

Ueber

die Richtung der projektirten westphälisch-rheinischen Eisenbahn durch den Bezirk der bergischen Eisen- und Stahlfabriken und das untere Wupperthal nach Köln.



Von Georg Heinrich von Hauner

Wohl von größerem Leben mag es rauschen,
Wo vier Welten ihre Schätze tauschen
An der Themse auf dem Markt der Welt,

.....
.....

Als Handschrift gedruckt.

Perz. 1834

.....
.....
Aber nicht im raschen Strom der Bäche,
Der von reichen Regengüssen schwillt,
Auf des stillen Sees eb'ner Fläche
Spiegelt sich das Sonnenbild!

Schiller.

Wo die Wupper bei Sonnborn das Gebiet verläßt, welches die Redensart der neuern Zeit vorzugsweise mit dem Namen des Wupperthals zu bezeichnen pflegt, windet sich dieses Thal in kühnem Gange weiter durch Felsen und verengte Schluchten den Hindernissen der Natur trotzend dem Rheine zu, und berührt in seinen mannigfachen Krümmungen, während der Fluß 32 Bäche und kleine Waldwässer aufnimmt, die sämmtlich aus mehr oder weniger angebauten Gebirgsgegenden ihm zueilen, auf einer Länge von 8040 Ruthen die Gemeinden Kronenberg, Burg, Nemscheid, Dorp (Solingen), Gräfrath, Höhscheid, Wighelden (Bürgermeisterei Burscheid) und Leichlingen. Mit Ausnahme letzter Gemeinden, wo sich Industrie wieder mehr jener des obern Wuppergebietes, nemlich der Weberei und Tuchmanufaktur, annähernd gestaltet, bilden diese Gegenden, einschließlic der Samtgemeinden Wald und Merscheid, Kreises Solingen, und der Gemeinde Lüttringhausen, Kreises Lennepe, seit etwa einem halben Jahrtausend den Hauptsitz der in reicher Entwicklung blühenden bergischen Eisen- und Stahlfabrikation, deren Gebiet eine Linie begränzt, welche von der Rutenbeck westlich, an der nördlichen Seite der Bürgermeisterei Gräfrath her, über Wald bis in die Gegend von Richrath zieht, sich dann östlich gegen Leichlingen

wendet, von da der Wupper aufwärts bis Burg folgend, diese Gemeinde und die großen Gemeinden Remscheid und Lüttringhausen (westlich der Berliner Straße) umschließt, dann der östlichen Gränze des Kirchspiels Kronenberg folgend, hier die Wupper wieder erreicht. Der so umschriebene Raum begreift eine Fläche von nicht ganz drei Quadratmeilen oder 64175 preussischen Morgen und sein Boden-Erzeugniß ist bei der Katastrirung zu einem Reinertrag von 159,435 Thlr. ermittelt worden, wovon jedoch auf die Gebäude, deren 6179 vorhanden sind, eine Summe von 58,598 Thlr. trifft, so daß der Katastralertrag für die übrigen Liegenschaften noch 100,837 Thlr. oder für jeden Morgen durchschnittlich nicht mehr als 1,05713 Thlr. hat geschätzt werden können, obgleich jedes erhöhende Verhältniß, und der Werth, den die gewerbliche Industrie dem Boden, nicht sowohl als einem fruchtbringenden Elemente, sondern als einer nothwendigen Bedingung des Raums und des Daseyns giebt, bei der Tarifrung auf das Schärffste mit in Anrechnung gebracht worden ist. Der erwähnte Grundbesitz liegt getheilt in 47634 Parzellen, woraus sich noch deutlicher ergibt, wie geringfügig und mühsam dessen zersplitterte Nutzung für die einzelne Eigenthümer sich gestalten müsse, wenn vollends erwogen wird, daß auf diesem von der Produktionskraft der Natur wenig begünstigten Raume 48371 Menschen leben. Die Gemeinden Leichlingen und Wilschelden bleiben bei dieser Aufstellung vorerst unberücksichtigt, da wir später auf die dortigen hier in Betracht kommenden Verhältnisse, die einigermaßen abweichende Rücksichten erfordern, uns wieder zurückgeführt sehen werden.

Die Bewohner des eben erwähnten Fabrikbezirks bilden ein Volk rüstiger Art, eigenthümlich in mancher Sitte und Ansicht, wie die frühere Handwerksverfassung sie zum Theil noch mit auf die jetzige Generation übergehen machte, mitunter abgeschlossen, zuweilen in einem gewissen Selbstgeföhle auffahrend, dabei aber thätig, unternehmend, mit Mäßigem auszureichen gewohnt, den Freuden des Lebens geneigt, aber auch volksthümlicher Bildung nicht fremd; ein Volk, das in stiller bürgerlicher Wirksamkeit sich selbst sein Schicksal wob, und dessen sich prunklos zu freuen wußte, ohne positiver Schutzmittel des Staats grade viel zu bedürfen, daher auch ohne solche anmaaßend zu verlangen.

Daß die angegebene Menschenzahl bei dem wenig bedeutenden Ertrag ihrer Bodenkultur auf beschränktem Raume nicht nur leben, sondern sich auch leidlich wohl befinden kann, verdankt sie dem eigenen Fleiße und heimatlich ererbten, im Anschlusse an die Vorschritte der Zeit sorgsam fortgebildeten Zuständen, die in diesem Anschlusse nirgend eine störende Hemmung sich vorgeschoben sahen. So auf das eigene Streben hingewiesen, und größtentheils nach ihrer Vertlichkeit häufig auf das alterthümliche Gewerbe lediglich beschränkt, blieb die Gegend im raschen Aufschwunge und glänzender Außenseite, hinter vielen Nachbarorten zwar zurück, nicht aber in gediegenem Fleiße, in steigender Betriebsamkeit und in solider Begründung eines gewerblichen Florß. Eine verhältnißgleiche politische Bedeutsamkeit hat sich daher auch für sie im Laufe mehrerer Jahrhunderte herausgestellt, welche anderwärts unter glücklichern äußern Umständen und Zufällen, zu ihrer reicheren Ausbildung freilich kaum eines

einzigsten Jahrhunderts bedurfte, um glänzende dem Vaterlande durch sie gemachte Erwerbungen von sich rühmen zu mögen.

Eine dieser fortschreitenden Wirkungen der Zeit, deren wir so eben gedachten, sind die verbesserten Kommunikationsmittel. Lange waren es nur kaum zugängliche Straßen, auf denen die schweren Metallwaaren mit vielen Kosten und in geringen Ladungen ihre mühsame Abfuhr fanden; abgemagerte Treibpferde schleppten theure Kohlen in kaum zureichender Quantität zu den Schmiedereien und Hämmern. Erst die jetzige Generation sah Straßen entstehen, welche die alten Wohnsitze der bergischen Industrie dem übrigen Lande freudig und vielseitig aufschlossen und durch wohlfeilere Materialzufuhr eine ausgezeichnete Vermehrung der Erzeugnisse möglich werden ließen.

In unseren Tagen, unter den Segnungen einer anhaltend friedlichen, früher lange fremd gewordenen Zeit, will man nun die Verbindungen noch mehr erleichtern, und die Triebkräfte des Feuers und des Wassers, deren vereinbare Wirkungen menschlicher Scharfsinn der Natur abgelauscht hat, in Verbindung mit der Stärke, durch die das Metall den Reibungen der Zeit widersteht, sollen auch bei uns auf Eisenbahnen sich bewähren.

Wir gehören nicht zu denen, welche in einem Netz von Eisenschienen grade das alleinseligmachende Prinzip für den Welthandel, wie für den Binnenverkehr zu sehen glauben, aber wir erkennen froh jeden neuen Triumph des menschlichen Geistes über die rohen Kräfte der Natur und jede Maaßregel, wodurch er letzte seinen Zwecken zinsbar macht. Wir halten jede Veranschaulichung

dieses Triumphs daher der reiflichsten Prüfung werth, und jeden Versuch der hierbei überzeugend zur richtigen Erkenntniß des Vortheils führen kann, selbst ohne alle Rücksicht auf materiellen Gewinn, für eine der Würde denkender Wesen angemessene Pflicht. Wir glauben ferner, daß, wenn solche Verbesserungen auch keine absolute Gebote der Nothwendigkeit sind, man sich solche doch aneignen müsse, sobald dies in irgend einiger Ausdehnung bei konkurrirenden Verhältnissen anderwärts Statt findet, indem das Stillstehen inmitten einer verständig prüfenden Bewegung wirkliches Rückschreiten ist; denn wer nicht mit der Zeit vorangeht, verliert die Vortheile der Gegenwart und die Erfolge der Zukunft.

Eine Gewerbsamkeit, die sich im Laufe der Jahrhunderte beinahe bis zum Kulminations-Punkte erhob und vielleicht schon schwindeln würde, hätte ihr Zustand sich nicht ohne gewaltsame Erschütterungen und eben so ohne erkünstelten Systemzwang, bloß als die ungestörte Frucht eigener Thätigkeit ausgebildet und so in natürlicher Selbstentwicklung auf sicherer Grundlage sich befestigt. Eine solche Gewerbsamkeit muß auch die Hoffnungen schon festhalten, welche auf Hülfe deuten, wenn auswärtige Wirklichkeit ungekannte Störungen und ein Schwanken bis jetzt gleichartiger Verhältnisse besorgen läßt, daß ihre seitherige Bewegung aus den gewohnten Fugen zu heben droht.

