

Denkschrift

über die

Ertragsfähigkeit des erweiterten Eisenbahn-Unternehmens

der

Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft

auf dem linken Rheinufer der preussischen Rheinprovinz.

Mit

- 1) einer allgemeinen Situations-Karte.
- 2) einem Situations-Plane der Köln-Bingen-Mainzer Eisenbahn.

Im Auftrage der Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft

verfaßt von

W. Sandecorne,

General-Agent.

Köln, 1855.

Druck von M. DuMont-Schauberg.

1. 2.

Denkschrift

über die Ertragsfähigkeit des erweiterten Eisenbahn-Unternehmens

der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft

auf dem linken Rheinufer der preußischen Rheinprovinz.



Einleitung.

Seit mehr als einem Jahrzehend harret Deutschland der Herstellung ununterbrochener Eisenbahn-Linien an den Ufern seines Hauptstromes, der Wiege seiner Cultur, dem Schauplatze seiner früheren Größe und seiner heutigen mächtigsten industriellen Entwicklung. Für das rechte Rheinufer ist im Laufe dieses Jahres durch die Concession der Linie von Deutz nach Sießen und durch den bald beendeten Ausbau der Bahn von Oberhausen nach Arnheim die baldige Erreichung des lang' ersehnten Zieles gesichert.

Wenige Jahre noch, und die Locomotive wird auf dem rechten Rheinufer von den Alpenländern ab in ungehemmtem Laufe bis zu Hollands reichen Küsten dahin brausen.

Anderwärts steht es um das linke Ufer des Stromes. Hier erstreckt sich die Schiene zwar von Basel ohne Unterbrechung bis Mainz, dann aber endet sie plötzlich und überläßt — während sie zur Rechten von Jahr zu Jahr festeren Fuß faßt — ein Flußgebiet von 40 und mehr Meilen seinen veralteten, vom Genius des Jahrhunderts sonst überall verdrängten Communications-Mitteln, einer durchgängig ein Drittel des Jahres stockenden Schifffahrt oder einem anderwärts in die Küsttkammer der Vorzeit verwiesenen Fuhrwesen.

Von allen Seiten ist längst die Nothwendigkeit anerkannt, auch diese Strecke dem Dampfwege zu eröffnen; denn nur so kann der Jahrtausend alten Verkehrsstraße für Personen und Güter am linken Ufer des Rheines ihre Bedeutung erhalten, nur so kann dem Vorsprünge gewehrt werden, den durch rascheren Ausbau das rechtsrheinische Schienen-Netz mehr und mehr gewinnt.

Wie noth es thue, auf dieser Hauptstraße Europa's nicht hinter den Anforderungen der Zeit zurückzubleiben, das hat bittere Erfahrung vieler Jahre dem Reisenden, wie dem Geschäftsmann gelehrt; lauge, harte Winter sind gekommen, um wie ein Argumentum ad hominem alle Zweifel an der absoluten Unentbehrlichkeit zu lösen und das Fortbestehen der großen Lücke als eine wahre Calamität für Land und Leute darzustellen.

Daß diese Lücke ausgefüllt werde, — daß sie ohne Verzug ausgeführt werden müsse, dafür hat sich seit Jahren die Stimme des ganzen Landes erhoben.

Nicht minder fest wie die Nothwendigkeit der Herstellung steht die Ausführbarkeit der Rheinbahn; nach den Regeln der Wissenschaft von bewährten Technikern genau durchforscht *), haben auch die ungünstigsten Stellen am Mittelrhein keine unübersteiglichen, keine irgendwie außergewöhnlichen Hindernisse dargeboten; was auf so manchen an-

*) Wir verweisen hier auf die ausführlichen Erläuterungs-Berichte, welche einer ersten, den Gegenstand betreffenden, im Februar 1850 von einem provisorischen Comité zu Köln herausgegebenen Denkschrift beigelegt sind.

deren Linien mit größerer oder geringerer Anstrengung erreicht wurde, hat sich auch hier erreichbar gefunden, ja, Terrain-Schwierigkeiten, gewaltig wie jene, die anderwärts, in Oesterreich, in Sachsen und Baiern, im Süden Frankreichs (wir erinnern nur an den Semmering, an den unter Lyon durchlaufenden Tunnel von 4100 Meter), schon vielfach bewältigt worden, haben sich gar nicht oder doch nur als seltene Ausnahmen und in weit geringerem Maße gezeigt. Gilt das aber von den Bergen und Schluchten des Mittelrheines, wie leicht muß dann nicht die Arbeit in den Ebenen des Niederrheines sein, wo Hügel Berge heißen und wo oft dem Wanderer, wenn er nach diesem oder jenem Berge fragt, zur Antwort wird, er siehe darauf!

Das Hinderniß, welches seit Jahren den Ausbau verzögert hat, die von der Staats-Regierung streng festgehaltene Ansicht, daß, höheren Staatszwecken entsprechend, die Ausführung einer Eisenbahn auf dem rechten Rheinufer erst gesichert sein müsse, bevor die Concessionirung zu einer linksrheinischen Bahn ertheilt werden könne, ist mit der Concession der Linie Deutz-Gießen aus dem Wege geräumt, und gleich nach Ertheilung derselben hat die Staats-Regierung nicht länger Anstand genommen, in definitive Verhandlungen Behufs Ausführung der linksrheinischen Linie einzutreten. Das Resultat dieser Verhandlungen sind die anliegenden Concessions-Bedingungen, deren Genehmigung Seitens der hohen Staatsbehörde in Aussicht gestellt worden.

Gewissenhafte, von anerkannten Sachverständigen angestellte Ermittlungen haben die Ueberzeugung gewährt, daß, wenn auch verhältnißmäßig nicht gering, die Kosten einer Rhein-Linie, in den später zu verzeichnenden Gränzen erbaut oder resp. erworben, solche keineswegs zu den übermäßigen oder ungewöhnlichen gehören. Abgeschätzt für 46½ Meile zu 24 bis 25 Millionen Thaler, werden sie pro Meile durchschnittlich etwa 517 = à 533,000 Thaler erreichen, während 1) die Aachen-Maestrichter Bahn 570,000 Thaler, die Bergisch-Märkische 795,000 Thaler, die Berlin-Potsdam-Magdeburger 588,000 Thaler, die Köln-Mindener 597,000 Thaler, die Düsseldorf-Elberfelder 690,000 Thaler, die Rheinische Bahn 880,000 Thaler, die Saarbrücker 516,000 Thaler, die Thüringische 556,000 Thaler, die Oesterreichische Südbahn 566,000 Thaler, die frühere Wien-Bloggnitzer 672,000 Thaler, die Main-Neckar 520,000 Thaler, die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn 580,000 Thaler, die Sächsisch-Baierische 590,000 Thaler, die Sächsisch-Böhmische 622,000 Thaler, viele andere deutsche Bahnen von 4 = zu 500,000 Thaler, die Belgische Staatsbahn 540,000 Thaler, die französische Nordbahn 740,000 Thaler, Paris-St.-Germain über 2, Paris-Rouen über 1 und Rouen-Havre über 1¼ Million Thaler 2) per Meile gekostet haben.

