

Denkschrift

über

die Anlage einer Eisenbahn

zur Verbindung

B G
B H

von Köln mit der Mainwieser-Bahn

bei

Marburg.



881/791-9

Marburg.

Elwert'sche Universitäts-Buchdruckerei.

1853.

Seitdem mit der Erfindung der Dampfmaschine eine neue Zeitrechnung der Geschichte der Industrie begonnen, und seitdem damit ein Umschwung der kommerziellen, gewerblichen und socialen Verhältnisse vorgegangen, finden wir, wie auswärts, so auch unser Vaterland, nach allen Seiten hin von Eisenbahnen durchschnitten.

Eine Gegend desselben aber ist einer Eisenbahn noch nicht erschlossen, für welche wegen ihres Reichthums an metallischen Schätzen und wegen ihrer großartigen Fabriken aller Art eine solche nicht allein längst zu einem tief gefühlten Bedürfnisse geworden, sondern welche auch vermöge ihrer Lage geeignet ist, für die noch fehlende Verbindungskette zwischen dem Westen und Osten Deutschlands die entsprechende Linie in merkantilischer und strategischer Hinsicht abzugeben.

Wir meinen das einen Flächenraum von mehr als 400 QM. umfassende Gebiet Westphalens, Rheinlands etc., welches in seiner größeren Ausdehnung von dem Rhein und der gegenüberliegenden Mainweser-Bahn, der Bergisch Märkischen und der Mainweserbahn respective der Taunusbahn eingeschlossen wird, und in seiner engeren Begrenzung zwischen Ruhr, Rhein und Lahn liegt, ein Gebiet, welches in seiner kommerziellen und industriellen Bedeutung unstreitig mit zu den wichtigsten Deutschlands zu zählen ist.

Wenn man bei den bisherigen Eisenbahnbauten einem solchen Gebiete nicht die gebührende Berücksichtigung zuwendete, so lag die Ursache davon weniger in einer Verkennung der Wichtigkeit der sich hier anbietenden Linie für die Ver-

bindung der Nordsee, Belgiens und Hollands, sowie der Städte Köln, Elberfeld, Barmen mit dem östlichen und südlichen Deutschland über Marburg, Kassel und Frankfurt am Main, als vielmehr in der Ansicht, daß es eine Unmöglichkeit sein werde, eine Eisenbahn durch das Siegensche und Wittgensteinische auszuführen, daß das dazwischen liegende und die Quellen der Sieg, Dill, Lahn und Eder enthaltende Rothhaar-Gebirge vielmehr eine Wasserscheide zwischen Köln und Kassel bilde, welche eine Verbindung des Lahn- und Siegtbals durch einen Schienenweg nicht gestatte. Desto lauter spricht sich aber auch jetzt die öffentliche Stimme für eine dieses Gebiet durchschneidende Eisenbahn aus, seitdem die Ausführung viel schwierigerer Eisenbahnbauten diese vorgefaßte Meinung verdrängt, und insbesondere, seitdem die Vermessungen des Oberingenieurs Splingard und mehrerer anderen Geometer die Ausführbarkeit einer solchen Verbindung unzweifelhaft dargethan haben.

Eine Eisenbahn möchte daher für dieses Ländergebiet nunmehr wohl um so gesicherter erscheinen, als bereits die Königl. Staats-Regierung für die Wichtigkeit und Nothwendigkeit einer solchen sich ausgesprochen hat, und weil auch neuerdings die Emden-, Münster- und noch mehr die Holländische Bahn im Anschluß an die Märkische Bahn bei Witten über Bochum nach Oberhausen auf eine wünschenswerthere Verbindung mit dem Süden Deutschlands durch dasselbe hinweist.