Als im Jahre 1832 die Verbindung der Weser und des Rheins mittelst einer Eisenbahn von Minden nach Köln zur Sprache gebracht wurde, war schon früher die Anlage einer solchen Bahn aus den märkischen Kohlen-

Revieren bis Elberfeld in Anregung gekommen und es ward jetzt darauf gerechnet, daß diese letzte Bahn eine Abtheilung der größeren bilde, deren Richtungslinie sich jener anschließe und so die früher projektirte Bahn als eine Sektion des Ganzen aufnehme. Die Bahn von der Ruhr sollte für Elberfeld und die Nachbarstadt Barmen, den eigenen Kohlenbedarf wohlfeiler herbeischaffen, würde aber auch an diesen Orten einen willkommenen Stapel für jenes Feuerungsmaterial im Interesse eines Theils der nächsten Umgegend entstehen lassen, ohne daß bei diesem Unternehmen ausschließliche Rücksichten auf individuellen Vortheil der genannten Städte den Nutzen irgend schmälern konnten, der daraus in der angedeuteten Beziehung auch für solche Orte zu erwarten bliebe, auf deren Verhältnisse die Anlage nicht zunächst berechnet war, so daß für letzte noch kein Grund entstand, bei dem Projekte vorsorglich mit einzuschreiten.

Anderß mußten aber die Erwägungen sich gestalten, als das Unternehmen eine Ausdehnung gewinnen sollte, die mehr oder weniger den ganzen Lauf des merkantilschen Verkehrs zu ändern vermag, dem Waarenzuge neue bisher weniger versuchte Richtungen aufschließen, zwei große Wasserstraßen unmittelbar verbinden und alles zwischenliegende Land mit dem Meere in leichtere und mehrseitige Verbindung zu bringen versucht, wobei ein dem westlichen Theile dieses Zwischenlandes seit Jahrhunderten von der Natur angewiesener, von der Politik und nationalem Egoismus oft erschwerter aber nie ganz zu versperren gewesener Handelsweg — die mächtige Strombahn des Rheines und der Scheldemündungen — zum Theile entbehrlich ge-

macht und dem deutschen Handel eine größere Unabhängigkeit vom fremden Auslande wollte gesichert werden. Für die westlichen Provinzen der preussischen Monarchie gewinnt das Projekt eine um so höhere Wichtigkeit, als sie ausschließlich das Terrain der neuen Bahn seyn würden und bei der Vielheit, Mannigfaltigkeit und Ausdehnung ihrer Gewerthätigkeit, jede Modifikation in den Verbindungsanstalten und Transportmitteln, namentlich auch jede, aus diesen Modifikationen hervorgehende Aenderung in dem bisherigen Anschlusse an gewohnte Exports- und Wechselplätze, für alle kommerziellen Verhältnisse hier gleich ein sehr entschiedenes, von vielfach in einander greifenden, wenn auch scheinbar nur geringartigen oder reinörtlichen Verhältnissen abhängiges allgemeines Interesse gewinnt.

Für den Distrikt der bergischen Eisens- und Stahlfabrikation, stellt sich dieses mehrseitige Interesse auch dann schon in gleich hoher Bedeutsamkeit heraus, wenn die Eisenbahn nicht an der Weser bereits beginnen, sondern erst in den Kohlenrevieren der Grafschaft Mark anfangend bis zum Rheine, und zwar in der bis jetzt ausschließlich angedeuteten Richtung von Elberfeld nach Düsseldorf durchgeführt werden sollte. Eine schirmende Aufmerksamkeit für die Art ihres dermaligen Bestehens und für die Mittel unter welchen dieses Bestehen sich historisch ausgebildet hat, nimmt jene Fabrikation, wo es sich um Absatz- und Zufuhrwege handelt, mit so stärkern Gründen in Anspruch als theils nach der Beschaffenheit ihrer, schwer ins Gewicht fallenden industriellen Erzeugnisse und die hiedurch sehr vergrößerten Transportmassen, sowohl an Urstoffen als fertiger Waare, theils auch bei

dem in großer Regsamkeit höchst wichtigen Binnen-Verkehr einer dichten Bevölkerung jede störende Alterirung der Konkurrenzverhältnisse, den Werkstätten sogleich eine schwer heilbare Wunde schlägt, deren Besitzer auf den schwunghaften Betrieb dieser Werkstätte so sehr ausschließlich wie hier angewiesen sind, um im Staate leben, wirken und — zahlen zu können.

Jedes mit den Vertlichkeiten vertraute Auge, sofern ihm die entferntere, auf diese Vertlichkeiten einwirkenden Gesichtskreise ebenfalls nicht fremd geblieben sind, wird die Nothwendigkeit solcher umfassenden Rücksichten klar erkennen, die eine selbstsüchtige lokale Handelspolitik nirgends verdrängen soll. Ihre Erwägung hat Veranlassung gegeben, daß sich ein Comité bildete, dessen Wunsch und Mitwirkung die gegenwärtige Denkschrift entstehen ließe, um die Motive auch in einem weitem Umkreise erkennbar zu machen, nach welchen man glaubt, ohne Anmaßung den Schluß ziehen zu dürfen, daß eine Eisenbahn zwischen Weser und Rhein, oder auch nur aus den Kohlenrevieren der mittleren Ruhr zum Rheine eine Gegend nicht unberührt lassen dürfe, wo es größtentheils nur dem bisherigen gleichartigen Zustande der kommerziellen Verhältnisse — dem merkantilischen Gleichgewichte zuzuschreiben ist, daß auf der Quadratmeile mehr als 16000 Menschen sich ernähren und dem Staate nützlich werden können, indem bloß von der Metallfabrikation 6470 Haushaltungen oder mehr als $\frac{2}{3}$ aller vorhandenen Familien leben, deren Thätigkeit 165 verschiedene Hammerwerke, 130 Schleifmühlen, neben einer unberechneten Menge von Handschmiedereien aller Art in Bewegung erhält. Außerdem finden sich noch 31 Wasserwerke

für sonstige gewerbliche Zwecke, auf welche die Bevölkerung bei der Dürftigkeit des ackerbaulichen Gewinnstes und der gänzlichen Unzulänglichkeit jeder Urproduktion hier lediglich angewiesen bleibt. *)

Rücksichten, wie sie nach unabweislichem Gebot der Nothwendigkeit hiernach gewünscht werden müssen, findet die Gegend nicht, wenn eine Eisenbahn nur bis Sonnenborn der Wupper folgend sich von da nach Düsseldorf wendet und bei letzter Stadt sich schließlich dem Rhein verbindet. Die Gemeinde Remscheid, der ganze eigentliche Fabrikbezirk des Solinger Kreises, die Gemeinden Kronenberg und Burg blieben dann sämmtlich außer aller direkten Berührung mit der Bahn und würden die durch solche bezweckten Erleichterungen für Absatz und Zufuhr, Frachtpreis und Verkehr nur auf Umwegen unvollkommen, überhaupt nur durch anderweitige Opfer zu erreichen im Stande seyn, vor welchen jeder zu erwartende Vortheil größtentheils schwinden müßte.

Die bisherigen Verhandlungen über das Projekt einer ostrheinischen Eisenbahn, gedenken indessen jener Gegend

*) Mitglieder des für den Distrikt der bergischen Eisen- und Stahlfabriken in Bezug des vorliegenden Gegenstandes gebildeten Comités sind die Herren:

Bürgermeister von den Steinen aus Kronenberg;

„ Klönne aus Solingen;

„ Hering aus Remscheid;

der Kommerzienrath Josua Hasenklever und der Handelsrichter Justus Scharf, Fabrikbesitzer aus Remscheid; die Kaufleute und Fabrikhaber: Abrah. Grah, Ferdinand Tagenberg, Daniel Peres aus Solingen und Gottfried Müller aus Gerstau, Gemeinde Kronenberg; auf deren Wunsch der Landrath des Kreises Solingen die Leitung ihrer Berathungen übernahm.

nur sehr unwesentlich, gleichsam im Vorüberblicken und fast nur in Bezug auf das Steinkohlenerforderniß, das freilich unter allen Umständen den Hauptartikel der Zufuhr bilden, jedoch weit unter der anscheinlich vermuteten Höhe bleiben würde, wenn die Bahn, Statt den ganzen Bezirk der Eisen- und Stahlgewerbe zu durchlaufen, die Richtung nach selber bei Sonnborn verläßt, ohne die zureichende Möglichkeit eines genügenden Anschlusses für jenen gesammten Bezirk gleichzeitig schaffen zu können. Am wirksamsten wird diese Rücksicht sicher gestellt, wenn die Bahn von Sonnborn weiter der Wupper durch das untere Thal dieses Flusses nach Köln folgt und bei diesem großen wohlfundirten Handelsplatze ihren Anschluß an den Rhein gewinnt.

Außer dem eigentlichen Fabrikdistrikte der bergischen Eisenarbeiten würden dann auch die Gemeinden Witzhelden (Burscheid) und Leichlingen mit einem Areal von 25,360 Morgen und einer Bevölkerung von 9934 Seelen sich einen größeren und leichtern Verkehr geöffnet sehen. Es würden auf dieser fortgesetzten Bahnlinie sehr frequente Niederlageorte für den weitem Absatz und den innern Vertrieb recht schnell sich bilden, wozu es hauptsächlich nur der Herstellung zugänglicher Wege aus dem Innern der Gemeinden nach der Wupper hin bedürfte, und namentlich in Leichlingen, wo bereits mehrere kaufmännische Häuser bestehen, die Mittel bald gefunden seyn würden. Vieles jetzt wegen der, den Absatz und die Zufuhr hindernden Terrainschwierigkeiten unbenuzt liegende Gefälle würde nach solchem Aufschluß sehr bald und mit gewinnbringendem Erfolge auf mancherlei gewerbliche Anlagen sich leiten lassen und überhaupt alle topo-

graphische Hindernisse mit einem Schlage gehoben seyn, die in dieser betriebslustigen Gegend bis jetzt der Industrie ihrer fleißigen Bewohner entgegenstehen, der hier noch ein unermessliches Feld geöffnet werden kann, auf dem nach einem Jahrhundert dann sicher die jetzige Gestalt des Landes eben so wenig mehr zu erkennen seyn würde, als dies nach den glücklichen Erfahrungen einer verhältnißmäßig kürzern Zeit im obern Wuppertthale unserer bergischen Heimath bekanntlich der Fall geworden ist.

