich auf beiden Strecken fast gleich lange Tunnels vorkommen, doch, bei günstigen Krümmungs- und Steigungs-

Verhältnissen und bei sonst günstiger Bahnlage, sie eine Viertelmeile an Länge weniger betrage, und beim Bau der Bahn sowol diese Kosten als auch die Kosten des, bei Anstoß durchaus nöthigen, sehr bedeutenden und hohen Viaducts ganz gespart würden.

Um von Olpe aus nach Siegen die möglichst beste Linie zu ermitteln, haben wir das bezügliche Terrain, bis nach Freudenberg hin, tagelang recognoscirt und dabei fast sämtliche Thäler durchstrichen und die Höhen erstiegen. Wir haben bei diesen Untersuchungen mehrere ausführbare Linien aufgefunden, von denen wir uns jedoch nur veranlaßt sahen, die oben genannte zu wählen; und zwar

- a, weil schwerlich eine kürzere, ohne übermäßige Kosten, ausführbar;
- b, sie eine günstige Lage hat und nur ein kleiner Tunnel erforderlich ist;
- c, dabei die Interessen des Kreises Altenkirchen und von Freudenberg, durch eine Haltestelle unweit Hünsborn angelegt, noch entsprechend vertritt; und
- d, zu Rothemühle (bei Heid) ein westlicher Anschluß möglich bleibt.

Von Siegen aus ist die Bahn längs Weidenau, Netphen, Deuz, Neukersdorf, Walpersdorf, sodann unter dem Rothhaar-Gebirge, dem sogenannten Aufkopf und den Quellen der Sieg und der Lahn, mittelst eines Tunnels von 4400 lauf. rheinl. Fuß (= $366\frac{2}{3}$ lfd. Preuß. Ruthen) durch das Lahnthal hinab, längs

Bolkholz, Feudingen, Saßmannshausen, des Schlosses Wittgenstein, Laasphe, Biedenkopf, bis auf die Main-Weser-Bahn zu Cölbe, bei Marburg, ebenfalls ausführbar; wie die Untersuchungen des Herrn Ober-Ingenieur Splingard schon vor Jahren dargethan haben.

Ob von Siegen aus über Hainchen und Heiligenborn, nach Laasphe, vielleicht noch eine technisch bessere wohlfeilere und etwas kürzere Bahulinie als durch den Aukopf es gebe — wissen wir nicht; da wir das Terrain zwar aus früherer Zeit kennen, es jedoch bei solchen Vermessungen vielfach durchzogen, welche ganz andere Zwecke hatten, und wir damals noch an keine Eisenbahn durch dieses Gebirge dachten. Wir wollten hier nur auf diesen vielleicht günstigen Uebergangspunkt im Interesse einer so wichtigen Sache hindeuten; damit, wenn die Untersuchung in dieser Richtung nicht geschehen, es doch vor Feststellung der Bahulinie veranlaßt werde; da, falls dieselbe günstig ausfalle, auf der Linie über Hainchen sich auch späterhin leichter — und zwar in südlicher Richtung — ein Anschluß bewirken lasse.

Wenn auch jeder Ingenieur keine Mühe sparen wird, die beste Linie zu ermitteln, so ist es doch, besonders im gebirgigten und waldigten Terrain, möglich, daß dieselbe übergangen, und eine minder gute gewählt werde; besonders dann, wenn die Thäler, Thälchen und Schluchten unter sehr verschiedenen Winkeln zusammen treffen, diese Schluchten sich mehr oder weniger hoch nach der zu überwindenden Gebirgshöhe, der Wasserscheide, durch dichte und hohe Holzbestände hinziehen, und dem Auge einen günstigeren Uebergangs- resp. Tunnelspunkt verdecken.

2) Die Länge der projectirten Eisenbahn.

Sie beträgt von dem Bahnhofe zu Elberfeld bis nach Siegen 12,29 Meilen. Es ist jedoch die Strecke von Elberfeld bis Rittershausen 0,69 Meilen betragend, mit Ausnahme des noch zu legenden zweiten Geleises, fertig; also von der Bergisch-Märkischen Bahn zu Rittershausen, bis Siegen überhaupt zu bauen 11,60 Meilen. Und zwar von

Rittershausen bis Beyenburgerbrücke	0,80	Meilen.
" " Krebssoege	1,75	"
" " Hüfkeswagen	2,50	"
" " Wipperfürth	3,25	"
" " Glaswipper	3,87	"
" " Marienheide	4,69	"
" " Bөрlinghausen	5,26	"
	(zur Wupper-Curule)	
" " Heed	5,68	"
	(Weinertshagen gegenüber)	
" " Lieberhausen	6,10	"
" " Bernze	6,70	"
	(Uebergang der Waggerstraße)	
" " Drolshagen	7,33	"
" " Olpe	8,00	"
" " Gerlingen	8,63	"
" " Rothemühle	9,16	"
" " Hüusborn	9,76	"
" " Bühl	10,28	"
" " Alchen	10,60	"
" " Siegen	10,60	"

Was die Entfernung von Siegen über Laasphe, Biedenkopf, bis Cölbe, auf der Main-Weser-Bahn betrifft, so wird solche sein:

a, von Siegen, längs Weidenau, Netphen, Deuz, Walpersdorf, durch den Aufopf über Volkholz,

Feudingen, Laasphe, Niederlaasphe, bis an die Grenze des Königreichs Preußen	5,65	Meilen.
b, im Großherzogthum Hessen	2,20	"
c, im Kurfürstenthum Hessen	2,00	"
Summa . . .	<hr/> 9,85	Meilen.

Mithin wird die ganze Länge der projectirten Bahn, von ihrem Anfangspunkt zu Nittershausen bis zu ihrem Endpunkte zu Cölbe betragen . . . 21,45 Meilen. Die Entfernung von dem Bahnhose zu Elberfeld bis Nittershausen, auf der Bergisch-Märkischen Bahn beträgt . . . 0,69 "

Ueberhaupt von dem Bahnhose zu Elberfeld bis zum Bahnhose zu Marburg 22,64 Meilen.

—————

Auſtatt die Bahn von Siegen dem Siegthale entlang, über Weidenau, Netphen, Denz, Menkersdorf, Walpersdorf — deren Länge bis zu dem, von Herrn zc. Splingard unter dem Aufopfer her projectirten, Tunnel der Cöln-Marburger Bahn $2\frac{1}{5}$ Meilen beträgt, hielten wir auch dahin eine, um $\frac{1}{2}$ Meile geradere Linie, längs Marienborn, Feuersbach, Denz, auf Menkersdorf u. s. w. für eben so gut ausführbar, wenn der Höhenunterschied zwischen dem genannten Tunnel und dem Bahnhose bei Siegen nicht so sehr bedeutend wäre; also das Steigungsverhältniß diese Abkürzung erlaubte. Aber schon auf dem Umwege ist dasselbe = 1 : 102; würde demnach auf dem directen Wege durchschnittlich = 1 : 83 werden. Nimmt man

jedoch für die letzten $\frac{1}{3}$ Meilen, von Kenkersdorf bis zum Tunnel — wie es von Herrn Splingard für seine Cöln-Marburger Linie geschehen sein soll — = 1 : 80, so wird es für den Rest von 2 Meilen (also über Netphen, Weidenau bis Siegen) = 1 : 113 und für die $\frac{1}{2}$ Meile geradere Richtung (über Feuersbach und Marienborn, nach Siegen) = 1 : 85. Ließe sich aber, ohne zu erhebliche Verlängerung, der Tunnel um 70 Fuß tiefer legen, welches vielleicht bei dem starken Gefälle der beiden Thal-Anfänge, des Sieg- und Lahnthales, ausführbar: so könnte man, unter Beibehaltung des Steigungsverhältnisses für die fragliche $\frac{1}{3}$ Meilen = 1 : 80, für den Rest von 2 Meilen, des Umweges, = 1 : 136 erhalten; und die eine halbe Meile geradere Richtung gewählt, = 1 : 102 erzielen; auch würde das Steigungsverhältniß nach der Lahnseite hin um so viel besser.