Allerbings wird der obere Mittelrhein eine kurze Strecke darbieten, deren Kosten denen der theuersten deutscher und mancher ausländischen Bahnen nichts nachgeben werden 3). Von einem kleinen Theile auf das Ganze zu schließen, ist jedoch durchaus ungerechtfertigt, und ist es zumal, je kleiner jener und je größer dieses ist; wäre das nicht, so müßten die Belgische Staatsbahn, die auf der Bestre-Linie 30,000,000 Francs gekostet, und die Berlin-Hamburger, deren Anlage-Capital 2,153,000 Thaler für die zwei Meilen von Hamburg nach Bergedorf in sich faßt 4), ihres Gleichen kaum haben, obgleich erstere, die Belgische, wie gesagt, durchschnittlich nur 540,000 Thaler, letztere aber gar nur 408,000 Thaler pro Meile erfordert hat.

Die Herstellung einer linksrheinischen Eisenstraße von Mainz — von wo dieselbe in der Folge, auf die rechte Seite übergreifend, bis Aschaffenburg gehen*), dort in das baierische Bahnnetz münden und so das Mittelglied einer Amsterdam-Triester und einer Niederländisch-Ungarischen, einer atlantisch-adriatischen und einer atlantisch-pontischen Bahn bilden wird — bis zur Nordküste ist unabweisbar nothwendig, sie ist keineswegs unausführbar, sie ist nicht im Mißverhältnisse kostspielig.

1) Eisenbahn-Statistik pro 1853.

2) Granz. Eisenbahn-Statistik pro 1851.

3) I. Denkschrift der Köln-Mainzer Bahn.

4) Eisenbahn-Statistik pro 1853 (Seite 10).

*) Confer. : Die von der außerord. Gen.-Versamml. der hessischen Ludwigsbahn unterm 16. October 1855 gefaßten Beschlüsse (Beilage des „Actionärs“ v. 21. Oct., Nr. 95).

Nähere Bezeichnung und Zusammensetzung des linksrheinischen Bahnnetzes.

Die projectirte und der Staatsgenehmigung unter den anliegenden Concessions-Bedingungen versicherte Linie wird den Rhein von seinem Eintritte in den preussischen Westen bis zu dem Punkte begleiten, wo er, einen fremden Namen annehmend, in fremdes, gleichwohl aber befreundetes Gebiet übergeht; sie wird demnach, einschließlich der bereits mit Schienen belegten und befahrenen oder aber doch im Bau begriffenen Strecken, bestehen aus:

- a) einer neu anzulegenden Bahn von der Mündung bei Bingen bis zu Rolandseck, dem jetzigen Endpunkte der Bonn-Kölnener Bahn, 14 $\frac{1}{2}$ Meile, abgeschätzt, einschließlich des Betriebs-Materials, zu 11,000,000 Thaler, und zwar mit Rücksicht auf ein doppeltes Schienen-Gelände;
- b) letzterer Bahn von Köln bis Rolandseck, 5 $\frac{1}{2}$ Meile, zu erwerben für pppt. 1,800,000 Thaler;
- c) einem theils durch, theils um die Stadt Köln zu führenden Schienenwege, von dem jetzigen Bonn-Kölnener zu dem künftigen Rheinischen Bahnhofe, dem Freihafen und der bereits im Werden begriffenen stehenden Rheinbrücke, angeschlagen zu 1,750,000 Thaler;
- d) der im Ausbau begriffenen Köln-Crefelder Bahn, 6 $\frac{3}{4}$ Meilen, zum Anlage-Capital von 2,000,000 Thaler, einschließlich des bereits beschafften, resp. bestellten Betriebs-Materials;
- e) einer zu erbauenden Bahn von Crefeld nach Rhympwegen, 12 $\frac{1}{4}$ Meile, überschlagen, einschließlich des Betriebs-Materials, zu 4,000,000 Thaler.

Diesen sämtlichen Bahnen wäre dann, der Verbindung der beiderseitigen Bahnhöfe, der gemeinsamen Interessen und überhaupt der innigen Connexität wegen, noch

- f) die von Köln zur belgischen Gränze führende Rheinische Eisenbahn von 11 $\frac{1}{3}$ Meile anzureihen.

Der Bestimmung des preussischen Gouvernements gemäß soll mit der Herstellung einer Rheinbahn auch diejenige der schon seit einer Reihe von Jahren angeregten, von Jahr zu Jahr sich immer mehr und mehr als für einen bedeutenden Landestheil unentbehrlich herausstellenden, sogenannten Eifelbahn von Düren nach Schleiden Hand in Hand gehen, einer Bahn, die, vorerst nur als Zweigbahn der Rheinischen betrachtet, über kurz oder lang der Stamm einer internationalen Bahn, von Saar und Mosel über Trier zur Maas führend, zu werden nothwendig berufen ist.

Demnach ist den vorbezeichneten Bahnen noch sub

- g) eine Bahn von Düren nach Schleiden, von 7 Meilen, anzureihen, die ohne das erforderliche Betriebs-Material, welches von der Rheinischen Bahn mit zur Benutzung auf die Zweigbahn übergehen wird, zu 2 $\frac{1}{4}$ Million veranschlagt ist.

Endlich hat die preussische Regierung neben diesen verschiedenen Bauten noch die Anlegung einer stehenden Brücke zu Coblenz und die Ausführung einer Bahnbahn in Aussicht genommen; da indessen einerseits dafür eintretenden Falles eine hinreichende Zinsen-Garantie verheißen, andererseits aber diese Bauten einer späteren Zeit vorbehalten sind, so beschränken wir uns hier darauf, solche vorübergehend zu berühren, ohne in Folgendem näher auf sie einzugehen.

Nach den uns vorliegenden speciellen Anschlägen würde das Bau-Capital der theils zu erwerben, theils noch zu erbauenden und der Rheinischen Bahn einzuverleibenden Bahnstrecken, einschließlich des erforderlichen Betriebs-Materials, sich belaufen:

für Rolandseck-Bingen	für 14 $\frac{1}{2}$ Meile	auf 11,000,000 Thaler
„ Bonn-Rolandseck	„ 5 $\frac{1}{2}$ „	1,800,000 „
„ Köln-Crefeld	„ 6 $\frac{3}{4}$ „	2,000,000 „
„ Crefeld-Rhympwegen	„ 12 $\frac{1}{4}$ „	4,000,000 „
„ Düren-Schleiden	„ 7 „	2,250,000 „
„ Verbindungsbahn durch Köln incl. Bahnhofs- Anlage für $\frac{1}{2}$ Meile		1,750,000 „

Zusammen für 46 $\frac{1}{2}$ Meile auf 22,800,000 Thaler.

Dazu an Zinsen während der Bauzeit und

insgesamt 1,200,000 „

Ueberhaupt auf 24,000,000 Thaler.

Ermittlung des Ertrages a) für die einzelnen Theile,
b) für das Ganze excl. Rheinische Bahn,
c) für das Ganze incl. Rheinische Bahn.

Wenn nunmehr der von unserem Unternehmen zu erwartende Ertrag bemessen werden soll, so kommen die unter a. bis g. verzeichneten Bahnstrecken in Bezug auf Eigenthum und Verwaltung aus verschiedenen Gesichtspuncten in Betracht, indem man entweder:

- 1) die sub a., b., c., d., e. aufgeführten Bahnen — wobei jedoch diejenigen unter a., b. und c., wegen ihrer in einander greifenden Lage und ihres engen Zusammenhanges überhaupt, als unzertrennlich in Betracht kommen — jede als selbstständig für sich bestehend, oder
- 2) a. bis e. als einen einzigen Bahn-Complex;
- 3) die Eifelbahn für sich als Annexum der Rheinischen Bahn;
- 4) die Bahnen ad 1 und die Rheinische Bahn mit der Eifel-Zweigbahn als ein ungetrenntes, einer einzigen Gesellschaft zugehöriges und von einer einzigen Verwaltung geleitetes Ganzes, berücksichtigt.