Gehen wir in den Erwägungen, die der Gegenstand nothwendig hervorruft, einige Schritte weiter auf den äußern Verkehr über, wie er sich als ein Theil des Welthandels darstellt, so möchte es ebenfalls nicht zweifelhaft bleiben, daß eine direkte und möglichst grade Bahn aus der bergischen Fabrikgegend nach Köln vor jeder andern Richtung in Erfolg und Wirkung die sicherste sey.

Die höchst ausgedehnten Mittel, welche Köln für Expedition, Absatz und kommerzielle Unternehmungen fortwährend in sich verbindet, haben diese Stadt seit Jahrhunderten zum niederrheinischen Stapelplatz werden lassen, von dem sich nach anerkannten Erfahrungen der Handelswelt der Frachtwaarenzug, sey es zum eignen oder zum Expeditionshandel, nicht so leicht wegwenden wird, vielmehr in der großartigen Ausdehnung, welche unter andern auch die dortige Dampfschiffahrtsgesellschaft mit eben so viel Verstand als Patriotismus und Glück ihren Unternehmungen zu geben bemüht ist, immer neue Stützpunkte finden wird, von welchen aus er schon jetzt, sobald der Kanal von Straßburg zur Rhone seine vollendete Wirkung gewinnt eine direkte südliche Richtung bis

zum Meere durch eine große Ländermasse sich geöffnet sieht, während gleich ehrenwerthe Bestrebungen den alten Landverkehr der Hanse mittelst der Eisenbahn zwischen Köln und Antwerpen wieder herstellen, einer Stadt, deren kommerzielle Bedeutsamkeit unvergänglich und historisch bleibt, so oft sie auch unter den Gräueln der Kriege und der Revolutionen, oder durch gleich gräuelhafte Maasregeln falscher Politik bedroht und mitunter selbst auf lange Zeit wirklich geschwächt war.

Die auf solchem Wege gewonnene direktere Verbindung mit der Schelde bietet höchst entschiedene Vortheile dar, die der Verkehr nirgend anders, selbst nicht im unmittelbaren Geschäft mit den altniederländischen Seestädten, trotz der vielbewährten Betriebsamkeit der Holländer zu finden vermag.

Die Handelsgeschichte aller Jahrhunderte hat es bewiesen, und die letzten Jahre vor der belgischen Revolution haben auffallend bestätigt, wie sehr Antwerpen der gesuchteste Absatzpunkt für den diesseitigen Handel ist. Die Scheldefrage ist bekanntlich nicht erst in neuerer Zeit eine historische, sondern schon früher sehr praktisch gewesen. Die spanisch-niederländischen Kriege mit ihren verwüstenden Folgen konnten den Handel von Antwerpen eben so wenig ganz wegziehen, als selbst die Sperrung der Schelde während des langen Zwischenraums vom westphälischen Frieden, bis zu den Versuchen Kaiser Josephs im Jahre 1784 dies vermochte. Kaum war irgend Freiheit für diesen Strom gewonnen, so konnte kein anderer Hafen der Nordsee und des Kanals gegen Antwerpen in die Schranken treten, und seine Lagerhäuser füllten sich zum Theil sogar mit Waaren, die unter an-

deren Umständen den Ostseehäfen zugegangen seyn würden.

Auch in Köln bietet eine große Konkurrenz in wohl fundirter Zulänglichkeit gesicherte Versendungsmittel, sehr geordnete Lagerungsanstalten, erleichterter Geldverkehr und überhaupt eine ungemeine Mannigfaltigkeit materieller und geistiger Mittel, dem auswärtigen Kaufmann eine Menge von Aushülfen dar, wie sie anderwärts nicht gefunden werden, obgleich man sie zu schaffen oft, aber erfolglos bemüht war. Stellt sich nun neben den übrigen Vortheilen des sich von jenem Plaze immer mehr erweiternden Vertriebs vollends der für unsere Handelslage durchaus naturgemäße Zug nach Antwerpen wieder her, so kann über die entschiedene Vorzüglichkeit eines möglichst direkten Anschlusses auf Köln nicht nur für die Gegend, deren gewerbliche Interessen wir hier zu schützen versuchen, sondern auch für die nördlichern Fabrik- und Handelsorte der rheinisch-westphälischen Provinzen, das mindeste Bedenken wohl nicht mehr Raum finden. An keinem andern Punkte des Rheins läßt sich mit gleichem Vortheile und mit der Wohlfeilheit, welche zunächst das Gebot der heutigen Handelsitte auf dem Kontinent von Europa ist, dieser Anschluß gewinnen, als da, wo solcher ein solides durch alle Zeiten in gereifter Blüte stets vorhanden gebliebenes Bestehen schon vorfindet und wo grade jetzt neue Verzweigungen für solchen Anschluß aus sorgsammer Beachtung und kluger Pflege aller Zeichen der Zeit gewonnen und durch hinreichende Mittel gesichert sind. Auch in militärischer Beziehung dürfte der grade Anschluß der Bahn an einen großen Waffenplatz von entschiedener Wichtigkeit seyn, und wenn wir uns

gern bescheiden, daß eine nähere Beurtheilung solcher Rücksichten außer der Sphäre unserer Kenntnisse und unseres Berufs liege, so glauben wir doch aufmerksam machen zu dürfen, daß vielleicht nicht ganz unwesentliche strategische Vortheile gewonnen seyn würden, wenn eine als Zuführungsstraße für die Festung Köln dienende Eisenbahn, in direkter nördlicher Richtung und durch ein coupirtes, leicht zu vertheidigendes Terrain sich der Festung nähert, Statt den Rhein parallel und in weniger geschützter Lage, nahe dem Strome das offene Land zu durchziehen.

Um die Wichtigkeit der Bahn in der von uns als die gemeinnützigste dargestellten Richtung für die kommerziellen Interessen einigermaßen anschaulich und zugleich eine etwaige Berechnung über den Ertrag im Falle der Ausföhrung thunlich zu machen, ist nach möglichst speziellen Ermittlungen nachstehende Uebersicht der Transportmassen zusammengestellt worden, welche sich auf einer Eisenbahnstrecke von Elberfeld nach Köln auch in dem Falle bewegen werden, wenn solche vom Rheine nicht bis zur Weser, sondern nur bis in das Kohlenrevier der Ruhr fortgesetzt würde.

Bezeichnung der Transport-Gegenstände.	Jährlicher Bedarf	
	im Einzelnen Str.	Ueber- haupt Str.
I. Steinkohlen.		
<p>In den Gemeinden, welche durch die projektirte Anlage zunächst aufgeschlossen seyn würden, Remscheid, Kronenberg, Burg und dem nördlichen Theile des Kreises Sölingen bezieht man die Steinkohlen jetzt aus den verschiedenen Revieren an der Ruhr theils über Schwelm, theils über die Berdensche Straße. Die künftige Eisenbahn würde aber Niederlagen dieses Feuerungs-materials zu Kohlfurth, Müngsten und Burg — wahrscheinlich auch weiter abwärts der Wupper — noch entstehen lassen, und hierauf sind folgende Annahmen berechnet:</p>		
1. Für 1930 Haushaltungen in der Gemeinde Remscheid 25 Pfund pro Tag	176,112	
2. Für 600 Feuer in den dasigen Kleinschmiedereien à 50 Pfund täglich auf 300 Arbeitstage	90,000	
3. Für 24 Sensen- und Ambosshämmer à 800 Ctnr. pro Jahr	19,200	
4. Für 300 Haushaltungen in der Gemeinde Burg (wo weniger Gewerbe		
Zu übertragen	285,312	

Bezeichnung der Transport-Gegenstände.	Jährlicher Bedarf	
	im Einzelnen Ctr.	Ueber- haupt Ctr.
Uebertrag	285,312	
und geringer Wohlstand ist) à 20 Pf. überhaupt für jede täglich	21,900	
5. Der Bedarf in der Gemeinde Kronen- berg ist für den Verbrauch in 1120 Haushaltungen auf 4 Stahlhämmern, 13 Breithämmern, 350 Schraub- und Nagelschmieden, 105 Grobschmieden, 115 Kleinschmiedereien, einschließ- lich dieser Werkstätten zu jährlich 131 1/2 Ctrn. für jede Haushaltung angegeben worden	146,944	
6. Im Kreise Solingen, so weit selber die Kohlen auf der Bahn, und nicht aus den Niederlagen am Rhein bezie- hen wird mit Rücksicht darauf, daß a) die ärmere Klasse sich theils noch mit dürftigem Holzbrande behilft; b) der Transport der Kohlen auf den Nebenwegen nach den einzel- nen Niederlassungen sehr erschwert und kostenmachend ist; täglich nur 10 Pfund auf jede der im Bereiche der Bahn vorhandenen 4634 Haushaltungen	169,141	
Zu übertragen	623,297	

Bezeichnung der Transport-Gegenstände.	Jährlicher Bedarf	
	im Einzelnen Str.	Uebers- haupt Str.
Uebertrag	623,297	
Dieser Verbrauch wird nach Vollendung der Bahn durch die wegen der näheren Entrepots an der Wupper wohlfeiler wer- benden Preise sich merklich (etwa um $\frac{1}{4}$) mehren.		
7. Zum Betriebe der Fabriken im nem- lichen Bereich und mit Rücksicht auf die weniger Feuerung konsumirende Betriebsweise der dortigen Schmiede- reien	31,700	
I. Summe Steinkohlen		654,997
II. An Metallmaterial für die Fabriken.		
1. An Eisen, einschließlich des gewalzten Eisens und Eisenguß, aus der Eifel kommend, ferner an Kupfer und Mes- sing in der Gemeinde Remscheid	45,000	
2. Desgleichen in der Gemeinde Kronen- berg, inclusive Nagelisen; auch werden bei dem Eisenguß die vielen aus den überrheinischen Hütten bezogenen Defen, Töpfe und dergleichen nach Zahl der Haushaltungen mit zur Berechnung gebracht	30,425	
Zu übertragen	75,425	654,997