Allerdings würde diese projectirte Bahn durch eine sehr hohe Ueberbrückung des Siegthales, bei Siegen, sich noch um 50 Fuß höher legen, und auch dadurch für die angeregte directe Weiterführung wol dasselbe bessere Steigungsverhältniß hervorrufen lassen, welches um die gleiche Vertiefung des Tunnels entstände. Ob man aber das Eine oder Andere, oder gar auf die directe Entfernung von $1\frac{1}{2}$ Meilen, anstatt = 1 : 102 lieber = 1 : 85 wähle, um die erheblichen Mehrkosten zu sparen, und ob, wenn die Richtung der Bahn von Siegen aus über Hainchen und Heiligenborn nach Laasphe möglich, überhaupt nicht ganz andere und bessere Verhältnißzahlen vorkommen — wird sich erst nach spezieller Untersuchung und Darlegung bestimmen lassen. — Das hier über die Bahnstrecke von Siegen bis zu den Siegquellen Gesagte, kann nur als eine im Inte-

resse der Sache gemachte wohlgemeinte Bemerkung gelten. Daß aber die Bahn, bei einer Höhenlage von 780 Fuß an der Stadt Siegen, längs die Abhänge des Siegthales nach dem Tunnel des Ankopfes geführt, ausführbar, unterliegt keinem Zweifel; und von diesem Tunnel, nach Laasphe und Marburg, ist es durch die mehrgedachten Arbeiten des Herrn zc. Splingard erwiesen.

3) Neigung der Bahulinie gegen die Horizontale.

Es ergeben sich dafür folgende Verhältnisse:

Zwischen

Kittershausen und Beyenburgerbrücke	=	1 : 140 ;
Beyenburgerbrücke und Krebssoege	=	1 : 320 ;
Krebssoege	"	Hückeswagen = 1 : 200 ;
Hückeswagen	"	Wippersfürth = 1 : 260 ;
Wippersfürth	"	Elaswipper = 1 : 200 ;
Elaswipper	"	Marienheide = 1 : 120 ;
Marienheide	"	Börlinghausen = 1 : 110 ;
Börlinghausen	"	Heed = 1 : 120 ;
Heed	"	Lieberhausen = 1 : 120 ;
Lieberhausen	"	Bernze = 1 : 180 ;
Bernze bis unterhalb Wörde	=	1 : 150 ;
Wörde (unterhalb) und Drolshagen	=	1 : 180 ;
Drolshagen	"	Olpe = 1 : 200 ;
Olpe	"	Papiermühle = horizontal ;
Papiermühle	"	Gerlingen = 1 : 300 ;
Gerlingen	"	Brün = 1 : 180 ;

Brün und Rothemühle	= horizontal;
Rothemühle und Ottfingen	= 1 : 230;
Ottfingen bis oberhalb Hünsborn	= 1 : 200;
Hünsborn (oberhalb) bis zur Wasser- scheide, zwischen dem Bigge- und Siegfluß-Gebiete	= 1 : 120;
Von dieser Wasserscheide bis Alchen	= 1 : 100;
Alchen bis Siegen	= 1 : 105;

Die Steigungs-Verhältnisse sind demnach für die ganze Bahnstrecke, mit Ausnahme der letzten $1\frac{1}{2}$ Meilen, sehr günstig; wie solche in so äußerst gebirgigem Terrain, wo auf einer Strecke von $11\frac{3}{5}$ Meilen Bahnlänge (von Nittershausen bis Siegen) die schnurgerade Linie nur zwei Meilen weniger beträgt — selten besser zu erwarten sein möchten. Um so weniger aber, wenn man dabei erwägt, daß diese projectirte Bahnlinie sich durch vier Thalgebiete hinziehen muß und dabei drei Wasserscheiden zu überwinden hat. — Uebrigens ist es wahrscheinlich, daß von Wippersfürth, über Derschlag und Rothemühle nach Siegen, es eine zweite gut ausführbare Linie gebe, und die noch eine halbe Meile kürzer wäre; da aber auf dieser geraderen Richtung die Stadt Olpe nicht berührt werden kann: so ist solche nicht untersucht worden.

4) Höhenlage der Bahn.

Von dem Bahnhofe zu Elberfeld, resp. der Haltestelle zu Nittershausen, hat dieselbe bis zur Wupper-

Quelle eine fortwährende Steigung, in Summa von 730 Fuß, auf eine Länge von $5\frac{1}{4}$ Meilen; sodann fällt dieselbe bis Lieberhausen 170 Fuß, steigt nun wieder, bis unterhalb Würde, einer Entfernung von $\frac{3}{4}$ Meilen, 100 Fuß; und fällt nunmehr bis Olpe 140 Fuß. Jetzt hat die Bahn den tiefsten Punkt im Biggethale erreicht, und nachdem sie eine kurze Strecke horizontal fortgestrichen, steigt sie aufs Neue, bis oberhalb Hünsborn, 155 Fuß und fällt, indem sie sich jetzt ins Siegthal-Gebiet wendet, bis zur Stadt Siegen 405 Fuß. — Es würde demnach der Bahnhof bei Siegen 780 Fuß und der bei Olpe 1030 Fuß über der Meeresfläche zu liegen kommen.

5) Horizontal-Projection der Bahn.

Die ganze Bahnlinie, von Rittershausen bis Siegen, besteht theils aus geraden, theils aus Bogenlinien. Hinsichtlich der Curven lassen sich auch sehr günstige Resultate erzielen; indem zu deren Beschreibung, mit Ausnahme einer — bei der Haltestelle zu Rothemühle — Radien unter 300 Ruthen Länge vermieden; jedoch an einigen Stellen über 300 bis 1000 Ruthen angewandt werden können.

Nach diesem und nach ad 3, würde nach geschehenem Ausbau dieser Bahn ein hinreichend schnelles Fahren auf derselben möglich und nicht gefahrdrohend sein.