Allein, obschon die Wichtigkeit einer Eisenbahn für jenes Gebiet aus jedem Projekte hervorleuchtet, so hat man sich dennoch bis jetzt über deren Richtung nicht einig werden können. — Ohne das Bahn-Projekt des Oberingenieurs Splingard vom Jahre 1847 in seiner generellen Richtung zu rücksichtigen, will man in neuerer Zeit, von der einen Seite die Bahn über Köln, Siegburg, Beydorf, Dillenburg

und Wehlar nach Gießen zur Verbindung mit der Mainweserbahn dirigirt haben, wogegen für diese Verbindung eine zweite Parthei eine Wupperbahn von Elberfeld, Barmen, Rittershausen über Lennep, Hüfswagen, Wipperfürth, Marienbeide, Olpe, Siegen, Haardt=Walpersdorf, Fendingen, Laasphe, Biedenkopf nach Marburg mit einer Zweigbahn von Deuz durchs Dhünthal oder von Deuz durchs Aggerthal an die Bergisch-Märkische Bahn, eine dritte Parthei aber, im Einverständnisse mit der zweiten über die Linie von Siegen bis Marburg, eine Linie von Deuz über Bensberg, Engelskirchen, Ränderoth, Biehl, Asbach, Morsbach, Freudenberg, Siegen mit einer Zweigbahn zur Verbindung mit der Bergisch-Märkischen Bahn von Rittershausen=Barmen, Boyenburg, Hüfswagen, Wipperfürth, Dohrgaul, Frielingshof, Engelskirchen für die geeigneteste hält, und noch eine vierte Parthei erstrebt die Verbindung der Bergisch-Märkischen Bahn mit der Mainweser-Bahn durch eine sich an die Köln=Siegburg=Bezdorfer anschließende und entweder durchs Völkme= oder durchs Lennethal führende Sieg-Ruhr-Bahn.

So lange indeß in dieser Beziehung nicht eine Einigung vermittelt wird, dürfte dem Bedürfnisse zu einer Bahn, so tief es auch gefühlt wird, keine Rechnung getragen werden.

Möge daher die nachstehende Darlegung dazu beitragen, das öffentliche Urtheil über die entsprechendste Richtung zu bestimmen.

Ungefähr in der Mitte des oben beschriebenen, eine Eisenbahn entbehrenden Ländergebietes liegt nach Westen die Stadt Köln, am rheinpreussischen Zusammenströme der westlichen Eisenbahnen. Ihre Lage am Rhein und an diesen Bahnen macht dieselbe als Festung und Welthandelsstadt gleich wichtig, und diese doppelte, sie als den wichtigsten Verbindungspunkt zwischen dem Westen und Osten Deutschlands bezeichnende Bedeutung macht für dieselbe eine kürzere und

gesichertere Verbindungslinie mit Ost- resp. Norddeutschland und dessen Festungen als die bisherige nothwendig.

Darüber herrscht eben sowohl nur eine Stimme, als daß die Verbindung im Anschlusse an die in nächster entgegengesetzter östlicher Richtung führende und durch ihre Verbindung mit anderen Bahnen den süd- und norddeutschen Verkehr vermittelnde Mainweser-Bahn zu suchen ist. Und wenn wir für diese Verbindung, zum Anschluß, die an der Lahn liegende Stadt Marburg respective das in der Nähe derselben liegende Gölbe als den allergeeignetsten Punkt bezeichnen, so dürfte diese Behauptung in jeder Beziehung vollkommen gerechtfertigt erscheinen. Denn abgesehen von ihrer Wichtigkeit, welche diese Stadt als Beherrscherin des Oberlahnthals und durch ihre Lage überhaupt in strategischer Beziehung hat, liegt sie in fast grader Richtung Köln gegenüber und schließt dadurch das noch fehlende Glied einer Eisenbahnkette, welche in der geradesten Richtung Ostende und Köln mit Leipzig, Dresden, Breslau und Krakau, also den Westen mit dem Osten verbindet und damit auf den Welthandel von dem tiefeingreifendsten Einfluß seyn muß.

Auf diesen Verbindungspunkt basirt sich denn auch vorzugsweise sowohl die Wupperlinie als auch die Bahn über Deuz, Engelskirchen, Eberasberg, Freudenberg, Siegen nach Marburg; zwei Verbindungslinien, die wegen ihrer günstigeren Terrainverhältnisse nicht minder als auch um deshalb den entscheidendsten Vorzug vor den übrigen Linien haben, weil sie beide die gewerbthätigste und die für den internationalen Verkehr wichtigste Gegend jenes Ländergebietes berühren und durchschneiden.