Bezeichnung der Transport-Gegenstände.	Jährlicher Bedarf	
	im Einzelnen Str.	Uebers- haupt Str.
Uebertrag	75,425	654,997
3. Ebenso im Kreise Solingen, so weit die Gegenstände nicht aus den Remscheider Hämmern oder über die Siegensche Straße bezogen werden	35,000	
4. Für Transit in obigen Artikeln vom Rhein her nach Elberfeld und der Grafschaft Mark (die dortigen Fabriken beziehen größtentheils Siegensches Eisen und überhaupt viel Material aus Richtungen, welche diesen Theil der Bahn nicht berühren werden), daher sind hier nur anzunehmen	20,000	
II. Summe Metallmaterial		130,425
III. Schleifsteine.		
1. Im ganzen Fabrikbezirk des obigen von der Bahn bis Sonnborn zu tangirenden Gebietes:		
a. an schweren Steinen auf jede der vorhandenen Schleifmühlen etwa 50 Str. 4500	7,000	
b. kleinere Steine aller Art 2500		
2. Transit solcher Steine nach den in Hittorf und Mülheim ankommenden		
Zu übertragen	7,000	785,422

Bezeichnung
der
Transport-Gegenstände.

Jährlicher Bedarf

im Einzelnen Str.	Ueber- haupt Str.
-------------------------	-------------------------

Uebertrag . . .	7,000	785,422
Schiffs-ladungen und von da ausge- henden Versendungen ermittelt . .	6,000	
III. Summe Schleifsteine		13,000
IV. Sonstiges Material für die Metallfabriken.		
1. Im Bezirk der vorgenannten Gebiets- theile an Holz zu Stielen, Hefen, Packkisten und Fässern, auch Holzkoh- len, Horn, Knochen, Beiz- und Polir- stoffen aller Art	10,000	
2. Transit dieser Artikel nach Elberfeld und hauptsächlich in das Märkische, rückfichtlich dessen übrigens die zu II ad 4 oben gemachte Bemerkung hier ebenfalls gilt	4,000	
IV. Summe sonstigen Materials für die Metallfabriken .		14,000
V. Material für verschiedene Manufakturen.		
1. Die Webereien, innerhalb des hier zu berücksichtigenden Bezirks sowohl in Wolle, Baumwolle, Halbzeugen und Zu übertragen . .		812,422

Bezeichnung
der
Transport-Gegenstände.

Jährlicher Bedarf

im
Einzelnen
Str.

Uebers
haupt
Str.

Uebertrag . . .

812,422

Seide, beziehen ihre Urstoffe größtentheils durch die Vermittelung Elberfelder Häuser von dortigem Plake, so daß für diese ohnehin nicht schwere Gegenstände, die projektirte Bahn wenig benutzt werden dürfte. Für die vom Oberrhein bezogene Wolle und ähnliches Material werden daher nur angenommen

2,000

2. Weil auch die Garne meist schon gefärbt von Elberfeld bezogen werden und die Farbstoffe selbst, so weit sie hier im Bezirke verarbeitet werden, ebenfalls theils von Elberfeld, theils über Duisburg kommen, so werden für derartige Nebenmaterialien zum innern Verbrauch hier nur in Berechnung gebracht

850

3. An Lumpen zur Papierfabrikation, so weit sie rheinwärts über die Lahn bezogen werden, da solche aus allen Richtungen kommen

1,000

4. Bedeutender ist dagegen der Transit von derartigen Manufakturmaterialien über die künftige Bahnlinie von dem
Zu übertragen . . .

3,850

812,422

Bezeichnung der Transport-Gegenstände.	Jährlicher Bedarf	
	im Einzelnen Ctr.	Uebers- haupt Ctr.
Uebertrag . . .	3,850	812,422
Hafen zu Köln bis Schwelm und Elberfeld; sowohl für diese Artikel als für alle übrigen läßt sich zudem eine merkliche Steigerung der Transportmassen erwarten, wenn der Kanal von Straßburg zur Rhone und nach dem Mittelmeere erst seine Folgen äußert, aus dessen Gebiet mehrere der wesentlichsten hieher gehörigen Gegenstände bezogen werden, die einen merklichen Ausschlag geben dürften, wenn auch andere, z. B. manche Farbholzzer und die Twiste, wenigstens so lange die Antwerpener Bahn nicht nach Köln vollendet seyn wird, durch Holland und zunächst von Düsseldorf und Duisburg her, also nicht über die projektierte Bahn durch's untere Wupperthal zu uns gelangen. Nach diesen Erwägungen, und auf den Grund spezieller Erkundigungen bei bedeutenden Expeditionshäusern können für Transit an Avignoner Krapp (25 bis 30,000 Ctr.) für Sumack, Indigo, Knoppere, Alaun, Vitriol, Pottasche		
Zu übertragen . . .	3,850	812,422

Bezeichnung der Transport-Gegenstände.	Jährlicher Bedarf	
	im Einzelnen Ctr.	Ueber- haupt Ctr.
Uebertrag . . .	3,850	812,422
und andere, den Manufakturen nöthi- gen Nebenmaterialien durchschnittlich jedes Jahr die Bahn zwischen Köln und Elberfeld durchlaufen inklusive des wöchentlich aus Köln in die Färbereien nach Elberfeld verführten Blutes .	60,000	
V. Summe Nebenmaterialien		63,850
VI. Del.		
Del wird mit den Spezereiwaaren, dem Brantwein und dergleichen, zwar meistens von Duisburg, zum Theil über Düsseldorf nach den hiesigen Gegenden gebracht; fei- nere Speiseöle jedoch kommen südwärts über Köln, woher auch viel des in den Fa- briken und zum Hausgebrauch erforderli- chen gewöhnlichen Dels, und der dazu be- stimmten, in den Ackergemeinden des Ueber- rheins erbauten oder aus Brabant kommen- den Saamens zu uns gelangt, theils zur innern Consumption, theils als Transit können hiesfür jährlich auf diesem Wege an- genommen werden 11000 Tonnen à 100 Quart oder etwa	40,000	40,000
Zu übertragen . . .		916,272

Bezeichnung
der
Transport-Gegenstände.

Jährlicher Bedarf

im
Einzelnen
Str.

Uebers-
haupt
Str.

Uebertrag . . .

916,272

VII. Salz.

Salz wird nach der Lebensweise der geringern Einwohner, bei dem häufigen, manchmal fast ausschließlichen Genuß der Kartoffel verhältnißmäßig vieles gebraucht und eben so durchgeführt, aus dieser Rücksicht und in Betracht, daß dessen ebenfalls in einigen gewerblichen Anstalten und bei der Viehfütterung gebraucht wird, dagegen auch nicht der ganze Bedarf und Transit der Bahn zu Gute kommt, weil eine bedeutende Quantität aus Holland kommend mehr rheinabwärts verladen wird, kann nur zum Ansaß kommen

8,000

8,000

was etwa 20 Pfund auf den Kopf der Bevölkerung derjenigen Gemeinden beträgt, auf welche diese Uebersicht zunächst sich bezieht.

VIII. Lebensmittel.

Nach Vergleichung der Produktion, wie solche die jährlichen Erndtetabellen darstellen, mit dem, nach den Lebensverhältnissen je-

Zu übertragen . . .

924,272

Bezeichnung der Transport-Gegenstände.	Jährlicher Bedarf	
	im Einzelnen Str.	Ueber- haupt Str.
Uebertrag . . .		924,272
der Einwohnerklasse erfahrungsgemäß aus- gemittelten Bedarf und mit Rücksicht dar- auf, daß die zum Bedürfniß gewordenen Kolonialartikel größtentheils nicht über die projektirte Bahn, sondern wie bisher meist aus den mehr abwärts gelegenen Häfen bezogen werden, haben sich für die projek- tirte Linie folgende Transportmassen bei diesen Artikeln ergeben :		
1. In der Gemeinde Remscheid, Weizen und Roggen; von erstem per Woche von letztem per Tag 5 Pfund auf jede Haushaltung	29,980	
2. Buchweizen, Mehl, Gerste, Hülsen- früchte	2,000	
3. Kolonialwaaren (auf diesem Wege)	500	
4. Für dieselben Artikel in der Gemeinde Kronenberg in nemlicher Art berechnet	32,511	
5. Desgleichen in der Gemeinde Burg	8,154	
6. Desgleichen in dem betreffenden Theile des Solinger Kreises auf 4634 Haus- haltungen :		
a. an Getreide, Mühlenfabrikate und Hülsenfrüchten . . 10924 Str. }	12,924	
b. an Kolonialwaaren 2000 „ }		
Zu übertragen . .	86,069	924,272

Bezeichnung der Transport-Gegenstände.	Jährlicher Bedarf	
	im Einzelnen Str.	Uebers- haupt Str.
Uebertrag . . .	86,069	924,272
7. Transit von Getreide findet zwar mit- unter Statt, hängt jedoch zu sehr von vorübergehenden Konjunkturen ab, als daß er in wesentlichen Betracht kom- men könnte, zumal die nördlich un- seres Bahnprojekts gelegenen Orte, so- fern sie ihren Fruchtbedarf nicht selbst ziehen, damit vom Hellwege aus zum Theil versehen werden, da auch der bedeutende Bedarf von Spezerei- und Kolonialwaaren nach jenen Gegenden nur zum Theil über die Bahn kom- men wird, indem die tiefer gelegenen Rheinhafen-Städte, dafür bis jetzt der Stapel sind, so werden für die Durch- fuhr dieser Gegenstände hier nur be- rechnet	12,000	98,069
VIII. Summe Lebensmittel		
Merklicher erscheint dagegen der Trans- port von		
IX. Wein.		
der sämtlich von Köln her über die Bahn, so weit er in deren Richtung versandt wird, gehen muß.		
Zu übertragen . . .		1,022,341

Bezeichnung
der
Transport-Gegenstände.