6) Angabe, an welchen Orten, auf der Strecke von Rittershausen bis Siegen, sich künftighin Zweigbahnen anschließen könnten.

a, Oberhalb Hückeswagen ins Dhünthal, und über Altenberg nach Cöln; welche Linie weiter unten, als zweckentsprechendster erster Haupt-Anschluß und als Hauptbahn gedacht werden soll.

b, Bei Marienheide; durch das Leppethal und in der Fortsetzung durchs Aggerthal, über Engelskirchen, längs Siegburg nach Cöln.

c, Bei Heed; über Meinertshagen, durchs Bolmethal nach Hagen.

d, Bei der Bernze; durchs Dörsper- und in der Fortsetzung durchs Aggerthal, unweit Siegburg nach Cöln.

e, Bei Rothemühle; nach Cöln. Und zwar in der Richtung

1. des Wiehl- und Bröhlthales, über Siegburg;
2. über Hespert, längs Eckenhagen, Derschlag; sodann durchs Aggerthal, über Sekmar, Münderoth, Engelskirchen u. s. w.; und
3. durchs Wiehl- und später bei ihrer Mündung ins Aggerthal, über Münderoth, Engelskirchen u. s. w.

7) Lage der projectirten Bahn und geognostische Beschaffenheit der Gegend, durch welche sich dieselbe hinzieht, betreffend.

Hinsichtlich der Lage dieser projectirten Elberfeld-Hückeswagen-Siegen-Marburger Eisenbahn darf es nicht unerwähnt bleiben, daß sie von ihrem Anfangspunkte,

zu Elberfeld, bis zu ihrem Endpunkte, zu Marburg, durchaus eine Thalbahn zu nennen; da sich dieselbe, meistens, theils ganz nahe am Rande der Thäler, theils nicht weit von denselben, an ihren begränzenden Abhängen hinzieht; und selbst bei ihrer Ueberschreitung zweier Wasserscheiden, zu Börlinghausen und bei Hünsborn, die tiefsten Stellen derselben sogar noch mittelst Einschnitte, die beiden andern aber, zu Wörde und am Aufopf, durch Anwendung von Tunnels überwindet; sonach dieselbe überall vor Unwetter geschützt und überhaupt sehr gedeckt liegt.

Was aber die geognostische Beschaffenheit der Gegend betrifft, durch welche sich diese projectirte Bahn hinzieht, so gehört solche dem Uebergangs = Gebirge an. Sie hat zahlreiche enge und mitunter tiefe Thäler, welche, von bald mehr, bald weniger, steilen Bergwänden begränzt werden. Das Gestein besteht größtentheils aus Grauwacke, Thonschiefer, Kalkstein und grobkörnigem Sandstein. Das Gebirge ist in den Kreisen Gummersbach, Waldbröl, Altena, Olpe, Altenkirchen, Siegen, Wittgenstein und Biedenkopf reich an Metallen, besonders an Eisen = Stahl = Kupfer = Blei = und Bleisilber = Erzen; durch welche die daselbst befindlichen, einschläglichen Gewerke hervorgerufen sind.

III. Abschnitt.

Anschluß der von Cöln über Siegen nach Marburg projectirten Eisenbahn.

Der Plan einer Eisenbahn-Verbindung von Marburg nach Cöln besteht, wie bereits Eingangs gesagt, seit vielen Jahren; und es ist, wie ebenfalls daselbst erwähnt, im Jahr 1847 durch Herrn Ober-Ingenieur Splingard eine ausführbare Linie von Marburg, durch das Wittgensteinsche, Siegensche, über Heid, durchs Wiehl- und Bröhlthal, längs Siegburg nach Cöln, ermittelt und dargelegt, welche von der Main-Weserbahn zu Cölbe, bei Marburg, bis Deutz $22\frac{9}{10}$ Meilen, und von Heid bis Deutz $10\frac{2}{5}$ Meilen beträgt.

Wenn es auch wol keine geradere, ausführbare Linie von Marburg, als über Siegen, Rothemühle (bei Heid) durchs Wiehl- und Bröhlthal, längs Siegburg nach Cöln geben wird, da eine durchs Aggerthal, unweit Siegburg vorbei, dieselbe Entfernung ausmachen würde: so ist es doch zu wichtig, als daß es nicht in Betracht zu ziehen sei, ob sich nicht eine andere Richtung ermitteln lasse, die neben dem Hauptzwecke der Cöln-Marburger Bahn, nämlich: eine Verbindungsbahn zwischen dem nordwestlichen, dem südlichen und dem mittleren Deutschland zu bilden, auch möglichst viele specielle Vortheile für die Rheinprovinz und die Stadt Cöln darbiete; überdies, möglichst, ebenso sehr den Elberfeld-Barmer-, den Düsseldorfer und Aachener Interessen genüge und gerecht

werde; also keine dieser wichtigen Städte sich durch die Anlage dieser Bahn für benachtheiligt halten könne. Auch wären hiebei die Wünsche der Haupt-Handelsstädte des Auslandes nicht ganz unbeachtet zu lassen. Haben dieselbe auch hiebei direct keine Stimme, so doch durch den künftigen Verkehr indirect; da bei solchen Hauptbahnen deren Interessen meistens gleichzeitig vortheilhaft rückwirkend sind; und es für diese Städte des Auslandes nicht gleichgültig sein kann, welche Bahnrichtung eingeschlagen, resp. welche von mehreren projectirten Linien gebaut werde.

So schwierig es nun auch scheinen mag, so vielseitigen, hochwichtigen Interessen hiebei dienen zu können, so erfreulich ist es, daß es eine solche Linie wirklich gibt; wodurch dasselbe möglich, ohne daß dadurch im Ausbau derselben namhafte Mehrkosten entstanden.

Diese entsprechende Bahulinie nimmt auf dem Bahnhofe zu Deutz, bei Cöln, ihren Anfang; zieht sich längs Gladbach (Regbz. Cöln) ins Dhünthal; weiter durch dasselbe längs die Dörfer Odenthal, Altenberg, Dhünn zc.; benutzt ferner deren Thal-Abhänge bis zu einer Quelle dieses Flüsschens; wo sie die in den Weg tretende Wasserscheide in einem Bergsattel, mit Hülfe eines tiefen Einschnittes oder eines kleinen Tunnels überwindet, darauf, nach wenigen Minuten, durch ein kleines, bei Kobeshof mündendes Thälchen vermittelt, sich im Wupperthale, auf der projectirten Wupper-Sieg-Marburger Bahn, $\frac{1}{4}$ Meile oberhalb Hückeswagen befindet; und bis dahin eine Länge von fünf Meilen ausmacht.

Da nun an dem Punkte, wo sich die beiden Bahnen im Wupperthale treffen, der Bahnhof anzulegen, so würde die Entfernung von hier, über Olpe bis Ro-

themühle $6\frac{2}{5}$ Meilen, also von Deutz über Hückeswagen und Olpe, bis Rothemühle $11\frac{2}{5}$ Meilen betragen. Auf der Linie von Deutz, längs Siegburg durchs Bröhl- und Wiclhthal, bis Rothemühle aber $10\frac{1}{2}$ Meile; mit- hin auf diesem Umwege nur ungefähr eine Meile mehr.

Die Bahnstrecke von der Rothemühle bis nach Hückeswagen, wäre aber sodann, gleichwie die von Marburg bis Rothemühle, eine gemeinschaftliche; und es kämen, auf diese Weise gebaut, nur um die Vermehrung einer Bahnlänge von $3\frac{3}{4}$ Meilen (nämlich der Strecke von dem Bahnhofe bei Hückeswagen, bis nach Rittershausen, und des eine Meile betragenden Umweges) zwei projectirte Hauptbahnen: die seitherige Cöln=Sieg=Marburger und die Wupper=Sieg=Marburger Bahn zu Stande.