Abchnitt I. Köln-Bingen.

Mit der ersten dieser vier Eintheilungen beginnend, hätten wir demnach zunächst die Aufgabe, den wahrscheinlichen Ertrag der von Bingen bis Köln laufenden Strecke zu ermitteln. Der leichteren Behandlung und der Uebereinstimmung der Verkehrs-Verhältnisse wegen, setzen wir dieser aber einstweilen die außerpreussische Strecke von Mainz bis Bingen hinzu, berechnen daher zuvörderst den ganzen Ertrag von Mainz bis Köln und ermäßigen hernach, da Mainz 24, Bingen aber 20 Meilen von Köln entfernt ist, das Product im Verhältniß von 24 zu 20 oder von 6 zu 5.

a. Personen-Verkehr.

Um zunächst den Personen-Verkehr annähernd zu bestimmen, den diese Linie Köln-Bingen zu erwarten hat, sind — ohne Berücksichtigung der Zunahme, die hier, wie überall, die Eisenstraße nothwendig hervorrufen wird — der jetzige Verkehr zu Lande und zu Wasser der nähere, und die Frequenz benachbarter, oder sonst verwandter Bahnen, der entferntere geeignete Anhaltspunct.

Wir werden uns dabei jedoch in der Hauptsache nur auf die Ergebnisse von 1853 — obgleich minder günstig, als die seines Vorjahres und von 1854 hinwiederum weit übertroffen — stützen, einerseits, weil, was den Wasser-Transport betrifft, die Resultate des letztgedachten Jahres noch nicht amtlich bekannt sind, dann aber, weil wir lieber zu niedrige, als zu hohe Anschläge liefern wollen.

Von den Ergebnissen anderer Eisenbahnen können wir unmittelbar nur die der Bonn-Kölner zu unserer Berechnung ziehen, indem diese und folglich auch ihre Transporte in die neue Bahn ohne Weiteres aufgehen werden; es mag indessen nicht ohne Interesse sein, aus der Zahl der deutschen Bahnen auch einige andere, namentlich solche hervor zu heben, welche einer organisirten Fluß-Schiffahrt mehr oder weniger zur Seite und daher mit ihr mehr oder minder in Concurrnz getreten sind.

Als solche betrachten wir, einschließlich der Bonn-Kölner,

an der Elbe:

- 1) Magdeburg-Leipzig,
- 2) Leipzig-Dresden;

am Rheine:

- 3) Bonn-Köln,
- 4) Köln-Minden,
- 5) die Badische Bahn,
- 6) die Taunus-Bahn.

aber erwägen, daß diese verschiedenen Störungen nicht etwa bloß relative, sondern wirkliche absolute Abhaltungen verursachen, indem der unzureichenden, zu zeitraubenden und kostspieligen anderweitigen Reisemittel wegen, die große Mehrzahl derer, welche eine Eisenbahn, wenn sie vorhanden wäre, benutzen würden, jetzt zu Hause bleiben, so dürfen wir wohl unbedenklich der obigen Anzahl noch 30,000 Personen zusetzen, welche gereist sein würden, wenn sie hätten reisen können.

Von diesen 1,080,000 fallen bloß nach dem Verhältnisse der vorausgeführten Reisezahl, jede der verschiedenen Touren genau nach ihrer wirklichen Länge berechnet, 44 Procent ausschließlich auf die Strecke von Mainz nach Köln und 22 Procent auf die größere Route, in der sie eingeschlossen ist; sie hat aber ohne allen Zweifel daran einen weit größeren Antheil, einmal, weil fast alle über die Wasserstraße Auswandernden (und aus diesen besteht die Hauptmasse der von der Niederländischen Gesellschaft beförderten Thal-Reisenden) sich, nachdem die Straßburg-Pariser Bahn die aus den oberen Rheingegenden kommenden Züge an sich gezogen hat, größtentheils zwischen Mainz, dem Einschiffungspuncte, und Köln bewegen, wo sie theils zur Rheinischen Bahn übergehen, theils weiter rheinabwärts per Dampfschiff fahren, dann aber auch, weil oberhalb Mainz sowohl, als unterhalb Köln die Schienenwege für den Reiseverkehr eine zu gewaltige Concurrenz bilden und namentlich zu Berg denselben so zu sagen ganz absorbiren.

Wir bleiben demnach hinter der Wirklichkeit weit zurück, wenn wir von diesen 1,080,000 Reisenden auf der Wasserstraße für die Rheinstraße Mainz-Köln zwei Drittel mit 720,000 in Anschlag bringen.

Nehmen wir nun ferner an, daß davon

a. mindestens zwei Drittel auf die Eisenbahn übergehen, und daß

b. diese durchschnittlich drei Fünftel derselben durchlaufen werden, — eine Annahme, welche

ad a. in der Verschiedenartigkeit der resp. Transport-Bedingungen: Schnelligkeit, mit allen damit verknüpften Vortheilen, Gewißheit der Abfahrt und Ankunft zur bestimmten Stunde und daraus hervorgehende Sicherheit des ganzen Reiseplanes, auf der einen, dagegen relative Langsamkeit, Unterbrechung, Aufenthalt, folglich fortwährend Störung des Reiseplanes auf der anderen Seite;

ad b. aber bei der Rheinreise, im Gegensatz zu vielen anderen größeren Straßenzügen, darin mehr als hinreichende Begründung findet, daß die große Mehrzahl der Reisenden, die Touristen aus allen Weltgegenden, die Gesammtheit der Auswanderer, der größte Theil der Handels- und Geschäftsleute den ganzen Weg zurücklegen, so erhalten wir für die Eisenbahn $720,000 \times \frac{2}{3} \times \frac{3}{5} =$

I. 288,000, welche die ganze Bahn zurücklegen werden.

Dieser Zahl ist zuzusetzen

II. der bisherige Personen-Verkehr zu Lande durch gewöhnliche und Extra-Posten, Omnibus, Miethkutschen, Reisen zu Pferde und zu Fuß und überhaupt durch alle neben der Wasserfahrt noch vorkommenden Reisearten, die in der Winterzeit und bei sonst der Schifffahrt nachtheiliger Witterung im Rheinthale eine nicht unbeträchtliche Bewegung bilden und welche einer Eisenbahn unzweifelhaft alle zufallen werden.

In Ermangelung aller zuverlässigen Nachrichten über diesen Verkehr schlagen wir denselben an auf 60,000 Personen oder $\frac{1}{5}$ für die ganze Bahn auf 36,000, total 324,000 Personen;

III. die jetzt schon per Eisenbahn (Bonn-Köln) neben der Wasserstraße den Rhein entlang gegangene Personen-zahl erster, zweiter und dritter Classe (die vierte Classe wird in Nachstehendem besonders zu IV berechnet werden), welche 1853 975,000 Personen-Meilen ergeben hat und demnach auf 24 Meilen für die ganze Bahn 40,000 betragen würde; endlich

IV. der Local-Verkehr von Land zu Stadt und von Stadt zu Land, der Besuch der Wochen- und Jahrmärkte, der nach den vielen Städten des linken Rheinufers (Mainz, Bingen, Bacharach, Oberwesel, St. Goar, Boppard, Coblenz, Andernach, Sinzig, Remagen, Bonn, Brühl und Köln) große Massen von Landleuten hinzieht.