Jährlicher Bedarf

im
Einzelnen
Str.

Uebers-
haupt
Str.

Uebertrag . .

1,022,341

1. Die Konsumtion für etwa 8000 Haushaltungen im Bereiche der hier zur Berücksichtigung kommenden Gemeinden wird einschließlich des Erfordernisses für die vielen Durchreisenden jährlich ungefähr betragen 6000 Eimer oder

9,000

2. Wogegen der Transit nach Elberfeld, den märkischen Fabrikorten und einem großen Theil des südlichen und westlichen Westphalens unbedenklich anzunehmen seyn dürfte.

50,000

IX. Summe Wein

59,000

X. Baumaterialien.

Das ganze Erforderniß dieses Artikels wird sowohl für den Bedarf der in Rede stehenden Gemeinden, als für einen großen Theil des nördlich gelegenen Landes aus den Lagerplätzen Hittorf und Mülheim bezogen; der jährliche Absatz in dieser Richtung ist zu Hittorf speziell ermittelt worden und beträgt:

a. 200 Boden Bauholz à 180 Kubik-

Zu übertragen . .

1,081,341

Bezeichnung der Transport-Gegenstände.	Jährlicher Bedarf	
	im Einzelnen Ctr.	Uebers- haupt Ctr.
Uebertrag		1,081,341
fuß jeder und per Fuß à 25 Pfund 9000 Ctr.		
b. an Dielen und Latten 260 Stümmel à 1000 Dielen, daß 1000 zu 120 Ctr. ge- rechnet, wovon jedoch vieles am Orte verarbeitet und ohne die Bahn zu gebrauchen in anderer Richtung versührt wird, so daß nur zum An- satz kommen 20,000 „		
	29,000 „	
c. Was aus Mülheim nach glei- cher Richtung abgeht, beträgt nach sicherer Wahrnehmung $\frac{1}{2}$ dieser Summe 14,500 „	43,500	
d. Schiefer von Hittorf auf dem Wege der die Bahn durchziehen wird, jähr- lich 1200 Rieß à 5 Ctr. 6000 Ctr. }	9,000	
e. Ebenso von Mülheim . 3000 „ }		
f. Tuffsteine, Traß, Backofensteine und dergleichen von beiden Orten . . .	2,000	
g. Kalk und Gyps auch als Düngstoffe, theils vom Rhein, theils von den Deseu in der Gegend von Mülheim bezogen,		
Zu übertragen	54,500	1,081,341

Bezeichnung der Transport-Gegenstände.	Jährlicher Bedarf	
	im Einzelnen Str.	Uebers- haupt Str.
Uebertrag . . .	54,500	1,081,341
können ungeachtet des starken Ver- brauchs für die Bahn nur etwa . berechnet werden, da sehr viel von den landeinwärts bei Erkrath, Haar und Sonnborn gelegenen Döfen bezogen wird.	1,000	
h. Gebrannte Mauer- und Dachziegel. Von ersten, deren Fabrikation seit ei- nigen Jahren auch in den höheren Gegenden begonnen hat, wird zum Theil nichts aus dem Rheinthale hin- geführt, was aber nach Vollendung der Bahn wohl geschehen wird, da die Waare dort besser geräth. Dachziegel werden meistens von Ratingen und Urdenbach bezogen, in der künftigen Bahnlinie nur einiges von Rheindorf und Wiesdorf etwa	2,000	
X. Summa Baumaterialien		57,500
XI. Gegenstände des kleinern in- nern Verbrauchs.		
Viktualien und sonstiger kleiner Haus- bedarf werden auf der Linie, wo die künf- tige Bahn sich befinden wird, häufig trans- portirt, zum Theil getragen oder auf Schub- Zu übertragen . . .		1,138,841

Bezeichnung der Transport-Gegenstände.	Jährlicher Bedarf	
	im Einzelnen Etr.	Uebers- haupt Etr.
Uebertrag . . .		1,138,841
farren geladen, wie die für den Solinger Markt und weiter bestimmten Gemüse, Kar- toffel, Bier (von Mülheim am Rhein her), Heu und Stroh; täglich mindestens zu 2 Fuhrlasten anzunehmen, wofür jedoch, weil dergleichen Gegenstände nicht immer die ganze Bahnlinie durchlaufen, werden vor- erst nur berechnet werden.	7,500	7,500
B. Abfuhr.		
XII. Absatz fertiger Metallwaaren.		
1. Aus der Gemeinde Kemscheid wöchent- lich 120 Ladungen schwerer Waaren- gattungen inklusive des Stahls aus den Hämmern (letzterer jedoch zum Theil nur etwa über $\frac{1}{4}$ der Bahnlänge).	93,600	
2. aus Kronenburg:		
a. in Stangen von 4 Hämmern 70 Etr.)	}	
b. Pfannen, Sägen, Am- bosse u. s. w. 5800 "		
c. aus den Schraub- u. Nagelschmiedereien . 9010 "		23,580
d. aus den Grob- und Kleinschmiedereien . 8700 "		
Zu übertragen . . .	117,180	1,146,341

Bezeichnung
der
Transport-Gegenstände.

Jährlicher Bedarf

im
Einzelnen
Ctr.

Uebers-
haupt
Ctr.

Uebertrag . . .

117,180

1,146,341

Von den Hammerwerken bei Burg
ist angegeben

600

4. Aus dem Kreise Solingen an verschie-
denen Schmiedewaaren, Waffen und
dergleichen

20,000

Alles nur insofern die Waare rhein-
wärts versandt wird und mit Rücksicht
auf die Schwere und den Umfang je-
der einzelnen Artikel ermittelt.

5. Transit an Metallwaaren aus der Ge-
meinde Lüttringhausen auf dem Rhein
ist angegeben worden

10,000

6. Der nemliche Transit solcher Waare
aus den märkischen Fabriken, wird
nach dem jetzt schon erkennbaren Ver-
hältniß hiernach wenigstens betragen

150,000

XII. Summe

297,780

XIII. Sonstiger Waarenabsatz.

1. Aus der Gemeinde Burg wird der Ab-
satz an Wollendecken in der Bahnrich-
tung angegeben zu

600

2. Im Kreise Solingen werden jährlich
etwa 6000 Ctr. verschiedenes Ge-

Zu übertragen . . .

600

1,444,121

Bezeichnung der Transport-Gegenstände.	Jährlicher Bedarf	
	im Einzelnen Ctr.	Uebers- haupt Ctr.
Uebertrag	600	1,444,121
webe fertig gemacht, davon wird je- doch ein großer Theil für Rechnung auswärtiger Häuser (Ebersfeld und Mülheim) bearbeitet und durch die einzelnen Arbeiter und Factoren dahin abgeliefert. Was zum eigenen Versen- den fertig wird, beträgt in Baum- wollen- und Halbbaumwollenzeugen 16,000 Stück oder ungefähr 800 Ctr. an Tuchwaaren und derglei- chen 950 Stück oder bei- läufig 380 "		
Hievon geht jedoch etwa $\frac{1}{6}$ theils in nördlicher Richtung ab, theils nach Holland und kommen deshalb hier zum Ansat	1,000	
3. Pappe und Papier, sofern die Waare nicht in der Umgegend verbraucht oder in anderer Richtung versandt wird aus Burg und Dorp	500	
4. Tabak von Hittorf im Innern des Bereichs so weit die Bahnlinie zur Ver- sendung benutzbar seyn wird.	800	
5. An sonstigen verschiedenen Artikeln, Zu. übertragen	29,00	1,444,121

Bezeichnung der Transport-Gegenstände.	Jährlicher Bedarf	
	im Einzelnen Ctr.	Ueber- haupt Ctr.
Uebertrag . . .	29,00	1,444,121
Saget, Bürstenwaaren, Kammacher- arbeit, Hornknöpfe u. s. w. etwa .	400	
XIII. Summe		3,300
XIV. An diversen Versendungen.		
An Horn- und Knochenabfällen, welche in die Zucker- Salmiak- und Leimsiedereien nach Köln und Gegend zurückgehen . .	200	200
Totalsumme . . .		1,447,621

Zusammenstellung.

I. Steinkohlen	654,997	Ctr.
II. Metallmaterial	130,425	"
III. Schleifsteine	13,000	"
IV. Sonstiges Material für die Metall- fabriken	14,000	"
V. Urstoffe für die Manufakturen . .	63,850	"
VI. Del	40,000	"
VII. Salz	8,000	"
VIII. Lebensmittel (Getreide ic.) . .	98,069	"
IX. Wein	59,000	"
X. Baumaterial	57,500	"
XI. Gegenstände des kleinern innern Verbrauchs	7,500	"
Summe	1,146,341	"

Uebertrag . . . 1,146,341 Etr.

B. Abfuhr.

XII. Fertige Metallwaaren	297,780	„
XIII. Sonstige Waare	3,300	„
XIV. Diverse Versendungen	200	„
Total	<u>1,447,621</u>	Etr.