Die Ausführbarkeit der Bahn von Deutz durchs Dhünnthal, bis ohngefähr eine Meile von Hückeswagen entfernt, ist schon vor mehreren Jahren, durch eine spezielle Vermessung dargethan; als man eine Bahn von Cöln über Lennep, nach Barmen projectirte. Im Dhünnthale ergaben sich sehr günstige Krümmungs- und Steigungsverhältnisse, und die Schwierigkeiten bestanden nur darin: aus dem Dhünnthale hinaus zu kommen und die Höhen bei Lennep zu gewinnen. Diese Schwierigkeiten gelten der Richtung nach Hückeswagen nicht; weil die Linie im Thale bleibt, und der Durchstich der Anhöhe, um ins Wupperthal zu gelangen, als unerheblich zu erachten ist.

IV. Abschnitt.

Den Verkehr auf der Elberfeld-Hückeswagen- und der Cöln-Hückeswagen-Siegen-Marburger Bahn betreffend.

A. Den innern Verkehr.

Derselbe kann für die ganze Strecke der Bahn als äußerst bedeutend um so mehr bezeichnet werden, theils, weil ihre Endpunkte wichtige Handelsstädte, theils die Industrie der zwischen liegenden Gegenden, besonders des Wuppertales und des Siegerlandes, von größter Bedeutung sind. Mag auch die Bahn von Deutz bis Hückeswagen keine Städte berühren, so ist doch der Gewerbefleiß, besonders in den Orten, Bergisch-Gladbach, Burscheid, Dabringhausen, Dhünn und Wermelskirchen nennenswerth; und auch aus der Umgegend würden, der Bahn noch viele Transporte zugeführt werden. Bedenkt man nun, daß die beiden Endpunkte von den Städten Cöln, Deutz, Mülheim einerseits, Hückeswagen und dem Wuppertale andererseits berührt werden, ferner: daß dieses Bahnstück die Vermittelung der kürzesten Linien zwischen Rheinland und Westphalen, also den geradesten Weg nach Barmen, Schwelm, Hagen, Dortmund, Iserlohn, Rade vorm Wald, Breckerfeld, Lüdenscheid, Altena, so wie nach Plettenberg, Attendorf, Meschede, Olpe und ins Siegensche bewirkt: so kann es nicht zweifelhaft erscheinen,

daß an Personen und Güter eine außerordentlich große Frequenz Statt finden müsse.

Betrachten wir nun die von der Eisenbahn durchschnitene Gegend weiter, so läßt sich nicht verkennen, daß dieselbe von Elberfeld aus, in ihrer anfänglichen Richtung im Wuppertthale, eine Bevölkerung hat, die von keinem Theile der Preussischen Monarchie übertroffen wird; mit unzähligen theils größeren, theils kleineren Manufactur- und Fabrik-Anlagen. — Wie sehr bedeutend würde schon allein aus dieser Gegend, so wie von Remscheid und Solingen, mit ihren vielen Schmieden und Eisenhämmern zc. die zu dieser Bahn geförderten und empfangenen Güter werden! Aber auch längs der Bahnstrecke von Rittershausen bis Wipperfürth, befinden sich die großartigsten Etablissements, insonderheit Tuch-Manufacturen; sowol an der Bahnlinie selbst, als in der Umgegend; vorzugsweise zu Lennep, Hückerwagen und Wipperfürth, welche Tausenden von thätigen Menschen Arbeit und Brod verschaffen. Sollen sich doch, glaubhaften Mittheilungen zufolge, nach genauer Zählung, allein auf der kurzen Strecke von der Beyenburgerbrücke bis Wipperfürth (= 2½ Meile Entfernung) an der Wupper und den ihr zufließenden Bächen, dieser Anlagen 37 befinden — größtentheils mit Dampfmaschinen versehen —; Etablissements, wovon mehrere 5 bis 800 Menschen Beschäftigung geben.

Die Wichtigkeit dieses Industrie-Zweiges an der oberen Wupper hat in Preußen und Deutschland, etwa Aachen und dessen Umgegend ausgenommen, ihres Gleichen nicht; und würde, bei einer Eisenbahn-Verbindung, auch letzterer Gegend bald gleich kommen.

Verfolgen wir nun die Bahnlinie von Wipperfürth bis zum Kreise Siegen, so finden sich, nach beiden

Seiten derselben, in einiger Ausdehnung, Hammer- und Hüttenwerke und viele andere Metall-Fabriken, Garnspinnereien, Strumpfwirkereien, Papiermühlen, Lohgerbereien, Knochenmühlen und noch andere Arten von Gewerbe, welche nebst dem Ackerbau und der Viehzucht die Hauptnahrungsquellen der dortigen Bewohner sind. — Es würden sonach auf dieser Strecke Breckerfeld, Halver, das obere Bolmethal, Lüdenscheid, Rierspe, Meinertshagen, Königsahl, Marienheide, Gummersbach, Engelskirchen, Lindlar, Hülfsbusch, Runderoth, Derschlag, Neustadt, Plettenberg, Attendorn, Drolshagen, Olpe und die sie einschließenden Gegenden, ferner der Kreis Waldbröl und besonders noch der Kreis Altenkirchen, große Transporte zur Bahn befördern und empfangen, und ihrem Verkehr ansehnlich nützen.

Was nun das Siegerland mit seinen vielen Hütten-, Hammer- Pudlings- und Walzwerken, seinem Bergbau, seinen vielen und großen Lohgerbereien anbelangt, so ist deren Bedeutenheit durch die verschiedenen projectirten Eisenbahnlinien öfters hervor gehoben; so wie die unabweisliche Nothwendigkeit einer Bahnverbindung desselben mit den Steinkohlen-Revieren der Ruhr-Gegend; und da dasselbe es, der Hauptsache nach, mit Metallen, Erzen und Steinkohlen, also mit schweren Frachtgütern zu thun hat, Hunderttausende von Centnern versendet und empfängt: so würde dasselbe schon allein eine namhafte Frequenz veranlassen.

Auch die Kreise und Gegenden von Wittgenstein, Biedenkopf bis nach Marburg hin, so wie Theile des angrenzenden Herzogthums Nassau, würden der Bahn viele Frachtgüter zuwenden. Namentlich: Bau- und Nutzholz und Holzkohlen — besonders zur Ausfuhr die Fürstlich-Wittgensteinschen Forsten — Eisen- und Kup-

fer, Erze, Marmor, Kalk, Sandsteine, Dachschiefer, Getreide, Fettvieh, Erzeugnisse des Gewerbesleißes, Salz, Kolonial-Waaren, Steinkohlen, 2c. 2c.