In der hauptsächlich von dieser Art von Passagieren benutzten vierten Classe bewegten sich 1854

1) auf der Köln-Mündener Bahn 939,000 Personen, welche zusammen 3,470,000 Meilen durchfuhren⁶⁾, was per ganze Bahn 94,000 Personen ausmacht;

2) auf der Bonn-Köln Bahn 230,947 Personen, welche zusammen 578,000 Meilen durchfuhren⁷⁾, was per ganze Bahn 144,000 Personen ergibt.

6) Jahres-Bericht von Köln-Münden, Seite 30.

7) Jahres-Bericht von Bonn-Köln, Seite 18.

Im Verhältniß zu diesem Resultat der Erfahrung auf der Bonn-Köln- und Köln-Mindener Bahn würde für die Strecke Köln-Mainz, 24 Meilen lang, gegen 2,400,000 Meilen, und diese auf die ganze Bahn von 24 Meilen vertheilt, 100,000 Personen ergeben; wir bleiben daher gewiß unserem Grundsatz mehr als getreu, wenn wir für diese vierte Classe durch die ganze Bahn nur 40,000 Personen ansetzen.

Der Classificirung der aus dem Wasserverkehr und aus dem Verkehr der Landstraßen ermittelten 324,000 Reisenden darf füglich das Ergebniß der Rheinischen Bahn zu Grunde gelegt werden, da die Verhältnisse des Reise-Publicums nach Stand und Rang, Opulenz und Neigung sich abzufondern oder über das Gewöhnliche zu erheben (Touristen), oder aber auch, nach dem Verlangen unter dem gewöhnlichen Maß der Reisekosten zu bleiben (Auswärtiger), auf beiden Bahnen ziemlich übereinstimmen und daher, wie auf dieser, so auch auf der unsrer, ein anderes Verhältniß der ersten und dritten Classe bedingen werden, wie solches sonst allgemein Statt zu finden pflegt.

Nach ihrem Berichte pro 1854 wurde die Rheinische Bahn, auf die ganze Länge berechnet⁸⁾:

in der ersten Classe von . . .	52,684	=	27.3	pCt.
„ „ zweiten „ „ . . .	35,859	=	18.6	„
„ „ dritten „ „ . . .	104,497	=	54.1	„

benutzt, und wir hätten demnach von obigen 324,000

$\frac{3}{11}$ mit 88,364	in die erste,
$\frac{2}{11}$ „ 58,909	„ „ zweite,
$\frac{6}{11}$ „ 176,727	„ „ dritte Classe zu verweisen.

Der Tariffatz der Rheinischen Bahn ist der Concurrenz der Dampfschiffe halber auf der Strecke Köln-Mainz unanwendbar; wir legen unseren Berechnungen, in Uebereinstimmung mit den Concessions-Bedingungen, den billigeren Tarif von Köln-Minden zum Grunde, indem wir für die

erste Classe	6	Sgr. pro Meile,
zweite „	4 $\frac{1}{2}$	„ „ „
dritte „	3	„ „ „
vierte „	1 $\frac{1}{2}$	„ „ „

ansetzen.

Wir erhalten dann für Mainz-Köln:

88,000 × 4 $\frac{4}{5}$	Thlr. =	422,400	Thlr.
59,000 × 3 $\frac{3}{5}$	„ =	212,400	„
177,000 × 2 $\frac{2}{5}$	„ =	424,800	„
40,000 × 1 $\frac{1}{5}$	„ =	48,000	„

Als Gesamt-Einnahme aus dem mit den jetzt bestehenden Verkehrsmitteln zugewandten Personen-Verkehr 1,107,600 Thlr.
oder in dem Verhältnisse wie 6 zu 5 für Bingen-Köln 923,000 Thaler.

Rechnen wir dazu den Ertrag der Bonn-Köln- Eisenbahn-Personen-Transporte 1., 2. und 3. Classe⁹⁾ (die 4. Classe ist in vorstehenden 40,000 eingerechnet) rund mit 84,000* „
und an Neben-Einnahmen aus dem Personen-Transport überhaupt 28,000 „

so erhalten wir aus dieser Einnahme-Kubrik für Köln-Bingen die Gesamt-Summe von . . . 1,035,000 Thaler.

Die erfahrungsmäßig bedeutende, auf der Mindener Bahn z. B. gegen die Voranschläge 75 pCt. betragende Steigerung der Personen-Bewegung, welche die Eisenbahn direct vom Bahngebiete hervorrufen wird, so wie diejenige, welche aus der Anlage von Zweigbahnen an der Mosel, der Lahn und Nahe in einer späteren Periode entspringt, ist in dieser Berechnung gänzlich außer Betracht geblieben.

Wir würden nach Analogie anderer Rentabilitäts-Berechnungen in sehr mäßigen Schranken geblieben sein, wenn wir diese Steigerung auf die Höhe der ganzen zur Zeit bestehenden Frequenz veranschlagt hätten. Um uns aber bei

⁸⁾ Rheinischer Jahresbericht, Anlage F. A.

⁹⁾ Bonn-Köln-er Bericht, S. 19.

^{*)} Der ganze Ertrag der vier Classen ist laut Bericht 112,995 Thaler, wovon die 4. Classe mit ihrem Ertrage von 25 pCt. abgeht, mit 28,249 Thaler.

unserer Berechnung in keine Mühsen zu wiegen, wollen wir diese unausbleibliche Steigerung lediglich als Aequivalent für die Ungewißheit, ob

- 1) das Classenverhältniß der Rheinischen Bahn ganz zutreffen, ob
- 2) die Transport-Entfernung mit $\frac{3}{5}$ ganz richtig bemessen ist, und ob
- 3) unter dem Reise-Publicum der Bonn-Köln-Bahn sich nicht ein Theil befindet, der, bei Bonn die Bahn verlassend, seine Reise bergwärts zu Wasser fortgesetzt, oder bei Bonn ausgeschifft, thalwärts per Bahn nach Köln gefahren und mithin schon in der aus dem Wasserverkehr übernommenen Zahl enthalten ist.

Diese verschiedenen Momente, welche den von uns ermittelten Ertrag einiger Maßen alteriren möchten, werden jedenfalls durch die unzweifelhaft zu erwartende Steigerung des Verkehrs mehr als doppelt ausgeglichen.

Vielleicht wird uns noch der Einwurf gemacht werden, daß unsere Tarifsätze die Concurrenz mit den Dampfsschiffen zu sehr erschweren und es der Bahn unmöglich machen werden, einen so bedeutenden Theil des Reisepublicums an sich zu ziehen. Scheinbar ist dieser Einwurf gerechtfertigt, wenn man die beiderseitigen Fahrpreise und bloß diese ins Auge faßt.

Nach dem für die laufende Sommer-Periode bestehenden Tarife der niederländischen Gesellschaft, deren Sätze in der 1. Classe 24 pEt. und in der 2. Classe 14 pEt. niedriger sind, als die der Köln-Düsseldorfer, in der 3. aber letzterer gleich stehen, kostet nämlich die Fahrt von Köln nach Mainz *)

in der ersten Classe	3 Thlr. 12 Sgr.	
„ „ zweiten „		2 Thlr. 17 Sgr.
„ „ dritten „		1 Thlr. 15 Sgr.
dazu 50 pEt., wenn Billets für hin und her gelöst werden	1 Thlr. 21 Sgr.	1 Thlr. 8 Sgr. 6 Pf. — 22 Sgr. 6 Pf.
zusammen	5 Thlr. 3 Sgr.	3 Thlr. 25 Sgr. 6 Pf. 2 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf.

so daß die Einzelreise in diesem (da dergl. Billets für 12 Monate gültig sind) als Regel anzunehmenden Falle zu stehen kommt auf 2 Thlr. 16 Sgr. 6 Pf. 1 Thlr. 27 Sgr. 9 Pf. 1 Thlr. 3 Sgr. 9 Pf.