Von dieser Summe würde um eine richtige Berechnung darauf gründen zu können nach Verhältniß des Raumes nun alles in Abzug zu bringen seyn, was nicht die ganze vom Anschlusse bei Sonnborn (wo die Wendung nach Düsseldorf Statt finden soll) in der Richtung des Wupperlaufs bis Köln $6\frac{1}{2}$ Meilen langen Bahnstrecke, sondern nur einzelne Theile derselben berühren wird. Dies ist der Fall bei einem Theil der Steinkohlen-Transporte, welche innerhalb der Bahnlinie an einzelnen Orten und Depots ihre Ablagerung finden würden, indessen werden nach Vollendung der Bahn, deren auch rheinwärts hinaufgebracht und die vermehrte Zufuhr wird jenen theilweisen Abgang wohl unbedenklich ausgleichen.

Auch von den unter Pos. 5 der Uebersicht aufgeführten Stoffen für die Manufakturen werden manche schon in der Hälfte unserer Bahnstrecke ihren Abweg finden, es erwächst jedoch hieraus keine für solche Massenberechnungen wesentlich zu beachtende Differenz. Vom Del wird einiges schon in den abwärts gelegenen Gemeinden bleiben, bei weitem der größte Theil jedoch durch die ganze Bahn bis in die oberen Gegenden verführt, wo dichtere Bevölkerung und eine größere Zahl gewerblicher Anstalten den Verbrauch am bedeutendsten werden läßt.

Beim Salz (Pos. VII) ist schon berücksichtigt worden, daß solches zum Theil außerhalb der Bahnrichtung bezogen wird; und von den Lebensmitteln (Pos. VIII) so wie von den zwei folgenden Artikeln, Wein und Baumaterialien, gilt mit geringen Ausnahmen, die hier unersichtlich bleiben, dieselbe Bemerkung wie vom Del. Uebershaupt ist da, wo allenfalls eine Verringerung der berechneten Transportmassen in Beziehung auf die ganze Ausdehnung der Strecke, von der hier Rede ist, als der Wirklichkeit angemessen erscheinen möchte, nicht zu übersehen, daß vom Transitgute nur dasjenige aufzuführen möglich war, was aus der nähern Umgebung originirt, oder für solche bestimmt bleibt, indem für die durchgeführten Artikel mehr entferntern Ursprungs die genügend zuverlässige Kunde mangelt. Dahin gehört alles, was aus den Fabriken und Manufakturen der überrheinischen Länder, durch das Mittel von Köln nach den sächsischen und braunschweigischen Messen, und von letztern, auch von den Häfen der Ostsee, und den Gewerbsorten des östlichen Binnenlandes durch gleiche Vermittelung weiter westlich versandt wird, worunter beispielsweise in beiden Richtungen, Leder, Wolle, Leinen, Hanf, Tauwerk, Glas, Rauchwaaren, Borsten, Theer, Thran, Waid, Tuche und unzählige andere Gegenstände gehören, deren Masse und Frachtwerth, jeden Ausfall an dem Resultate unserer Uebersicht unbedenklich mehr als gänzlich ausgleichen muß. Ferner hat auf den Personenverkehr noch keine Rechnung gemacht werden können, der sich durch die Bahnanlage ergeben wird. Täglich nur zwanzig Personen als hin- und herreisend zwischen Köln und Elberfeld, im Ganzen also vierzig, welche Zahl nach den Ergebnissen des

Posttransports und nach sonstigen unzweifelhaften Beobachtungen mit Sicherheit angenommen werden kann, ersetzen jedenfalls reichlich, was etwa gegen Erwarten zur Sicherung des Ertrags durch den Waarentransport allein erreicht werden möchte.

Nehmen wir nun nach allen diesen Erwägungen und mit Einschluß des Personenverkehrs und sonstiger Zuflüsse aller Art vorläufig eine runde Summe von 1,400,000 Centner als das muthmaßliche Transportquantum an, so würde die Bahn, wenn der Frachtpreis per Centner und Meile zu 5 Pfennig sich stellt, gegen die jetzige Landfracht von 2 Sgr., wie sie durchschnittlich in der Gegend, wovon hier die Rede ist, dermalen wirklich gezahlt wird, auf der $6\frac{1}{2}$ Meile langen Strecke ein Ersparniß von 480,277 Thlr. 23 Sgr. 4 Pf. oder 79,01660 Prozent herbeiführen!

Hieraus wird nun der tödtliche Nachtheil klar, welcher diese verkehrreiche Gegend sogleich treffen würde, wenn ihr die direkte Benutzung eines neu zu schaffenden Kommunikationsmittels entzogen bliebe, das auf die Calculation der Verkaufspreise durch die augenblickliche Alterirung der Transportkosten einen so wesentlichen Einfluß übt, während dessen unmittelbare Benutzung anderen gleichartigen Gewerben in ganzer Ausdehnung thunlich wird.

Der wohlfeilere Absatzweg, welchen die Eisenbahn der mittleren Ruhrgegend öffnen wird, während die bergischen Eisen- und Stahlfabriken von ihr unberührt bleiben, würde die Konkurrenz der gleichartigen märkischen Etablissements, die nach den dortigen Verhältnissen jetzt schon weit wohlfeiler fabriciren können, vollends in einer Weise steigern, daß, auch bei der größten Thätigkeit und Um-

sicht der Wettkampf für die diesseitige Industrie nicht mehr möglich bliebe; ein Vortheil, dessen die märkischen Gewerbsgenossen zu ihrer Erhaltung und für den Flor ihrer Werkstätten ebensowenig bedürfen, als sie solchen auf den gänzlichen Untergang ihrer bergischen Geschäftsbrüder würden bauen wollen. Die frühere unnatürliche und feindliche Geschiedenheit beider Länder hat glücklicher Weise aufgehört, und ein stammverwandtes Volk, einander ähnlich in rechtlichem Fleiß und reger Gewerbsamkeit ist unter einer gerechten Regierung vereinigt, die mit fluger Umsicht vorzüglich alle höhern Handelsinteressen wirksam ins Auge zu fassen weiß, daher auch gern verhüten wird, daß das zur Erhaltung des Betriebs im Innern des gewerbsamsten Theiles der Monarchie nöthige örtliche Gleichgewicht gewaltsam vernichtet werde.

Eine ungleiche Möglichkeit merkantilischer Gewinnste liegt allerdings in der nothwendigen Verschiedenheit örtlicher und persönlicher Verhältnisse und in den unabwendbaren Schwankungen der Ereignisse, wie Zeit und Zufall solche entstehen lassen; allein das willkührliche Erschaffen solcher störenden Ungleichheiten ist eines der Hindernisse nicht nur des Gewerbefleißes, sondern des absoluten Bestehens, dessen Beseitigung überall Grundsatz seyn soll. Gleichheit der Interessen bedingt eine Gleichheit der Rücksichten wenigstens in staatswirthschaftlicher Beziehung, und so leicht auch bei kommerziellen Unternehmungen jedes positive Einschreiten oft nur zu einer höchst unwillkommenen Hülfe wird, so nöthig bleibt eine vorsorgliche Mitwirkung des Staats da, wo wesentlich ein Schutz zu leisten ist, Hemmnisse zu verhüten oder schädliche Strebungen zu bekämpfen sind, sobald die Mit-

tel zu desfalligen Sicherungsmaaßregeln die Kräfte der einzelnen zur Staatsgesellschaft vereinigten physischen oder moralischen Personen überschreiten. Für den bergischen Eisen- und Stahlbetrieb liegt hierin eine sehr nahe Anforderung, sich durch nichts von Verfolgung derjenigen Mittel abhalten zu lassen, durch welche eine Angelegenheit, falls sie überhaupt zur Verwirklichung kommt, auch zu dem, für diesen Theil der heimathlichen Industrie unumgänglichen Ziele geführt werden könne, dessen Erreichung unter so bedrohlichen Aussichten, wirklich eine Lebensfrage für die zahlreiche Bevölkerung wird, deren Wirksamkeit lediglich durch die relative Stetigkeit der bisherigen gleichartigen Konkurrenzverhältnisse bedingt, wahrlich ein nicht unbedeutendes Gewicht in die Waagschale kommerzieller Interessen des näheren Vaterlandes legt! Bei der unendlichen Vertheilung der Geldkräfte und des Besitzes, wobei alle Mittel nothwendig dem vielfach vereinzelt aktivem Betriebe in den verschiedensten Abstufungen zugewendet bleiben müssen, fehlen dieser Bevölkerung aber zureichende disponible Fonds, um ein so bedeutendes Unternehmen, als der Bau des zur Erhaltung ihrer Thätigkeit nöthigen Schirmwegs in eintretendem Falle seyn würde, allein und nur durch eigene Kräfte auszuführen, wenn sie aller industrieller Bedeutsamkeit und des dringenden Bedürfnisses der Theilnahme ungeachtet, von dem Hauptunternehmen und dem Gesamtverein der dafür aufzubringenden Mittel ausgeschlossen bliebe.

Großartige Unternehmungen, wie unsere Zeit sie mehrfach und erfreulich entstehen sieht, müssen zwergartig und wirkungslos verkrüppeln, sobald den kleinlichen Berech-

nungen der Selbstsucht ein Einfluß zugänglich bleibt, unter welchem die Gesamtinteressen zu Schanden werden, indem er solche erst isolirt und dann zerstört. Sollen derartige Anstalten wirklich fruchtbringend seyn, so lassen sie sich auf einzelne Wünsche, Ansichten und Räume, deren Verhältnisse sie vielmehr immer übersteigen müssen, selten beschränken, und wie jede Förderung kommerziellen Wohls überhaupt ein möglichst freies und ausgedehntes Feld verlangt um gedeihlich zu werden, so bringen auch solche Anlagen nur dann die bezweckten Vortheile hervor, wenn sie größere gleichartige Gesamtheiten schützend und belebend umfassen.