Durch den Mangel an wohlfeilem Feuerungs-Material — Holz- und Steinkohlen — und durch die sehr herab gedrückten Metall-Preise, in Folge dessen mehrere der Hütten-Hammer- und anderer Werke, in den bereits mehrfach genannten metallreichen Kreisen, theils sehr flau, theils gar nicht betrieben wurden: hat sich, bei der immer mehr zunehmenden Population, der frühere Wohlstand daselbst so sehr vermindert, daß auch Fremde bald sehen, es müsse dort ein neuer, starker Hebel, zur Wiedererlangung desselben in Anwendung kommen. Und man erkennt ferner auch, gar zu bald aus allen Vorkommenheiten: wie für die arbeitenden Klassen jetzt schon sehr drückende Lagen, ja mitunter in Folge der Verdienstlosigkeit die größte Armuth entstanden; diese Verdienstlosigkeit progressiv zunehme und in kurzer Zeit das Schlimmste in ausgedehnterer Weise befürchten lasse.

Durch den Bau der in Rede stehenden Eisenbahn werden sich die genannten, sehr zu beklagenden Verhältnisse schnell verlieren; da die Betreibung aller noch vorhandenen Hütten, Eisen- und Stahlhämmer, und anderer Werke gleich aufs eifrigste und anhaltend erfolgen, sogar die Anlegung vieler neuen derartigen Fabriken nicht ausbleiben würde. Dann wäre die Zeit gekommen, wo der Vaterlandsfreund wahrzunehmen die Gelegenheit hätte: wie nunmehr die Concurrenz mit dem Auslande

noch mit Vortheil auszuhalten sei; wie die Einfuhr von Metall-Erzeugnissen sich zusehends vermindere, die Ausfuhr ansehnlich vermehre; auch die Klagen der Ostsee-Provinzen, über zu hohen Schutz Zoll für Eisen-Erzeugnisse, zu deren Zufriedenheit ihre Erledigung finden könnten.

Aber auch die Versendung großer Transporte der überflüssigen Erze nach den Hochöfen und Gießereien der Ruhr und des Rheines, würde nicht ausbleiben, und aus Eisenstein = Kupfer = Blei = Bleisilber = Cobalt- und Zinkerzen bestehen. Zumal sich solche in großer Güte, und die drei erstgenannten in unerschöpflicher Menge, in den Kreisen Siegen, Wittgenstein, dem Hessischen und Nassauischen; ferner in den Kreisen Altenkirchen, Waldbröl, Gummersbach und Olpe vorfinden. Diese, an Ort und Stelle nicht zu verbrauchenden, also überflüssigen Erze könnten theils durch größere Ausbeutung der jetzt noch im Betrieb stehenden Bergwerke, theils durch solche, welche aus Mangel an lohnendem Absatz oder zu großer Wasser = Gewältigungs = Kosten aufgegeben, zu Tage gefördert werden; und zwar um so lohnender und wohlfeiler, da die Eisenbahn nicht allein die billigste Versendung, sondern auch die Anwendung der Dampfmaschinen auf den Gruben, wegen der niedrigen Steinkohlenpreise gestatteten. Dadurch würde der so sehr gesunkene und fast darnieder liegende Bergbau dieser Gegenden aufs Neue, und zwar mehr als je in Flor kommen; derselbe tausenden von Familien den Lebensunterhalt reichlich verschaffen, auch noch

Vielen, ohne Kargheit und Wucher zu großem Wohlstand verhelfen.

In den Kreisen Gummersbach, Waldbröl, Olpe, Altenkirchen und Wittgenstein befinden sich noch eine große Zahl unbenutzt liegender Wasserkräfte. Dasselbe gilt besonders vom Kreise Wittgenstein, denen an der Lahn, der Eder und den Bächen dieser beiden Flüsse; da diese Flüsse und Bäche alle ein starkes Gefälle haben, und durch viele Waldungen beschattet, nicht allein sehr wasserreich sind, sondern es auch — welches bei Fabrik-Anlagen sehr wichtig ist — in den Sommermonaten mehr als in waldarmen Gegenden bleiben.

In allen diesen Kreisen fehlt es durchaus nicht an biedern und fleißigen Bewohnern; und es läßt sich mit Bestimmtheit voraussetzen, daß man daselbst bei niedrigem Anlagekapital, billigen Frachten, für Rohstoffe und fertige Waaren und schneller Hinschaffung letzterer zu den Absatzorten — wohl im Stande sei, jede Concurrenz mit den Etablissements von gleicher Beschaffenheit anderer Gegenden auszuhalten. Auf die im Wittgensteinschen zu machenden Manufactur- und Fabrikanlagen fände letzteres um so mehr Anwendung; weil in Folge des billigen Lebensunterhaltes der Tagelohn daselbst noch niedrig ist und überhaupt sonstige günstige Verhältnisse ihr Aufblühen befördern würden. Daß die Gründung von Manufakturen, Fabriken und anderer Industrie-Zweige daselbst, ungeachtet der Bemühungen der beiden Fürstlich Wittgenstein'schen Häuser und anderer Menschenfreunde, nicht in nennenswerther Weise gesche-

hen konnte, mußte an den langsamen und theuren Transport- und Verbindungs-Mitteln scheitern.

Beim Zustandekommen der projectirten Eisenbahn würden künftighin für die Bewohner dieser Kreise eine Menge von Erwerbsquellen eröffnet, an die bis jetzt nicht gedacht werden konnte. Durch dieselben sodann die drückenden Nahrungsorgen der arbeitenden Klassen mit dem Gelde des Auslandes sich verlieren und auch ihre gänzlich darnieder liegende Steuerkraft gehoben werden.

Auch zur Hebung der Landwirthschaft — Ackerbau und Viehzucht — wird die Eisenbahn für alle durchzogene und nahe an ihr liegenden Kreise ebenfalls von größter Bedeutung und unberechenbarem Vortheile sein; da sich die Oekonomen sodann, sowol mit den geringsten Zeit- und Geldkräften die wichtigsten Verbesserungen in der Landwirthschaft aneignen, die unentbehrlichsten Lebensbedürfnisse reichlicher erzielen und besser verwerthen, als auch das ihnen Fehlende schnell und am wohlfeilsten erlangen können. — Nur durch Eisenbahn-Verbindungen ist es dem Landmanne möglich, daß in vielen Kreisen auch ihm fehlende wohlfeile und zeitsparende Brenn-Material, die Steinkohlen, in Anwendung zu bringen. Nur durch die Möglichkeit der Beschaffung billiger Steinkohlen, der Bevölkerung seiner ganzen Gegend, kann ihm die gewisse und erfreuliche Hoffnung werden, die so sehr herunter gekommenen Holzbestände vor dem gänzlichen Ruin zu erhalten und die gemachten Holz-Kulturen mit Erfolg gekrönt zu sehen. Nur durch

dieses schnelle und wohlfeile Communications-Mittel ist es ihm weiter möglich, sich, zur vortheilhaften Bewirthschaftung der Felder, der Düngungs-Surrogate, des Knochenmehles, Guanos, des Kalkes, des Mergels u. s. w., in ausgedehnterer Weise zu bedienen.