Für die Strecke bis Siegen sind die Vorzüge der Wupperlinie in dem Memorial der Geometer Glaser und Kohl, in der Denkschrift des Gewerberaths zu Hückeswagen, und in den Vermessungs-Arbeiten des Ober-Ingenieurs

Wilhelmy zu Düsseldorf aus vorigem Jahre, die Vorzüge der anderen Linie dagegen in der Denkschrift des R. J. Schmitz in Simborn, und für die Straße von Siegen bis Marburg in dem Projekte des Ober-Ingenieurs Splingard in überzeugender Weise dargestellt und nachgewiesen.

Wir sind zweifelhaft, welcher dieser beiden Linien wir den Vorzug geben sollen, weil uns für den innern Verkehr die Bupperlinie, für den Weltverkehr aber die andere Linie die wichtigere zu sein scheint. Mit Rücksicht auf diese Anschauung adoptiren wir daher die letztere und führen, indem wir im Allgemeinen auf die angeführte Denkschrift Bezug nehmen, hier noch Folgendes an:

Die gedachte Linie verbindet in der direktesten Richtung Köln mit der Rainweserbahn und durch die Zweigbahn von Engelskirchen nach Rittershausen in einer geeigneten Richtung auch die Bergisch-Märkische Bahn mit der Rainweserbahn. Sie durchläuft mit ihrer Zweigbahn das ganze Gebiet überall in einer Richtung, welche den Verkehr der nicht direkt berührten Umgegend in leichter Art ermöglicht, und vertritt dadurch die verschiedenen Interessen in dem Umfange, daß anderweite Bahnen überflüssig und entbehrlich erscheinen. Und dabei durchschneidet sie denjenigen Theil des Gebiets, der durch seinen Reichthum an mineralischen Schätzen und durch großartige Fabriken eine Bevölkerung von 5000 bis 7000 Seelen auf die Quadratmeile hervorgerufen hat, welche, wie das Verhältniß der Bevölkerung der Städte zu der des flachen Landes = 3 : 1 ergibt, zum größten Theile auf eine Gewerbethätigkeit angewiesen ist, die ganz gewiß einen noch viel höheren Aufschwung nehmen wird, sobald mittelst einer Eisenbahn und der dadurch ermöglichten billigen Tariffäge, die Zufuhr der rohen Producte, z. B. der Kohlen für den so wichtigen Bergbau u. u., sowie der Absatz der Manufakturen erleichtert wird, dagegen aber auch

in einem hohen Grade bedroht ist, wenn eine Eisenbahn dieser Gegend noch länger entzogen, oder sogar einer anderen Gegend zugewendet werden sollte.

Während diese Linie also von dem entscheidendsten Einfluß auf Gewerbe und Handel dieser für den Staat so hoch wichtigen Gegend seyn wird, sichert sie sich zugleich Einnahmequellen, welche ihre Rentabilität außer allem Zweifel stellen. An Gegenständen des inneren Verkehrs müssen der Bahn unbedingt zufallen: die ungeheure Menge der Steinkohlen der Grafschaft Mark für die Gewerbe Fabriken und Hütten des Agger- und Wupperthales, des Siegerlandes, des Wittgensteinischen, des Hessischen und Nassauischen; die Schieferbrüche bei Elpe und im Wittgensteinischen, die Gyps- und Sandsteinbrüche bei Marburg, die Holzkohlen aus den Buchen und das Bauholz aus den schönen Eichen und Tannen des Eder- und Lahnthals; das Getraide aus der Wetterau; die Producte der Hütten des Hessischen, Nassauischen, Wittgensteinischen, Siegenschen und Elpeschen; die Lederproduction von Siegen und Elpe; die Erzerzeugnisse der Manufakturen, Fabriken und anderen Etablissements des Wupperthales und eines Theiles des Bergischen; so wie die Erzeugnisse des Ackerbaues und der Viehzucht. Gegenstände, die für die Rentabilität allein als ausreichend erscheinen möchten, zumal, da nicht zu bezweifeln ist, daß eine Eisenbahn für alle diese Gegenstände noch einen weit regeren Verkehr herbeiführt.

Nicht minder bedeutend müssen aber auch die Gegenstände des äußeren Verkehrs seyn, da diese Bahn für den Durchgangs- oder Transitverkehr von Westen über Köln, und von Norden durch den Anschluß der Emden-Münster- an die Köln-Mindener- und durch den Anschluß der Holländischen Bahn über Oberhausen an die Bergisch-Märkische Bahn die entsprechende Lage und Richtung einnimmt.