Diese Sätze sind unstreitig bedeutend geringer als die für die Eisenbahn angenommenen 4 Thlr. 24 Sgr., 3 Thlr. 18 Sgr., 2 Thlr. 12 Sgr. und 1 Thlr. 6 Sgr.

Berücksichtigt man aber die größere Langsamkeit der Fahrt, den durch Temperaturwechsel, durch hohes und niedriges Wasser so oft erzeugten Aufenthalt, den unumgänglichen Verzehr während der Fahrt, die an den vielen Ausschiffungs- und Wiedereinschiffungsorten exorbitanten Ausgaben an Trag-, Trink-, Nachen-Transport- und Affecuranz-Geldern, so wird man finden, daß die effective Differenz der Gesamt-Ausgabe nur höchst unbedeutend sein wird. Die Eisenbahn-Fahrt bietet dagegen einen Zeitgewinn, der in den heutigen Lebensverhältnissen, wo der Satz: „Zeit ist Geld“, täglich mehr Geltung erlangt, die kleine Differenz mehr wie aufwiegt. Liegt in der Concurrenz der Dampfboote schon kein Motiv, unsere Tarifsätze für zu hoch gegriffen zu halten, so sind die sonstigen Rejemittel, auf welche jetzt in den Zeiten, wo der Strom ganz oder theilweise sich der Schifffahrt verjagt, zurückgegriffen werden muß, noch weit weniger geeignet, desfalls irgend eine Befürchtung aufkommen zu lassen, denn sie sind völlig außer Stande, mit der Eisenbahn die geringste Vergleichung auszuhalten.

Nach dem Gesagten glauben wir, die in Aussicht genommenen 1,035,000 Thlr. als das Minimum des zu erwartenden Brutto-Ertrages aus dem Personen-Verkehr festhalten zu dürfen.

b. Waaren-Verkehr.

Um den für die Bingen-Köln-Bahn zu erwartenden Waaren-Verkehr annähernd zu bemessen, ist zunächst die Gesamt-Bedeutung des jetzt bestehenden Schifffahrts-Verkehrs auf dem Rheinströme festzustellen, und sodann zu ermitteln, welcher Theil davon muthmaßlich einer Eisenbahn zufallen würde.

*) Die Sätze der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft von Köln bis Mainz sind, und zwar die Einzel-Preise: I. Classe 4 Thlr. 15 Sgr. II. Classe 3 Thlr., III. Classe 1 Thlr. 15 Sgr., IV. Classe, für die Soldaten, 26 Sgr., für die halbirtten Doppel-Preise: I. Classe 3 Thlr. 11½ Sgr. II., Classe 2 Thlr. 7½ Sgr., III. Classe 1 Thlr. 3¾ Sgr.

Wir extrahiren zu diesem Behufe in Folgendem die darauf mehr oder weniger direct hinweisenden Stellen des statistischen Jahresberichts der Rheinschiffahrts-Commission pro 1853 (Seite 38—39 und 64), indem wir die darin enthaltenen Zahlen auf volle Tausende abrunden.

I. Im Jahre 1853 wurden abgefertigt Centner à 50 Kilogramm.

Beim Rhein-Zollamte zu	Zu Berg: Ctr.					Zu Thal: Ctr.				
	zur Gebühr			zollfrei	zu- sammen	zur Gebühr			zollfrei	zu- sammen
	1/1	1/4	1/20			1/1	1/4	1/20		
Emmerich	2613000	1969000	175000	148000	4905000	1218000	436000	5285000	1405000	8344000
Köln	149000	6000	2000	1150000	1307000	10000	—	—	847000	857000
Einzig	—	—	—	11000	11000	—	—	—	224000	224000
Andernach	—	—	—	55000	55000	—	—	—	719000	719000
Coblenz	2457000	929000	3890000	125000	7401000	1098000	798000	1456000	1536000	4888000
Caub	2480000	948000	3948000	88000	7464000	1084000	581000	394000	1589000	3648000
Mainz	2362000	1326000	3000000	140000	6828000	784000	477000	593000	953000	2812000
Mannheim	37000	470000	562000	327000	1396000	543000	377000	868000	1117000	2905000
Beim Mosel-Zollamte zu										
Coblenz	—	—	—	562000	562000	—	—	—	909000	909000

(S. 40.)

II. Der Orts-Verkehr in den Haupt-Häfen betrug:

	zu Berg Ctr.	zu Thal Ctr.	zusammen Ctr.
Köln	2938000	1666000	4604000
Coblenz	743000	905000	1548000
Mainz	1440000	917000	2357000

(S. 72.)

III. Von Köln

	gingen ab zu Berg: Ctr.	kamen an zu Thal: Ctr.
mit Dampfschiffen	283000	222000
zwischen Köln und Coblenz	92000	517000
von Coblenz nach der Mosel	167000	241000
zwischen Coblenz und Mainz	27000	131000
von Mainz höher	530000	271000
	1099000	1382000

IV. Bei Köln fahren vorbei 398 Segelschiffe mit:

von	Rotterdam Ctr.	Amsterdam Ctr.
nach Mainz	268000	101000
" Coblenz und Frankfurt	243000	105000
" Häfen oberhalb Mainz	698000	237000
" preussischen Häfen	39000	1000
	1248000	444000

(S. 60.)

V. Beim Rhein-Zollamte Saub passirten:

zur	1/1 Geb.	1/4	1/20	zollfrei	zusammen
für Häfen zwischen Saub und Emmerich	757000	500000	378000	1353000	2988000
für holländische Häfen	328000	81000	16000	236000	661000

(S. 65.)

Die zu Emmerich abgefertigten Bergschiffe brachten:

nach Häfen unterhalb Köln	1725000 Ctr.
" Köln	1338000 "
" Häfen zwischen Köln und Coblenz	12000 "
" Coblenz und Mainz	76000 "
" Mainz und oberhalb	1704000 "
	4855000 Ctr.

Aus dem Hafen von Mainz gingen:

zur	1/1 Geb.	1/4	1/20	zollfrei	zusammen
zu Berg: direct aus den Niederlanden gekommen	617000	397000	20000	—	1034000
" aus Häfen von der holländ. Gränze bis Mainz	880000	521000	1778000	84000	3263000
" in der Mainfahrt direct aus den Niederlanden	233000	54000	1000	—	288000
" " " " aus Häfen von der holländi- schen Gränze bis Mainz	372000	73000	1189000	55000	1689000
Ueberhaupt	2102000	1045000	2988000	139000	5374000
zu Thal	784000	477000	598000	953000	2812000

(S. 98.)