So sehr nun auch der Landwirth zur Erhaltung der noch vorhandenen Holzungen und zur Aufhülfe der jungen Waldungen einer Eisenbahn bedarf, so einflußreich dieselbe zur Beschaffung mancher Hilfsmittel; zur Erzielung eines blühenden Ackerbaues; zur größeren Verwerthung seines Grundbesitzes auch sein mag; so dringend er dieselbe zur schnellen und möglichst hohen Verwerthung seiner überflüssigen Producte, als: Getreide, Oelisaamen, Flachs, Garten-Gemüse, Obst, Vieh, Butter, zc. nach den Märkten der volkreichen Städte und sonstigen Orten, wo an seinem Ueberflusse Mangel ist, auch nöthig hat — eine eben so große Wohlthat ist sie ihm in Zeiten des Mißwachses, der Ueberschwemmungen, Hagelschäden u. s. w.; um sowol ihn wie sämmtliche Bewohner der betroffenen Gegend vor übermäßiger Theuerung der Lebensmittel, durch Frachten und Wucher, vor verspäteter Ankunft derselben, also vor dem Hungertode zu sichern.

Aber auch aus dem Gesichtspunkte des National-Ökonomen betrachtet, bedarf in jetziger Zeit die Landwirtschaft in manchen Gegenden — so auch diese Gegend — gar sehr der Eisenbahnen; theils, um sie bei der so schnell zunehmenden Bevölkerung einer größeren Belebung und höheren Entwicklung erfolgreich und baldigst entgegen zu führen, und alle Staats-Angehörigen auch auf dem vaterländischen Boden ernähren zu können; theils auch um das Verhältniß der Industriellen und der Ackerbautreibenden mehr im Gleichgewicht erhalten,

und den, aus zu großem Mißverhältniß entstehenden gefahrdrohenden Zuständen, für das Gesamtwohl der bürgerlichen Gesellschaft vorbeugen zu können.

Daß unter solchen Bewandnissen die projectirte Eisenbahn auch durch die Landwirthschaft aus der ganzen von ihr berührten Gegend einen ansehnlichen Zuwachs des Verkehrs erhalte, ist nicht zu verkennen.

Nach dem bis jetzt Gesagten würden unter den großen Transport-Massen, welche sich auf der projectirten Elberfeld-Hückeswagen-Siegen-Marburger Bahn bei ihrem Zustandekommen künftighin bewegen, und den Verkehr beleben, die Steinkohlen und Coaks von allen Frachtgütern stets die größte Tonnenzahl ausmachen. Daß sie demnach vom Anfangs- bis zum Endpunkte auch als Kohlenstraße gelten kann, ist so erfreulich als wichtig.

Sie kann dieses um so mehr; da sie auf dem Bahnhofe zu Elberfeld mit der zum Kohlen-Revier der unteren Ruhrgegend gebauten Kohlenstraße der Steele-Bohwinkler Bahn (welche letztere bis dahin nur circa eine Meile die Elberfeld-Düsseldorfer Bahn benutzt) zusammen trifft, die zu Bohwinkel ihren Anfangs- und bei Steele ihren Endpunkt hat. Die Entfernung von Elberfeld bis zum Endpunkte der Steele-Bohwinkler Bahn, im Herzen des vorzüglichsten Steinkohlen-Reviers, beträgt an Bahnlänge nur 5 Meilen. —

Ueber dieselbe können die Kohlen von Mülheim, Essen, Steele, Bochum, Hattingen und Sprockhövel bezogen werden; und da der Bezirk von Hattingen und

Sprochhövel im Mittel, auf chausfirten Landstraßen 2½ Meilen von Barmen und Rittershausen entfernt ist, könnten solche von dort her auch auf diesen Wegen, durch Pferdekraft in Barmen und Rittershausen ein treffen.

Ein Blick auf die Karte verschafft die Ueberzeugung der vortheilhaften Lage des genannten ganzen Kohlen-Reviers zur Elberfeld-Hülfeswagen-Siegen-Marburger Bahn vollkommen.

Es ließen sich aber auch die Kohlen von Witten, Arbei, zc. auf der Bergisch-Märkischen Bahn über Schwelm, der neuen Bahn zu Rittershausen zuführen. Diese Concurrrenz könnte den Consumenten längs der ganzen Bahulinie nur sehr wünschenswerth sein, und die Produzenten eines bedeutenden Kohlenbezirkes erhielten nun auch in südlicher Richtung einen Markt eröffnet, der den Betrieb ihrer Gruben außerordentlich beleben und für künftige Zeiten nur noch zu erhöhen vermöchte. Es wäre diese Aussicht eine um so gewis sere, da der Betrieb der noch zu erbauenden Hütten und sonstigen Fabrik-Anlagen, so wie der vergrößerte auf den Erzgruben, ferner der Verbrauch in den tau sendenden von ländlichen Haushaltungen in den berührten Kreisen und noch weiter hin, nothwendig die allergün stigsten Beziehungen auf die Steinkohlen-Bergwerke hervorrufen müßte.

Nach alle Diesem würde die projectirte Elberfeld-Hülfeswagen-Siegen-Marburger Bahn mit dem An schluß einer Zweigbahn nach Cöln, nicht allein in in dustrieller, commerzieller und agrarischer Beziehung von der äußersten Wichtigkeit und für die durchziehenden Gegenden meistens eine Lebensfrage sein; sondern es würde auch der vorhandene und weiter hervor gerufene

innere Verkehr, allein schon sehr günstige Resultate hinsichtlich der Rentabilität in Aussicht stellen.

B. Den äußeren Verkehr.

Wirft man einen Blick auf die Eisenbahn = Karte Deutschlands, so wird man durch die noch immer zwischen den rheinischen Eisenbahnen und denen des mittleren Deutschlands bestehende Lücke sehr unangenehm berührt. Erklärlich ist dieselbe wohl dadurch, daß die Dampfschiffahrt auf dem Rheine theils die Unterbrechung zwischen diesen Linien weniger fühlbar machte, theils auch viele, mehr oder minder hohe Gebirgszüge auf dem rechten Rheinufer, vom Taunus bis zu den Ebenen Westphalens, scheinbar schwer zu überwindende Terrain = Schwierigkeiten der Anlegung von Eisenbahnen darboten. — Die bezüglichlichen Untersuchungen haben jedoch ergeben, daß die vorhandenen Schwierigkeiten, bei gehöriger Wahl der Linie nicht so erheblich, als man voraussetzen mochte; ähnliche schon bei einer Menge anderer gebauten und dem Verkehr längst übergebenen Bahnen vorgekommen; und daß diese fehlende Verbindung in dem deutschen Eisenbahnnetz, durch eine fast directe Linie, und unter gleichzeitiger Vertretung wichtiger Interessen zweier Preussischen Provinzen — Rheinland = Westphalen — mit den wenigsten Kosten durch dieselbe bewirkt werden kann.