Nach diesen Erfahrungsgrundsätzen kann es in der Anwendung auf den vorliegenden Fall keinen Augenblick problematisch bleiben, daß für den bergischen und auch wohl für einen großen Theil des märkischen Fabrikdistrikts eine direkte Verbindung mit Köln, wie sie bisher für die meisten dortigen Gewerke besteht, die wünschenswertheste bleibe, ihre Sicherstellung auf gleichartigen Vortheil aber unabweisliches Bedürfniß werde, sobald in mehr westlicher Richtung solche Erleichterungen des Transports geschaffen werden, wie eine Eisenbahn sie herbeiführen wird, deren Zweckmäßigkeit auch in jener Richtung zu bestreiten wir uns übrigens hier nicht berufen fühlen, die aber in ihrer ausschließlichen Existenz nicht nur viele gleich wesentliche Rücksichten für die vaterländische Gesamtindustrie nachtheilig in den Hintergrund drücken, sondern manche derselben sogar gänzlich zerstören würde. Solche tödtliche Verletzung kann — immer vorausgesetzt, daß überhaupt zwischen der mitteln Ruhr und dem Rhein eine

Eisenbahnverbindung zu Stande kommt — wie wir bereits erwähnt haben, nur dadurch verhütet werden, daß gleichzeitig diese Bahnlinie von Sonnborn unmittelbar durch den Distrikt der bergischen Eisen- und Stahlfabrikation ihre Richtung oder — falls dies lieber gehört wird — eine bescheidene Abzweigung nach Köln erhalte, die dem Laufe der Wupper folgend sich bei letzter Stadt auf- und abwärts dem Rheine und den jenseitigen Bahnen und Straßen verbinde. Möge es nicht scheinen, als könnten die der Gegend, welche hier im Ziele liegt, wesentlichen Rücksichten schon zureichend geschirmt werden, wenn die Werkstätten der Eisen- und Stahlfabriken mit einer Elberfeld-Düsseldorfer Bahn durch einen, bis an erste reichenden, Nebenarm in Verbindung gebracht würden. Diese Verbindung ließe sich nur bei Sonnborn, unfern der Hammersteiner Mühle gewinnen und müßte, wenn sie namentlich für die gewerbreiche und des erleichterten Transportmittels nach der individuellen Beschaffenheit ihrer Fabrikate am meisten benöthigte Gemeinde Kemscheid wirksam werden soll, bis Burg geführt werden, auch schon um letzten Ort und alle nördlich und östlich desselben theils schon vorhandenen, theils zu erwartenden gewerblichen Anlagen in den Vortheil der Bahn zu ziehen. Grade in der Linie von Burg bis Sonnborn finden sich aber die bedeutendsten Terrainschwierigkeiten für den Bau, wodurch die Anlagekosten, welche dann nur einzelnen Betheiligten zu Last blieben, für die auf ihre Vertlichkeitsinteressen beschränkte Zahl der letzten, verhältnißwidrig drückend und vielleicht unerschwinglich sich herausstellen würden. Dem Anlagekapital würden ferner neben dem Unterhaltungsbedarf noch die Expositions-

Umladungs- und Lagerungskosten an dem Anschlußplatze Sonnborn zu wachsen; Umstände, vor welchen der bezweckte Vortheil und die beabsichtigte Erhaltung eines Gleichgewichts in dem Konkurrenzverhältniß bedeutend schwinden, dieses Verhältniß sich daher fortwährend sehr gestört finden würde.

Wir glauben früher ausgeführt zu haben, daß für die diesseitige Industrie und deren Verknüpfung mit dem Welthandel nur in der Beibehaltung des gewohnten und verjährten gegenseitigen Geschäftsverkehrs mit dem kölnischen Platze, die sicherste Bürgschaft ihrer Fortdauer und eines zeitgemäßen Vorschreitens liege. Ein Anschluß an die Elberfelder Bahn läßt aber diese Bürgschaft nur dann erreichen, wenn von Düsseldorf weiter nach Köln gebaut würde. Seitdem die Amsterdamer Projekte, oder die von dort unternommenen politischen Demonstrationen in dieser Beziehung sich aufgelöst haben, ist nun eine derartige Ausführung im größern Zusammenhang nicht mehr zu erwarten, als Privatunternehmung aber wird eine mit der Wasserstraße des Rheins parallel und zwischen bereits vorhandenen guten Kunstwegen herlaufende Eisenbahn durch die gewerblose Ebene von Düsseldorf nach Köln noch weniger Verwirklichung finden. Wäre sie indessen auch denkbar, so würde die Benutzung der Anlage den bergischen Gewerben immer noch keine genügende Vortheile schaffen, indem der, wenn auch nur mäßige Umweg, die Mehrausgaben nur vergrößert, die schon durch die Nothwendigkeit eines besonderen Anschlusses auf Sonnborn, nachdem, was hierüber bereits erwähnt ward, für Absatz und Zufuhr der beteiligten Werkstätten ent-

standen. Die Bahn selbst würde zudem längst dem Rheine wenig örtliche Wesentlichkeit und Benutzung finden, die Betriebsverhältnisse der Uferorte aber dennoch bedrohen. Die Bewohner dieser Gegenden sind mit geringen Ausnahmen fast lediglich auf den Feldbau angewiesen, den die benachbarten Städte und Fabrikorte durch gesicherte Abnahme nutzbar erhalten, dessen jährlich und beinahe täglich in regelmäßiger Stetigkeit wiederkehrende Beschäftigungen auch dem Menschen, der sich ihnen widmet, eine Angewöhnung werden, die sich seiner Natur gleichsam verschmilzt und ihn selten geneigt läßt, den gewohnten Standpunkt seiner Thätigkeit mit einer andern Betriebsweise zu vertauschen. Dem Laufe der Wupper folgend würde dagegen der Schienenweg eine Gegend aufschließen, wo namentlich in den Gemeinden Burscheid, Wighelden und Leichlingen die gewerbliche Industrie größern Gewinn hoffen läßt, als die Bodenkultur in der Regel gewährt, wo daher eine solche Industrie sich auch schon früher zu begründen versucht hat, und sicherlich nur des Begräumens der sie noch beschränkenden topographischen Hindernisse bedarf, um sich rasch und glücklich zu entwickeln. Tuchmanufaktur, Siamoisen- und Seidenweberei beschäftigen in diesen Gemeinden schon jetzt über 300 Stühle; ähnlicher Betrieb, Maschinenspinnerei und Anlage von Wasserwerken auf Metallarbeiten verschiedener Art, werden bald in großer Ausdehnung sich bilden, wenn erleichterte Verbindungsmittel nach Außen hin und von da her, der unternehmungslustigen und betriebsfähigen Bevölkerung an einem Flusse erst dargeboten sind, der überall, wo man ihn benutzen konnte, Gewerbefleiß und Wohlstand verbreitet hat. Dabei herrscht unter die-

sen äußerst thätigen Menschen ein ungemein lebhafter Binnenverkehr, ein Produktenhandel mit den Erzeugnissen des eigenen vielfach zersplitterten Bodens sowohl, als ein Zwischenvertrieb nach den Städten und Fabrikorten, dessen Gegenstände mühsam als Tragelast durch die Thäler heraufgeschleppt, mit zwar sichern aber geringem und dabei nur unter großer Anstrengung erreichbarem Gewinn veräußert werden.

Die Eisenbahn in der hiernach wünschenswerthen Richtung ausgeführt, würde sich unterhalb Leichlingen von der Wupper trennen zwischen der Gemeinde Neufkirchen und Dpladen, in östlicher Nähe des letzten Orts die Ebene erreichen und dieser folgend, dicht längst Mühlheim am Rhein ohne alle fernere Schwierigkeit bis Köln geführt werden können. Die Entfernungen der verschiedenen Hauptpunkte, welche die Bahn im untern Wupperthale berühren würde, von einander, sind, dem Laufe des Flusses nach:

1. Von der Mühle bei Hammerstein nächst Sonnborn bis zur Kohlfurter Brücke (Anschluß für Kronenberg) 1635 Ruthen.
2. Von Kohlfurt bis zur Jagenberg'schen Papiermühle, wo das Klauberger Thal von Solingen her die Wupper erreicht und der Klauberger Bach unter andern neun Schleifmühlen treibt 525 "

Zu übertragen . . 2160 "

	Uebertrag . . .	2680 Ruthen.	
3.	Von der Papiermühle bis an die Hämmer bei Müngsten	520	"
4.	Von Müngsten bis Burg (Anschluß- punkt für Remscheid und Solingen und deren Umgebung)	1120	"
5.	Von Burg bis Glüder	830	"
6.	Von Glüder bis Wupperhof	930	"
	Beide Orte werden schickliche Sta- pel- und Ablagerungsplätze für die Gemeinden Wixhelden und Burz- scheid, theils auch für die Gemein- de Dorp bilden.		
7.	Von Wupperhof bis Räden	650	"
8.	Von Räden bis Hasenmühle	870	"
	Zwei Stellen, wo die Gemeinden Höhscheid und Leichlingen geeignete Anhaltspunkte gewinnen können.		
9.	Von Hasenmühle bis Leichlingen	960	"
10.	Von Leichlingen bis Dpladen	1540	"

Summe 10100 Ruthen.