An Steinkohlen wurden versandt:

	oberhalb	nach und oberhalb			zusammen Ctr.
	Ruhrort Ctr.	Düsseldorf Ctr.	Köln Ctr.	Coblenz Ctr.	
von Ruhrort	904000	64000	360000	2715000	4043000
„ Duisburg	1456000	914000	2058000	1777000	6295000
	2360000	981000	2418000	4492000	10248000

(S. 108) kamen an zu Berg:

in Aßlu	719000 Ctr.
in Coblenz	3718000 "
in Mainz	388000 "
in Mannheim	349000 "

(S. 107.) **Die zu Coblenz, als Mittelpunkt des Mittelrheines, abgefertigten wichtigsten Gegenstände waren:**

$\frac{1}{4}$ Gebühr.	zu Berg Ctr.	darunter aus dem freien Verkehre des Zollvereins Ctr.	zu Thal Ctr.	darunter aus dem freien Verkehre des Zollvereins Ctr.
Alaun	13000	13000	—	—
Baumwolle	232000	5000	—	—
Baumwollengarn	35000	9800	2500	1100
Baumwollene Waaren	56000	43000	52000	22000
Bier	700	500	17000	17000
Blei, Bleiwaaren, Bleiröhren	16000	13000	7200	7200
Blei-, Gold- und Silberglätte	2000	2000	20000	20000
Branntwein	M. 14000	14000	1100	1100
Eisen und Stahl, geschmiedet, gewalzt, und Eisenbahn-Schienen	460000	380000	8800	8600
dito	M. 1300	1300	120000	120000
Eisen, Blech und Draht, Weißblech	29000	13000	2900	2800
Eisen- und Stahlwaaren, Blechwaaren	175000	103000	51000	18000
dito	M. 11000	11000	2700	2700
Farbwaaren	19000	10000	26000	25000
Flachs, gehechelt, verpact	10000	2000	2400	2200
Gewürze, nicht genannte Specereien	17000	800	300	300
Glas und Glaswaaren	17000	16000	7000	6700
Haare	12000	6600	29000	28000
Häute und Felle	11000	7300	2600	2600
Käse	500	200	16000	5000
Kaffee	327000	7000	100	100
dito	M. 23000	23000	—	—
Kurze Waaren	6300	3900	36000	35000
Leinengarn, Leinwand	21000	9900	9700	9600
Leder und Lederwaaren	—	—	11000	11000
Mineralwasser	700	700	48000	48000
Obst, getrocknetes	300	200	16000	16000

$\frac{1}{2}$ Gebühr.	zu Berg	darunter aus dem freien Verkehre des Zollvereins	zu Thal	darunter aus dem freien Verkehre des Zollvereins
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Del, Cocosnussöl, Palmöl.	48000	2800	300	300
Dele, alle anderen	57000	22000	3700	3600
Papier, Pappdeckel	11000	11000	18000	18000
Porzellan, Steingut	3300	2700	12000	12000
dito			19000	19000
M.	—	—		
Reiß	87000	4700	800	800
Säuren	1300	1300	10000	10000
Schwerspath	100	100	50000	50000
Soda	26000	9700	4600	4500
Steinwaaren, Schiefertafeln und dergleichen.	200	100	17000	17000
Tabak, roher	78000	6000	60000	58000
dito fabricirter.	22000	11000	23000	22000
Talg, Seife, Lichte, Talgöl	22000	9700	8900	8900
Terpentinöl	11000	4500	—	—
Thran	24000	2600	—	—
Wein, Most	26000	8600	206000	204000
dito			59000	59000
M.	2000	2000		
Wolle, rohe	1600	600	14000	14000
Wollengarn, Wollenwaaren	20000	11000	10000	9800
Zink und Zinkwaaren.	14000	13000	—	—
Zucker, roher	34000	—	—	—
dito roher			—	—
M.	20000	20000		
dito raffinirter.	327000	309000	—	—
Zündhölzer.	100	100	23000	21000
Diverse Waaren	183000	65000	112800	112800
dito			78600	78600
M.	94300	94300		
Summa $\frac{1}{2}$ Gebühr	2622000	1332000	1218000	1132300
$\frac{1}{4}$ Gebühr.				
Bruch- und behauene Steine, Backsteine, Mühl- und Schleifsteine, Marmor, Flintensteine zc.	26000	23000	181000	181000
dito			61000	61000
M.	—	—		
Roheisen, altes Eisen.	213000	18000	275000	275000
dito			24000	24000
M.	187000	187000		
Getreide und Hülsenfrüchte	475000	216300	227000	227000
dito			7000	7000
M.	26000	26000		
Lohrinde, Gerberlohe	8200	8200	21000	21000
dito			1900	1900
M.	—	—		
Mühlen-Fabricate.	11000	9600	9300	9300
Pech und Harz	41000	17000	—	—
Sämereien.	5300	3400	30000	30000
Schwefel	62000	2000	—	—
Farbhölzer.	28000	3700	—	—
Salpeter	13000	2500	—	—
Salz	2000	1900	15000	15000
dito			—	—
M.	32000	32000		
Diverse Waaren	44500	31000	57800	57800
dito			4000	4000
M.	4000	4000		
Summa $\frac{1}{4}$ Gebühr	1178000	583000	914000	914000

$\frac{1}{20}$ Gebühr.	zu Berg. Ctr.	darunter aus dem freien Verkehre des Zollvereins ins Ctr.	zu Thal Ctr.	darunter aus dem freien Verkehre des Zollvereins ins Ctr.
Brennholz, Holzkohlen	35000	35000	38000	38000
dito M.	—	—	38000	38000
Eisen, Erz, Braunstein und sonstige Erze	26000	26000	1232000	1232000
dito M.	77000	77000	1200	1200
Steinkohlen	3718000	3711000	73000	73000
dito M.	8100	8100	137000	137000
Schiefersteine, Leien	9700	9700	7400	7400
dito M.	—	—	88000	88000
Töpferwaaren	22000	17000	2300	2300
Traß, gemahlen	37000	34000	—	—
Alaun- und Vitriolstein in Erde	—	—	33000	33000
Schwerspath	—	—	15000	15000
Diverse Gegenstände	42800	23800	55300	52300
dito M.	3400	3400	5800	5800
Summa $\frac{1}{20}$ Gebühr	3979000	3944000	1726000	1723000
Zollfrei.				
Dünger, aller Art	10000	2500	81000	81000
Erden	38000	31000	46000	46000
dito M.	48000	48000	—	—
Kartoffeln	—	—	600000	600000
dito M.	—	—	19000	19000
Gyps, roh und gemahlen	29000	29000	733000	733000
dito M.	—	—	201000	201000
Knochen, Knochenmehl	—	—	25000	25000
Obst, frisches	17000	17000	11000	11000
Diverse Gegenstände	31300	22800	39000	39000
dito M.	700	700	8000	8000
Summa Zollfrei	174000	151000	1763000	1763000
Wiederholung.				
$\frac{1}{4}$ Gebühr	2622000	1332000	1218000	1132000
$\frac{1}{4}$ "	1178000	583000	914000	914000
$\frac{1}{20}$ "	3979000	3944000	1726000	1723000
Zollfrei	174000	151000	1763000	1763000
Total	7953000	6010000	5621000	5532000

Der vorstehenden Aufstellung gemäß sind durch die Strecke Mainz-Köln, oder wenigstens einen Theil derselben, gegangen folgende Mengen:

Abgefertigt beim:	zu Berg: Ctr.	zu Thal: Ctr.
Rhein-Zollamte Coblenz	7401000	4888000
Mosel-Zollamte "	562000	909000
Rhein-Zollamte Köln	1307000	857000
" Linz	11000	224000
" Andernach	55000	719000
" Simmerich: nach Häfen zwischen Köln und Coblenz 12000		
dito Coblenz und Mainz 76000	1792000	—
dito Mainz und höher 1704000		
Zusammen	11128000 Ctr.	7597000 Ctr.
	18,725,000 Ctr.	

und wenn wir diesen Zahlen einerseits den außer der amtlichen Abschreibung gebliebenen Binnenverkehr von Hafen zu Hafen und Ort zu Ort, andererseits aber den Frachtverkehr zu Lande hinzurechnen, so dürfen wir mit Zuverlässigkeit annehmen, daß sich eine Masse von mehr als 20,000,000 Centner auf der unserer Bahn anheinsfallenden Strecke bewegt habe.