Gleiche Vorzüge, wie in merkantilischer Hinsicht, bietet die Bahn auch in Beziehung auf die Entfernungs- und Terrainverhältnisse dar.

Die Länge der Bahn von Deuz nach Siegen beträgt Meilen	11,45
von Siegen nach Marburg	10,22

die ganze Länge also	21,67
--------------------------------	-------

Meilen. Rechnet man hierzu noch die Länge der Zweigbahn von Nittershausen bis Engelskirchen mit 5,06 Meilen, so beläuft sich die ganze Entfernung der Verbindungslinie für Köln und für die Bergisch-

Märkische Bahn an die Mainwieserbahn auf . . .	26,73
--	-------

Meilen, auf der sich die Bahn fast überall als eine vor Unwetter geschützte und überhaupt gedeckte Thalbahn darstellt.

Zu ihrer ganzen Ausdehnung hat die Bahn hauptsächlich nur die Wasserscheide des Rothhaargebirges zu überwinden, und sie durchzieht eine Gegend, wo Baumaterialien und billige Arbeitskräfte allenthalben in Ueberflus vorhanden sind, und wo, wenigstens für die Hälfte der Linie, nur geringe Grundentschädigungen vorkommen können.

Und wenn nun noch diese auch in Beziehung der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse durchaus günstige und als zweite Militärstraße wichtige Bahn eine treffliche Vertheidigungslinie bildet, so ist unschwer zu erkennen, daß sie, wie keine andere Bahn, die lokalen und allgemeinen, die politischen wie militairischen Interessen in gleich hohem Maße vermittelt, besonders wenn man hierbei berücksichtigt, daß sie bei den bedeutenden bisher unbenutzt gebliebenen Wasserfällen dieser Linie ganz geeignet ist, neue großartige Etablissements ins Leben zu rufen.

Mag es daher hiernach schon auffallend erscheinen, daß, wie die Wupper- so auch diese Linie in neuerer Zeit gegen

andere Bahnprojekte hat in den Hintergrund gedrängt werden können, so ist das noch mehr der Fall, sobald man wahrnimmt, daß darin, wie das namentlich bei den vornen näher bezeichneten beiden anderen Bahnen der Fall, für diese zur Verbindung mit der Mainweserbahn ein anderer Anschlußpunkt als Marburg gesucht und festgehalten würde. Denn auch für diese Bahnen erscheint Marburg als der entsprechende Anschlußpunkt.

Durch die, wie erwähnt, im Jahre 1847 stattgehabte Vermessung des Ober-Ingenieurs Splingard, welcher später sein Projekt in der Richtung auf Siegen etwas modificirt hat, wurde schon damals die entsprechendste Richtung über Siegburg, Hardt bei Siegen nach Marburg gefunden. Das jetzige Bahn-Projekt weicht von dem Splingardschen dadurch ab, daß es die mit ihm festhaltende Verbindung mit Siegen nicht durch das Verlassen der Sieg, von Köln-Deutz aus, oberhalb Siegburg, sondern durch das Verfolgen der Sieg bis Bezdorf sucht; dagegen kommt es mit letzterem darin überein, daß es eine Verbindung der Siegenschen mit den Märkischen Kohlen-Revieren durch eine Ruhr-Siegbahn voraussetzt, und es begründet sich demnach auch hierdurch die Annahme, daß diese beiden Linien in die engste Verbindung gebracht werden müssen, wenn die Köln-Siegburg-Bezdorfer Linie nicht eben so sehr ohne innere Bedeutung, als die für die Existenz des Siegerlandes nöthig gewordene Ruhr-Siegbahn ohne äußere Bedeutung bleiben soll.