Das Elberfeld = Hückeswagen = und Eöln = Hückeswagen = Siegen = Marburger Bahn = Project löset dieses Problem überraschend günstig; greift auf die beste und

richtigste Weise in das große deutsche Eisenbahnnetz und ergänzt dasselbe zu größerer Vollkommenheit. Es erzielt durch sich gleichfalls die directeste Verbindung Englands, Belgiens, einen Theil der Nordsee mit dem südlichen Deutschland und den Handelsplätzen am adriatischen Meere; also auch mit Griechenland und der Türkei zc.; bietet den geradesten Weg für die Ueberlandespост von London über Venedig und Triest; verbindet große Haupt- und Handelsstädte, wie London, Paris, Ostende, Brüssel, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Aachen, Cöln, Düsseldorf, Elberfeld = Barmen einerseits, mit Cassel, Leipzig, Dresden, Berlin, Breslau, Krakau, Warschau, Prag, Wien, Triest, Frankfurt a/M, Nürnberg, München, u. s. w. andererseits. — Durch den Ausbau dieser Bahn würde der Handelsverkehr des Ostens und Südens von Deutschland, mit Holland, Belgien, Frankreich und England auf dem kürzesten Wege und in sehr wünschenswerther Weise, wesentlich erleichtert; und so wäre sie mit allem Rechte eine der ersten Bahnen des großen Weltverkehrs.

Wie für die verschiedenen Länder und Städte diese projectirte Verbindung mehr oder weniger Vortheile bringen und wünschenswerth erscheinen muß, so doch insbesondere, außer den von ihr durchzogenen Gegenden: für die Städte Cöln, Düsseldorf, Elberfeld = Barmen, Marburg, Frankfurt a/M und Cassel. Dasselbe gilt auch den, durch sie in directe Beziehung tretenden Eisenbahnen; deren Rentabilität dadurch nur bedeutend erhöht, mithin ihr Bestehen um so mehr gesichert werden kann. Als: der Rheinischen Bahn, der Bonn-Cöln, der Aachen-Düsseldorfer, Cöln-Mindener, Elberfeld-Düsseldorfer, Steele-Bohwickler, Bergisch-Märkischen, der Main-Weser, der Thüringischen Bahn, fer-

ner: der von Arnheim über Wesel nach Oberhausen, und der von Eisenach, über Hildburghausen, Koburg, nach Bamberg im Bau begriffenen. — Ganz besonders vortheilhaft möchte es der Elberfeld = Düsseldorf, der Bergisch = Märkischen und der Steele = Bohwinkler Bahn sein. Um so mehr aber letzterer, wenn sie bis auf die Cöln = Mindener Bahn verlängert, resp. ausgebaut würde; wodurch sie alsdann mit dem Hafen zu Ruhrort, mit Wesel, Arnheim zc. in directe Verbindung träte.

Aus den Häfen der Nordseestädte, Amsterdam, Rotterdam, Ostende, Antwerpen, würden große Massen der zur See gekommenen Colonial = und andere Waaren, welche nach dem Süden, dem mittleren und östlichen Deutschland bestimmt sind, theils von Düsseldorf und Elberfeld, theils von Cöln her, über Hückeswagen, Siegen, Marburg, nach ihren Haupt = Bestimmungsorten geschafft werden. Ebenso durch gegenseitigen Austausch, diejenigen Natur = Erzeugnisse und Waaren der verschiedenen Länder, welche in diesem Lande heimisch, in jenem aber Bedürfnisse geworden sind. — Durch alles dieses könnten aber die commerziellen Verhältnisse, so wie die Personen und Güter Frequenz der projectirten Bahn nur gewinnen; würden ihr einen außerordentlich lebhaften Transit zusichern und die allergünstigsten Aussichten auf Rentabilität eröffnen; einer Rentabilität, wie solche zur Zeit noch auf keiner Bahn Deutschlands größer bestehen möchte.

V. Abschnitt.

Daß die Städte Cöln, Düsseldorf, Elberfeld = Barmen, Frankfurt a/M, Cassel, Marburg und viele andere Städte, zur baldigen Erreichung dieser Bahnenverbindungen sich gegenseitig unterstützen und zum gemeinsamen Wirken für diese Angelegenheit die Hände bieten möchten, keine derselben einen selbstfüchtigen Standpunkt einnehme, wodurch das Gute nur hintertrieben oder doch mindesten aufgehalten werden könnte — wer wollte dieses im Interesse der Gewerbe, des Handels und des Ackerbaues, als der Fundamente des socialen Lebens, der Intelligenz und der Volkswohlfahrt, nicht sehnlichst wünschen?! —

Nur durch den baldigen und entsprechenden Ausbau der Haupt = Eisenbahnen, besonders der in Rede stehenden projectirten, dürften noch großartige Vortheile zu erringen sein; sonst aber unerseßlich verloren gehen und sich anderweitig hinwenden, wie sehr auch die entschlüpferten Vortheile Existenz = Fragen für manche Städte und Gegenden schon in naher Zukunft betrafen.

Auch für die Rhein = Dampfschiffahrt könnte das Zustandekommen der projectirten Elberfeld = Hückeswagen = und Cöln = Hückeswagen = Siegen = Marburger Eisenbahn, besonders im Vergleich gegen eine andere Richtung, nur willkommen sein. Auch für sie möchte wol künftighin ein vortheilhaftes Bestehen von diesem Ausbau abhängen; indem ein Bahnbau längs des Rhei-

nes fortgesetzt, ihre Interessen nur aufs unangenehmste berühren, sogar auf die Dauer ihr gutes Bestehen ganz in Frage stellen könnte. — Eine Hauptbahn von Cöln aus über Hückeswagen und Marburg nach Cassel, zc. würde auch ihr noch eine namhafte Frequenz, besonders an Personen, in gewisse Aussicht stellen und ihren Interessen — so weit es unter den bewandten Umständen durch eine Eisenbahn nur geschehen kann — förderlich sein.

In strategischer Beziehung wäre aber die projectirte Bahn wol nicht minder von großer Wichtigkeit als für das commercielle Leben und den National-wohlstand; zumal, wenn man Folgendes erwägt:

- 1) daß ihr Anfangspunct bei Deutz sich an der wichtigen Rhein-Festung Cöln befindet;
- 2) sie sich fast in möglichst geradester und senkrechter Linie von dieser Festung aus auf Marburg, Cassel, Erfurt, Halle und Berlin wendet;
- 3) sie von Cöln über Hückeswagen den Anschluß durchs Wuppertthal benutzend und über der Bergisch Märktischen Bahn auf der Cöln = Mindener Bahn zu Dortmund wieder einschneidend, daselbst einen zweiten Anschluß nach Hamm, Münster, Minden u. s. w. ermöglicht; der, im Fall eines im Westen ausgebrochenen Krieges, nicht der 1½ Meilen geraderen Richtung dahin, wohl aber des zweiten Anschlusses wegen, von Bedeutung sein möchte; und
- 4) die Bahn von Cöln über Hückeswagen, Siegen, nach Marburg, so wie von Hückeswagen durchs

Wuppertal über Hagen nach Dortmund, sich durch ein sehr gebirgiges, von einem etwaigen Feinde schwer zu occupirendes Land hinzieht; also durch diesen Ausbau zwei leicht zu vertheidigende Militair- und Sicherheitsstraßen beschafft werden könnten.