Haben wir so die gesammte heute per Schifffahrt bewirkte Güterbewegung auf der Strecke Köln-Mainz ermittelt, so bleibt noch zu bemessen, wie viel von dieser Masse sich künftig wohl der Eisenbahn zuwenden wird.

Wo Eisenbahnen und Schifffahrt neben einander gehen und sich den Waaren-Transport streitig machen, sind es folgende Momente, welche hauptsächlich in Erwägung kommen, und mitunter mehr als die Frachten selbst für die eine oder andere Transport-Art den Ausschlag geben.

1) Schnelle oder langsame, jedenfalls sichere Beförderung innerhalb einer gegebenen Zeit.

Seine ist die erste und wichtigste Rücksicht, die den Kaufmann bei der Wahl zwischen den für seine Bezüge ihm zur Disposition stehenden Transport-Mitteln leitet; denn sie setzt ihn in den Stand, nicht allein jedesmal, wenn seine Vorräthe dem Erschöpfen nahe sind, gleich neue Anschaffungen zu machen, oder von eintretenden günstigen Conjunctionen Vortheil zu ziehen, sondern auch seine Bezüge in kleinere Partien einzutheilen, sie demnach öfter zu wiederholen, und so entweder mit einem kleineren Capital zu arbeiten, oder aber, was auf dasselbe heraus kommt, sein Capital öfter umzuschlagen.

Nächst dem beugt sie den Verlusten vor, welche das Gut während eines längeren Transportes zu erleiden, so wie denen von Havarien mancherlei Art, die letzterer in seinem Gefolge hat. Die Schnelligkeit des directen Transportes auf weiten Strecken hat eine bedeutende Steigerung des Verkehrs, einen der durch Beseitigung des Zwischenhandels bewirkten Dekonomie entsprechend erhöhten Consum zur nothwendigen Folge.

2) Ununterbrochene oder von Zeit und Witterung abhängige Beförderung.

Könnte es irgend einem Zweifel unterliegen, wie so sehr viel daran liegt, zu jeder Jahreszeit und bei jeder Witterung eine ungehinderte Verbindung zwischen den großen Entrepots — den großen Centren der Production — und den Consumtions-Orten zur Hand zu haben, so möge man sich in Gedanken nur in eine Gegend versetzen, die ihr Heizmaterial bloß zu Wasser beziehen kann und nun im Winter dieses Monate lang in eine Eisfläche verwandelt sieht, oder der Calamität gedenken, die über ein Land hereinbricht, das, durch Mißwachs genöthigt, seinen Getreide-Bedarf aus der Entfernung zu holen, nur auf wenige Tage seine Zufuhren einstellen muß. Welche Stockungen erleidet nicht jetzt im Winter der Verkehr von Ort zu Ort, von Land zu Land, wo Eisenbahnen noch fehlen und Land- und Wasserstraßen die einzigen Communications-Mittel bilden! Daß es unmöglich ist, auf solchen Linien concurrenzfähige industrielle Etablissements zu errichten, wenn diese Etablissements schwere Massen von Rohstoffen erheischen, wird Jedem sofort einleuchten. Die in der Nothwendigkeit, größere Lagerbestände zu halten, in der Schwierigkeit, jede günstige Conjunction gleich zu benutzen und die Fabricate jederzeit rasch zu versenden, liegenden commercieellen Nachtheile sind so durchschlagend, daß wir an vielen Orten an den von Eisenbahnen durchschnittener Landes-theilen neue Industriezweige üppig emporsprießen sehen, während anderweitig jahrhundertalte industrielle Thätigkeit unter der Ungunst neuer Verhältnisse kümmerlich verfiert.

Der große Vorzug der Eisenbahn vor der Schifffahrt in Bezug auf Regelmäßigkeit und Schnelligkeit des Transportes ist auf den bestehenden Bahnen bereits in hohem Maße zur Geltung gebracht.

Während der Rhein 1853 981,000 Centner Kohlen nach Düsseldorf und oberhalb und 791,000 Centner nach Köln brachte, hat die Köln-Mindener Eisenbahn in demselben Jahre nach

Düsseldorf	535,600 Centner,
Benrath	170,300 "
Langenfeld	106,400 "
Küppersteg	145,800 "
Mülheim	384,900 "
<hr/>	
mithin nach Düsseldorf und oberhalb	1,343,000 Centner,
und nach Deutz	1,541,000 "
<hr/>	
also im Ganzen	2,884,000 Centner

transportirt.

Es kamen also, Wasser- und Eisenbahn-Transporte zusammengerechnet:

nach Düsseldorf und oberhalb	981,000 und 1,343,000 = 2,324,000 Centner,
" Köln-Deutz	791,000 " 1,541,000 = 2,332,000 "
	<hr/>
	4,656,000 Centner,

so daß 62 pCt. der ganzen Steinkohlen-Zufuhr der Bahn zugefallen sind.

An Hand der Erfahrung darf demnach angenommen werden, daß von den auf der Strecke zwischen Köln und Mainz verführten Berggütern — wenn wir davon, um auch hier wieder lieber zu gering als zu hoch zu schätzen, zwei Millionen Centner für überseeische Producte, weil direct von Schiff zu Schiff verladene, abrechnen — die Eisenbahn auf mindestens die Hälfte fügl. Rechnung machen kann.

Von diesen Berggütern sind 7,400,000 Centner beim Rhein-Zollamte Coblenz (das Rhein-Zollamt Caub weist eine gleiche Quantität nach) abgefertigt, also nach Coblenz gekommen und auch zum überwiegenden Theile weiter gegangen, da in den Zwischenhäfen Biebrich und Bingen im Ganzen (Berg und Thal zusammengekommen) nur circa 500,000 Centner ausgeladen, von Mainz allein aber noch 5,374,000 Centner bergwärts weiter gesandt wurden, die entweder direct aus den Niederlanden oder aus Häfen von der holländischen Gränze bis Mainz kamen. Außerdem wurden zu Emmerich 1,700,000 Centner für Mainz und höher hinauf abgefertigt, welche den bei Coblenz abgefertigten 7,400,000 Centnern hinzutreten.

Wenn man die zu Köln (conf. Seite 9) verzollten Quantitäten von 1,307,000 Etrn. nur zu $\frac{1}{3}$ der Strecke, also für die ganze Strecke mit	435,000 Etr.	
die zu Biebrich und Bingen abgesetzten 500,000 Etr. zu $\frac{3}{4}$ der ganzen Strecke mit	375,000 "	annimmt,
dazu die in Coblenz abgefertigten 7,400,000 Etr., nach Abzug der obigen 500,000 Etr., in Rechnung stellt mit	6,900,000 "	
und die zu Emmerich für Mainz abgefertigten	1,700,000 "	hinzurechnet,
	<hr/>	
so gelangt man auf ein Total-Quantum an Berg-Gütern	9,410,000 "	
wovon wir vorerst nur die größere Hälfte mit 5,000,000 Etr. für den Eisenbahn-Verkehr vindiciren wollen.		