Das Gefälle beträgt nach den Nivellements einzelner Dimensionen und nach Beobachtungen mit der Quecksilberwage auf der ganzen Linie und in vortheilhafter Gleichmäßigkeit erscheinend = 260 Fuß, nemlich von

Sonnborn bis Hasenmühle 208'

von Hasenmühle bis Dpladen 52'

In der ersten Strecke gibt dies auf jede Ruthe = 0,35'' oder $\frac{1}{408}$ auf's Ganze, in der zweiten 0,24'' per Ruthe oder $\frac{1}{576}$ des Ganzen, durchschnittlich für die Ruthe

= 0,32'' fürs Ganze = $1/422$. Das Gefälle stellt sich hiernach für die Anlage äußerst günstig dar, und die Steigungen würden hier weniger Hindernisse zu bekämpfen bieten, als auf vielen Linien der englischen Eisenbahnen, wovon z. B. die bei Darlington, bei einer Länge von etwa 32 (englischen) Meilen, eine Steigung von $1/256$ im Mittel hat, das sie nur mittelst vier paarweise zusammenwirkender permanenter Dampfmaschinen, die an den schlimmsten Stellen angebracht sind, überwinden kann, von denen jede durchschnittlich 6441 Thlr. kostet und die zusammen 90 Pferdekraften entsprechen. Terrainschwierigkeiten mancher Art treten der Ausführung einer Eisenbahn längst der Wupper von Sonnborn bis in die offene Ebene bei Dpladen allerdings entgegen; allein gerade in dieser schwierigen Beschaffenheit des Bodens liegt der Grund und zugleich der Beweis für die absolute und industrielle Wichtigkeit der Gegend, für ihre Empfänglichkeit eines hohen merkantilschen Florss. Solche topographische Verhältnisse, indem sie der physischen Hülfsmittel für gewerbliche Unternehmungen an vielen Gewässern und einem leicht benutzbaren Flusse manche darbieten, während es auch an menschlichen Arbeitskräften um billigen Lohn nicht fehlt, begründen zunächst den technischen Werth derartiger Dertlichkeiten, bedingen dann aber auch grade am meisten besondere Schutzanstalten, um die Thätigkeit der Bewohner zu lohnen und ihre Bestrebungen erfolgksam zu machen; im Gegensatze von Orten, wo es nur der Hände bedarf, um dem flachen Boden seine selten oder nie versagende Früchte mit gesicherter Bequemlichkeit abzunehmen. Einen Werth, welchen zu schützen und zu erhalten wahrlich von so hohem und ent-

schiedenem allgemeinen Einflusse ist, daß der besonnene Gewerbestand des Vaterlandes, ebensowenig als dessen wohlmeinende und tiefblickende Regierung, gewiß keine Maaßregel übersehen wird, die zu dessen Sicherstellung irgend nöthig werden möchte. Eine Fürsorge, die sich dann auch bei dem uns beschäftigenden Gegenstande schon dadurch bewährt hat, daß gelegentlich der unvergeßlichen Reise Sr. Königlichen Hoheit des Kronprinzen durch die westlichen Provinzen des Reichs dieser aufmerksame Königssohn den geheimen Finanzrath und Provinzial-Steuer-Direktor Herrn Krüger in Münster mit Untersuchung der Vorarbeiten für die Eisenbahnprojekte beauftragt hat. — Die angedeuteten Terrainhindernisse sind indessen auch von keiner solchen Bedeutung, daß sie nicht ohne abschreckenden Mehraufwand mit verhältnißmäßig geringen Kosten überwunden werden könnten.

Außer den vorkommenden Einschnitten einiger Bergwände und vorzüglich der hier und da scharf vorspringenden Felsenspitzen, so wie dem nöthigen Ueberwölben verschiedener Bäche, sofern dies der Anlage einfacher Brücken vorgezogen wird, wie sie beispielsweise bei den Bächen oberhalb Glüder, beim Wupperhose u. s. w. überhaupt an 21 Stellen erforderlich sind, bestehen die bedeutendsten Arbeiten in dem Bau eines etwa 18 Ruthen langen Tunnels bei Burg, fünf Brücken oder Uebergängen über die Wupper, und einer wenig schwierigen Verlegung des Flußbettes bei Räden, die hier wohlfeiler auszuführen ist, als ein Uebergang. Die sonstigen Erdarbeiten, Abtragungen und Erhöhungen mit einigen Felsensprengungen werden, da die Bahn nur eine einfache Breite zu haben

braucht, selbst mit Zurechnung der Kosten für die anzulegenden Ausweichplätze, keinen verhältnißwidrigen Aufwand erfordern.

Durch eine vorläufige allgemeine Aufnahme des Terrains ist zwar schon ermittelt, wie die Bahn abwechselnd an beiden Ufern der Wupper ihre geeignete Linie finden könne, weil aber spezielle Vermessungen und Anschläge fehlen, es auch noch nicht an der Zeit schien, solche zu veranlassen, so würde, was in dieser Beziehung mitgetheilt werden könnte, ohne genügende Zuverlässigkeit seyn. Auch auf die Frage, wie fern die bedingungsweise nothwendige Anlage sich von der unmittelbar pekuniären Seite rentiren würde, hat der gegenwärtige Versuch sich vorerst nicht zu verbreiten, der ökonomische Erfolg hängt zum Theil davon ab, daß die auf der Bahn fortzuschaffenden Massen sich in möglichster Gleichmäßigkeit auf das ganze Jahr und sowohl für Hinfahrt als Rückfahrt vertheilen. Beides würde sich wohl so ziemlich annehmen lassen.

Ursprünglich und zunächst kommt aber die Wahl der speziellen Baulinie und die Bauart der Bahn in Betracht, um das Anlagekapital mit seinem Zinsenerforderniß und den Unterhaltungskosten berechnen und gegen den muthmaßlichen Ertrag vergleichen zu können. Die Daten zur Auffindung der Verhältnisse bleiben hier immer trügerlich und unsicher, jeder Voranschlag wird daher leicht täuschend, der nicht auf schon vorhandener genauer Prüfung und Berechnung der Vertlichkeiten beruht, um so mehr, als selbst diese Berechnung sich nicht immer an ganz zuverlässig erkennbare Grundlagen wird anschließen können,

und vorgefaßte Meinungen leicht die Ueberzeugung berücken, wenn sich die Phantasie in Bildern großartiger Unternehmungen gefällt, die ein Denkmal ihrer Zeit und ihrer Erbauer werden sollen, wo aufgeregte Hoffnungen manches übersehen lassen, was in der Waagschale zur Prüfung der Erfolge nicht fehlen darf, wenn sie einen gesicherten Ausschlag geben soll. Vortheilhaft bleibt jedenfalls für eine solche ostwärts dem Niederrhein sich verbindende Bahn, daß sie eigentlich mehr auf den großen Binnenverkehr, keine wesentliche Konkurrenz mit andern Richtungen, Wasserfrachten und sonstigen größeren Handelsstraßen wird zu bekämpfen haben. In die Reihe dieser letzten und den Wettstreit derselben gegen einander tritt sie erst dann, wenn ihr nördliches Ende bis Minden reicht und die Weser von da bis Bremen für größere Fahrzeuge schiffbar seyn wird. In diesem wohl noch fernen Falle dürfte der ausgedehntern Verbindungslinie zweier so bedeutender Handelsplätze, als Bremen und Köln sind, vollends auch noch durch eine solche Verbindung seyn würden, wohl ein großer Theil aller dormalen zwischen Bremen und Frankfurt durch das westliche Deutschland ziehenden Transits sich zuwenden und ihr einen mehr als zureichenden Ertrag unbedenklich verbürgen. Auf der Strecke von Sonnborn nach Köln, wenn — abgesehen von einer Fortsetzung bis zur Weser — die Förderungsmaße vorläufig in runder Summe zu einer Million Centner für die ganze $6\frac{1}{2}$ Meile lange Linie angenommen wird, würde sich übrigens die Fracht zu 5 Pfennig per Centner und Meile gerechnet schon eine Einnahme von 90,277 Thlr. $23\frac{1}{2}$ Sgr. bilden, die einem Ertrage von mehr als 9 Prozent entspricht, wenn

das Anlagekapital auch zu der hohen Summe einer Million Thaler sich steigern möchte, so daß außer 4 Prozent Zinsen für Verwaltung und Melioration und einen allenfallsigen Prämienfonds zu verloosender Aktien, wenn diese lockende und sichere Operation beliebt würde, immer noch mehr als 5 Prozent zur Verfügung blieben; ein Gesamteresultat, das dem nach den neuesten Nachrichten bei der Lyoner Eisenbahn erreichten beinahe gleich kommt. Genauere Berechnungen in dieser Hinsicht mögen indessen der Zeit vorbehalten bleiben, welche die Präliminarfragen für das beabsichtigte Werk erst entschiedener festgestellt haben wird, und werden dann ihre umsichtige Bearbeitung finden, damit jede Selbsttäuschung verhütet bleibe, der auch wir uns nicht haben aussetzen wollen, und deshalb auf bloße Andeutung unzweifelhafter Zahlenverhältnisse eine Darstellung beschränkten, die nicht sowohl aus dem Glauben an eine absolute Nothwendigkeit des geschilderten Unternehmens hervorging, als aus der Ueberzeugung, daß Eisenbahnen und ähnliche erweiterte Anwendungen bisher wenig benutzter oder nicht genügend erkannter Hülfsmittel zu den nothwendigen Erscheinungen der fortschreitenden Zeit gehören werden, und als eine erfreuliche Geburt des Fleißes und der Intelligenz dem künftigen Geschlechte in erweitertem Maaße dasselbe seyn werden, was uns bis jetzt die unseren Vorfahren noch größtentheils unbekannt gewesenen Kunststraßen sind, der heimathlichen Gewerthätigkeit alsdann die Möglichkeit gleich vortheilhafter Benutzung des neuen Hülfsmittels mit den Konkurrenzorten nicht gegen solche zu sichern, wird demnächst die Aufgabe seyn, für deren Wesentlichkeit der Industriestand

der Gegend und unsere Mitbürger überhaupt nicht zeitig genug aufmerksam werden können, und welche zu lösen nicht leicht eine Anstrengung unversucht bleiben dürfte, die aber durch treues Zusammenhalten für den großartigen Zweck und eine besonnene thatkräftige Vorbereitung der dazu erforderlichen Mittel ihre erleichterte und glückliche Vollendung finden wird.

Im Dezember 1834.

v. Hauer,

Königl. Preuß. Landrath Kreises Solingen.

Gedruckt bei J. P. Bachem, Hofbuchdrucker in Köln.