Da nun diese projectirte Hauptbahn über Marburg die geradeste Verbindung ansehnlicher Theile der östlichen Provinzen der Monarchie mit der so bedeutenden Rhein-Festung Cöln, also auch der Rheinprovinz überhaupt abgäbe: so dürften sich daran auch im höheren Staats-Interesse unberechenbare Vortheile — sowol für die Gegenwart als Zukunft — knüpfen und folgern lassen. Und da die mehrfach angedeuteten, durch die Bahn zu erzielenden materiellen Interessen des Volkes, mit denen der Strategie nirgends im Widerspruch zu stehen, vielmehr, ohne eine Mehrausgabe, sich sehr wohl mit denselben vereinigen zu lassen scheinen: so ist es um so mehr anzunehmen, das Königlich Preussische Hohe Staats-Ministerium werde diese Eisenbahn-Angelegenheit der reiflichsten Prüfung unterwerfen lassen; und nachdem sich ihre Wichtigkeit, sowol für das Volks- als Staats-Interesse evident herausgestellt haben sollte, und Hochdasselbe sich mit den Hohen Behörden von Kurhessen und des Großherzogthums Hessen darüber in Einverständnis gesetzt — nicht zögern werde, die Concession zum Bau der Bahn nebst Zinsen-Garantie auszusprechen; falls die Erbauung aus Staats-Fonds bewirken zu lassen nicht vorgezogen werden möchte.

Die Eisenbahnen, welche seit einem Jahrzehend einen Umschwung in den commerziellen, gewerblichen und

socialen Verhältnissen hervor gerufen, solches bei dem weiteren Ausbau ferner unausbleiblich thun werden — sie sind nunmehr auch für viele, nicht von ihnen berührten Gegenden, ähnlich wie früher die Chaussees, ein unabweisliches Bedürfniß, eine Lebensfrage geworden. Welchen erfolgreichen Einfluß sie aber auch neben dem beglückenden Frieden und dem Fleiße der Menschen, auf die Erhaltung und Hebung der Manufacturen, Fabriken, des Handels und des Ackerbaues eines Landes haben, dazu findet man vorzugsweise in Belgien große Belege.

Auch für unser Vaterland wird, unter den ferneren Segnungen des Friedens, durch die vermehrten und in den besten Richtungen ausgeführten Eisenbahnen in der Agrikultur und in allen Industrie = Zweigen, noch eine herrliche Blüthenzeit entstehen, die Noth vermindern und den Wohlstand befördern helfen.

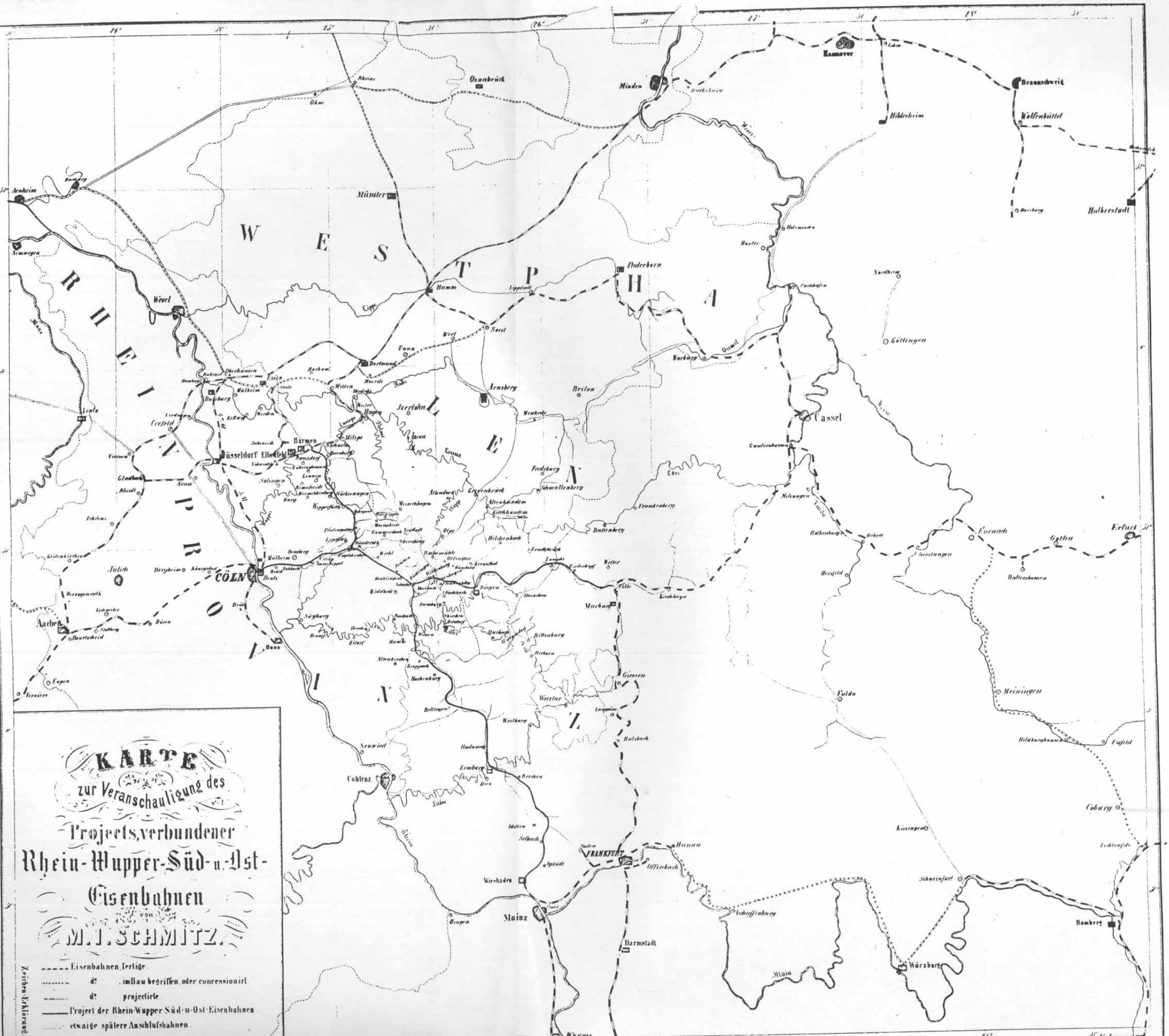
Diese zu hoffende, schöne Zeit würden wir aber um so früher begrüßen dürfen, wenn man allseitig den Bestrebungen weiser und väterlicher Regierungen: bei Beschaffung der Eisenbahnen den wichtigsten und dringendsten Bedürfniß am ersten abzuhelpen — nirgends hindernd entgegen zu treten versuchte; vielmehr nach Mitteln und Kräften solche auf das bereitwilligste zu fördern, sich allen Ernstes angelegen sein lassen wollte.



Befahrene Eisenbahnen.
 In Bau begriffene Eisenbahnen.
 Projectirte Eisenbahnen.

0 10 20 30 40 Geogr. Meilen

Elberfeld über Hückeswagen, Siegen nach Marburg.



KARTE
 zur Veranschaulichung des
 Projects verbundener
Rhein-Wupper-Süd- u- Ost-
Eisenbahnen
 von
M. J. SCHMITZ.

- - - - - Eisenbahnen, fertige.
 ······ d: im Bau begriffen, oder concessionirt.
 - - - - - d: projectirt.
 ———— Project der Rhein-Wupper-Süd- u- Ost-Eisenbahnen.
 - - - - - etwaige spätere Anschlussbahnen.

Zeichen-Erklärung