Da in Beziehung der Ruhr-Sieg-Linie die Richtung durch das Lennethal, besonders wegen der in dieser Richtung liegenden bedeutenden Fabrikstädte Hagen, Limburg, Altena, dabei Iserlohn, Lüderscheid — u. und der großartigen Puddelwerke, Stahlraffinerien, Grobeisen und Stahlwaarenfabriken in jüngster Zeit den Vorrang zu behaupten scheint, so knüpfen sich hieran für den Anschluß der Bahnen bei Marburg folgende Betrachtungen:

Wie bereits angeführt, ist Köln als Welthandelsstadt und Festung vorzugsweise auf eine nähere, direktere und mehrfache Verbindung der östlichen preussischen Provinzen und der in dieser Richtung angrenzenden Staaten angewiesen, und wir haben dort zugleich gezeigt, daß diese Verbindung am entsprechendsten durch den Anschluß an die Mainweseerbahn bei Marburg herzustellen ist. So lange daher die Köln-, Siegburg-Beydorfer Linie diese Richtung nach Marburg verfolgt — und dieses ist bis Beydorf der Fall — entspricht sie auch diesem Zwecke. Sie verliert aber ihre Bedeutung als Eisebahn, sobald sie von Beydorf den Siegfluß und damit ihre Richtung verläßt und in südlicher Richtung durch das Dillthal über Dillenburg nach Gießen führt. Sie wird damit vermöge ihrer Lage eine eigentliche Südbahn, und wenn gleich die Wichtigkeit auch einer solchen Bahn für Köln in Beziehung dessen Handels nach Süden sowohl als in Beziehung der Verbindung der Festungen Koblenz und Mainz nicht verkannt werden kann, so verliert sie, abgesehen davon, daß der desfallsige südliche Verkehr in entsprechenderer Art über Marburg vermittelt werden könnte, als umgekehrt die ostnördliche über Gießen, auch ihre Bedeutung als Südbahn, sobald eine Bahn von Köln über Koblenz nach Wiesbaden oder Mainz, dem Rhein entlang, ausgebaut ist; eine Bahn, welche für den ganzen rheinischen Handel von der allergrößten Wichtigkeit ist, deshalb schon längst projektirt war, und unzweifelhaft zur Ausführung kommen wird, nachdem durch den Ausbau einer Verbindungsbahn mit der Mainweseerbahn das der Koncessionirung noch entgegenstehende strategische Hinderniß beseitigt worden. Ist sonach von Beydorf aus für die Bahn die südliche Richtung an und für sich schon nicht zuträglich, so entspricht derselben die Ruhr-, Sieg- resp. Lennebahn noch viel weniger, weil die Verbindung der Bergisch-Märkischen mit der Mainweseerbahn in dieser Richtung auf einem

Bege von 27,70 Meilen, in der Richtung auf Marburg dagegen auf einem Wege von 20,99 Meilen ermöglicht wird. Ein Entfernungs-Unterschied, der unstreitig von so größerer Bedeutung ist, als dieser Linie demnächst nicht allein der gesammte lokale Kohlen- Eisen- und Lederwaarenverkehr und der Manufakturwaarenverkehr des Bupperthals und des Bergischen nach dem Osten und Süden Deutschlands sondern auch der ganze holländische Verkehr über Oberhausen und der nordwestliche Verkehr der Emden-Münsterbahn nach Süden — welche gegen Kassel um $9\frac{1}{2}$ Meilen geringer zu ermitteln — zufällt, und weil ferner der lokale Eisen- und Kohlenverkehr eines großen Theils des Nassauischen auf dieser Route zweckmäßiger zu vermitteln ist, als dieses umgekehrt mit dem eben so bedeutenden Verkehr des Wittgensteinischen und Hessischen auf jener Route der Fall ist. Könnte jedoch gleichwohl die Waage zwischen den verschiedenen Richtungen nach Marburg oder Gießen schwanke, so werden auch noch die Terrainverhältnisse für diese Richtung entscheiden.

Für beide Bahnen bleibt, ohne Rücksicht auf ihre Endrichtung, Bezdorf der Vereinigungspunkt. Um daher die desfalls erforderliche Parallele zu ziehen, so bleibt die Richtung von Bezdorf nach Gießen auf der einen und von der anderen Seite diejenige Richtung ins Auge zu fassen, welche von dem entsprechendsten Punkte der solchergestalt bis zur Lennebahn fortgesetzten Köln-Siegburg-Bezдорfer Bahn aus nach Marburg zu führen ist.

Nach der jetzt durch den Königl. Geometer Glaser vorgenommenen geometrischen Ermittlung und Vermessung ist auf der Lennebahn, welche im Interesse des so wichtigen Hilschenbacher und Müsener Thales, statt über Hundem und die Nahrbacher Höhen, über Heinsberg zu führen sein wird, dieser Punkt in der Gegend von Heinsberg gefunden, und diese Arbeiten haben ferner ergeben, daß von dort eine Verbindungslinie beider Bahnen mit der Mainweserbahn bis Mar-

urg in der Richtung von Neudorf oberhalb Heinsberg über Röspe, Grndtebrück, Oberndorf, Weide, Feudingen, Saßmannshausen, Laasphe, Niederlaasphe, Biedenkopf bis zur Weserbahn bei Kölbe in einer Entfernung von 9,19 Meilen vortheilhaft herzustellen ist. Nachdem diese Bahn die Wasserscheide zwischen dem Lahn- und Ederthale unter der alten Chaussee von Feudingen zwischen Amtshausen und Grndtebrück durch einen Tunnel und die Wasserscheide zwischen der Eder und dem Lennestluß-Gebiete zwischen Röspe und Heinsberg ebenfalls mittelst eines Tunnels durchschnitten, zieht sie sich bis zu der schon im Jahre 1847 von Ober-Ingenieur Splingard auf hessischem Gebiete ermittelten Linie, auf preussischem Gebiete bis hinter Niederlaasphe in einer Entfernung von 4,97 Meilen, mit wenigen Ausnahmen, fortwährend längs sonnigen Berggehängen hin, läßt überall die einer Gebirgsgegend entsprechenden Steigungsverhältnisse, — durchschnittlich 1 : 200 und nur an einer ungunstigen Stelle 1 : 80. — zu, und gewährt in Beziehung ihrer Horizontal-Projektion die Sicherheit, daß die Summe der Ruthenzahl der Geraden, diejenige der Bogen bei Weitem übertrifft, und dabei zur Formirung der Kurven keine Radien unter 1500 Fuß erforderlich sind, und an Kontre-Kurven vielleicht auch nicht eine vorkommen wird.

Ungleich ungünstigere Verhältnisse bietet dagegen die Linie von Bezdorf nach Gießen dar. Die Entfernung beider Linien weicht zwar nicht in einem sehr erheblichen, sondern nur in dem Verhältnisse von einander ab, daß der Linie von Heinsberg auf Kölbe-Marburg gegen die Bezdorf-Gießener eine geringere Entfernung von 1,21 Meilen zu gute kommt, indem die Entfernung der letzteren Linie . . . 10,40 Meilen die der ersteren aber nur bis Kölbe . . . 9,19 Meilen beträgt.

Dagegen läuft die Bezdorf-Gießener Linie in einem Zickzack durch eine Gebirgsgegend, auf welcher zwei bedeutende

Höhen zu bewältigen sind, und auf welcher das Gelände verhältnißmäßig weit theurer ist, so daß der Bau der Bahn an und für sich viel theurer zu stehen kommen würde. Und so wie die Bahulinie in technischer Hinsicht den Vorzug vor der Dill-Linie hat, so steht sie dieser in Beziehung der lokalen Verkehrsverhältnisse keineswegs nach.

Im Dillthale befinden sich an Werken, die dem Bereiche der Bahulinie angehören und nicht durch die Lahnbahn ebenso gut vermittelt werden können, 6 Hochöfen, 3 Puddelwerke und 5 Stabeisenhämmer, wogegen augenblicklich im Lahnthale 7 Hochöfen, 6 Stabeisenhämmer, 2 fertige und 1 im Bau befindliches Puddelwerk vorhanden sind.

Welche Route demnach eine größere innere Bedeutung beanspruchen kann, ist somit noch sehr fraglich, besonders wenn hierbei erwogen wird, daß im Lahnthale der Bergbau erst seit 20 Jahren frei geworden ist, daß sich in diesem Thale in der neueren Zeit eben so reiche Brauneisenstein-Ablagerungen als auch, — z. B. bei Biedenlopf — bedeutende Bleisablenze mit Silber vorgefunden haben, die auf einen hohen Aufschwung des Bergbaues dieser Gegend mit Sicherheit schließen lassen, und daß endlich auf dieser Linie die zum Betriebe auch der jenseitigen Werke erforderlichen Holzkohlen sich vorfinden, was umgekehrt nicht der Fall ist. Faßt man nunmehr auch noch die Gesamt Entfernungen der beiden hier vorliegenden Linien zusammen, so ergibt sich bis Marburg eine Entfernung

a) für die Linie Deuß-Siegburg-Bezdorf

1) von Deuß über Bezdorf durchs Dillthal über Dillenburg, Beclar bis Siegen	21,80 Meilen
dazu bis Marburg	4,00 —

also 25,80 —

2) von Deuß über Bezdorf durchs Sieg- und Lah-

thal von Bezdorf über Siegen, Heinsberg, Biedenkopf nach
 Marburg 27,22 Meilen

und b) für die Ruhr-, Sieg- resp. Lenne-Bahn

1) durchs Lahnthal von Heinsberg über Wittgenstein
 20,99 Meilen

2) durchs Dillthal über Dillenburg bis Gießen
 27,70 Meilen

von da bis Marburg 4,00 —

also 31,70 Meilen

und also ein Unterschied für die Linie Deuz, Siegburg,
 Bezdorf von 1,42 Meilen zu Gunsten der Dill-Linie; dagegen
 für die Ruhr- Sieg resp. Lenne-Linie von 10,71 Meilen
 zu Gunsten der Linie durchs Lahnthal.

Bei der hervorgehobenen Wichtigkeit der letzteren Bahn
 läßt dieses Zahlen-Verhältniß nicht bezweifeln, daß das
 Gesamt-Interesse zu einem Anschluß der Bahnen mehr für
 Marburg als für Gießen spricht; aber ein noch günstigeres
 Resultat für Marburg würde sich auch speciell für die
 Deuz-Siegburger-Bezdforfer Linie herausstellen, wenn man
 den Vereinigungs-Punkt beider Linien bei Siegen fixirt, und
 jene Linie nach dem Splingardschen Projekte weiter
 durch das obere Siegthal über Weidenau, Netphen, Wal-
 persdorf unter dem Rothhaar-Gebirge ins Lahnthal dirigirte;
 da dadurch für diese Linie eine fast ganz gerade Richtung
 nach Marburg mit einer Entfernung von . 23,72 Meilen
 bis Marburg, bis Kölbe von 23,22 Meilen gewonnen würde.

Und wenn hiernach dieser Linie durch diese Richtung
 gegen die oben beschriebene ein Gewinn von 3,50 Meilen
 erwächst, so verliert dagegen die Ruhr- dann Sieg- resp.
 Lennebahn bei dieser Richtung, welche bis Marburg
 23,95 Meilen beträgt — gegen die frühere — nur 2,96 Mei-
 len; ein Verlust, der immerhin nicht im Verhältniß zu der
 ungleich größeren Entfernung auf Gießen steht.

So viel steht hiernach also nach Allem fest, daß zur nutztragenden Verbindung des Westens mit dem Osten Deutschlands an der westlichen Seite, Köln, und an der östlichen Seite, Marburg, die geeignetsten Anschluß- resp. Verbindungspunkte abgeben; und da es nicht bezweifelt werden kann, daß die hohen Staats-Regierungen sowohl als die Kapitalisten derjenigen Linie den Vorzug geben werden, welche zu gleicher Zeit die allgemeinen und lokalen Interessen im höchsten Maße befriedigt, so dürfen wir um so mehr vertrauen, daß dieser von uns deshalb verfolgten Richtung Rechnung getragen wird, als auch bereits Sr. Excellenz der Herr Kriegs-Minister sich für die Wichtigkeit der Richtung nach Marburg wiederholt ausgesprochen hat. Wir schließen mit der Bemerkung, daß die Zahlen für die Entfernungen von Siegen über Walpersdorf nach Marburg und von Heinsberg nach Marburg auf genauen Vermessungen beruhen, daß aber in Beziehung der übrigen Linien die Entfernungen nach den Charten in so weit genau berechnet sind, als dieses bei den vielen Krümmungen, namentlich des Siegthals möglich war.

Laasphe, 7. Septbr. 1853.

Die Central-Comitees von Marburg, Biedenkopf
und Laasphe.

Federer.

Gehler,

Steuerkommissair.

Jäger,

Jahn,

Forstdirektor

Ger. Sekretair.