Die 7,600,000 Centner Thal-güter fließen fast ausschließlich aus dem freien Verkehr der Zollvereins-Staaten und begreifen an massenhaften Artikeln, soweit die Abfertigungs-Nachweisungen des Rhein- und Mosel-Zollamtes solche namentlich auführen, folgende Mengen in sich:

Eisen und Eisenwaaren	184,000 Centner.
Mineralwasser	48,000 "
Schwerspath, $\frac{1}{1}$ und $\frac{1}{20}$ Geb.	65,000 "
Roher und fabricirter Tabak	83,000 "
Wein	265,000 "
Steine	240,000 "
Roheisen	300,000 "
Getreide	227,000 "
Erze	1,232,000 "
Steinkohlen	210,000 "
Schieferstein	95,000 "
Dünger	81,000 "
Erde	46,000 "
Kartoffeln	620,000 "
Gyps	934,000 "
	<hr/>

4,630,000 Centner.

Treffen nun hier auch die Momente, welche zu Berg der Eisenbahn entschieden den Vorzug geben müssen, nicht alle vollständig zu, so bleibt ihr doch immer noch sowohl die raschere, als die ununterbrochene Beförderung — wemgleich erstere in geringerem Grade — zur Seite. Wir nehmen von den zu Thal beförderten $7\frac{1}{2}$ Million nur $2\frac{1}{2}$ Million für die Eisenbahn in Aussicht und halten uns überzeugt, daß wir bei dieser Annahme gegen die künftige Erfahrung weit zurückbleiben.

Wir erhalten somit im Ganzen für den Bahn-Transport

5 Millionen zu Berg,

2 1/2 " zu Thal.

Es fragt sich nun, welcher Tariffatz adoptirt werden müsse, um diese Massen, der Schifffahrt gegenüber, wirklich auf die Bahn zu ziehen und sie auf die Dauer darauf zu erhalten.

Die Wasserfrachten betragen gegenwärtig, nach dem Tagfrachten-Verzeichniß, für die Rangfahrten des Schifffahrts-Vereines zu Köln pro 1855:

	Bei vollem Rheinzoll.	Bei ermäßigtem Rheinzoll für außerdeutsche Erzeugnisse.	Bei bergf. von inländ. Erzeugnissen.	Bei 1/4 Gebühr inländ. Gut.	Bei 1/4 Gebühr ausländ. Gut.	Bei 1/20 Gebühr inländ. Gut.	Bei 1/20 Gebühr ausländ. Gut.	Bei Zollfreiheit.
Zu Berg. Niedrigste Fracht 15 Kr. = 54 Ets. incl. Verftgebühr in Köln.								
Werftgebühr in Mainz	5 "							
Krahnengebühr in Mainz oder Köln	4 "							
Wagegebühr dito	3 "							
Dazu an Rheinzoll	66	66	66	66	66	66	66	66
Zusammen oder Sgr.	33	33	18	9	17	2	4	—
	99	99	84	75	83	68	70	66
Mittlere Fracht 17 Kr., also mehr 57 Ets. Sgr.	7.92	7.92	6.72	6.—	6.64	5.44	5.60	5.28
Höchste " 19 " " " 1.14 " "	8.49	8.49	7.29	6.57	7.21	6.01	6.17	5.85
	9.06	9.06	7.86	7.14	7.78	6.58	6.74	6.42
Zu Thal. Niedrigste Fracht 10 Kr. = 36 Ets. Nebenkosten wie vor	48	48	48	48	48	48	48	48
Dazu an Rheinzoll	27	17	12	6	14	1	3	—
Zusammen oder Sgr.	75	65	60	54	62	49	51	48
Mittlere Fracht 12 Kr., also mehr 0.57 Ets. Sgr.	6.—	5.20	4.80	4.32	4.96	3.92	4.8	3.84
Höchste " 14 " " " 1.14 " "	6.57	5.77	5.37	4.89	5.53	4.49	4.65	4.41
	7.14	6.34	5.94	5.46	6.10	5.6	5.22	4.98

Ein Tariffatz von 2 1/2 Pfennig pro Centner und Meile oder 5 Silbergroschen für die ganze Bahn zu Berg würde folglich die Wasser-Transportkosten bei niedrigster Fracht und voller Zollfreiheit nicht einmal erreichen; ein zweiter Satz von 3 Pfennigen pro Centner und Meile oder 6 Silbergroschen für die ganze Bahn würde bei 1/20 Zollgebühr mit der mittleren Wasserfracht gleichstehen und bei 1/4 Gebühr sich so günstig wie die niedrigste Fracht stellen, während ein dritter Satz von 4 Pfennigen pro Meile oder 8 Silbergroschen pro ganze Bahn der niedrigsten Wasserfracht beim vollen, und der höchsten beim ermäßigten Rheinzolle die Wage halten würde.

Zu Thal würden dagegen 1 3/4 Pfennig pro Meile oder 3 1/2 Silbergroschen pro Bahn schon gegen zollfreie und 1/20 Gebühr Güter der niedrigsten Fracht das Uebergewicht geben; 2 1/2 Pfennig oder 5 Silbergroschen pro ganze Bahn würden der mittleren Fracht bis einschließlich der 1/4 Gebühr durchgängig den Rang ablaufen, und 3 1/2 Pfennig endlich oder 7 Silbergroschen mit der höheren Fracht bei vollem Rheinzolle im Gleichgewichte stehen.

Die Eisenbahn würde demnach, wenn sie die in gewöhnlicher Fracht zu transportirenden Güter in drei Classen eintheilte und diese zu Berg mit 2 1/2 Pf., 3 Pf., 4 Pf., zu Thal mit 1 3/4 Pf., 2 1/2 Pf., 3 1/2 Pf. belegte, ihren Zweck, die obigen 7 1/2 Million Ctr. an sich zu ziehen, vollständig erreichen.

Wenn wir nun, nach Analogie der vom Rhein-Zollamte Coblenz nachgewiesenen Quantitäten, von den fünf Millionen Berggütern etwa die Hälfte für Waaren der niedrigsten Classe ansehen und von der anderen Hälfte 2/3 der zweiten, 1/3 aber der ersten Classe anweisen, von letzterer jedoch 34,000 Ctr. für die Eisfracht ausscheiden, so erhalten wir:

2,500,000	Str.	. . .	à	5	Sgr.	. . .	Thlr.	416,667
1,666,000	"	. . .	"	6	"	. . .	"	333,200
800,000	"	. . .	"	8	"	. . .	"	213,333
34,000	"	Gilgut	"	15	"	. . .	"	17,000

Summa für die Bergfahrt . . . Thlr. 980,200

Dazu rechnen wir, um für die Thalfahrt mit voller Zuverlässigkeit zu Werke zu gehen:

2,200,000	Str.	à	3½	Sgr.	. . .	256,666	Thlr.
200,000	"	"	5	"	. . .	33,333	"
100,000	"	"	7	"	. . .	23,333	"
							<u>313,332</u>

und erhalten so für den Waaren-Transport, sofern derselbe sich aus den Ergebnissen der Schifffahrt bemessen läßt, in runder Zahl . . . Thlr. 1,293,000

Bei fast übertrieben ängstlicher Abschätzung hätten wir demnach:

- | | | |
|---|-------|------------|
| 1) für den Personen-Verkehr | Thlr. | 1,035,000 |
| 2) für den Waaren " | " | 1,293,000 |
| und wenn wir noch | | |
| 3) für Vieh-Transport-Verkehr | " | 10,000 |
| 4) für den bisherigen Ertrag der Bonn-Kölnener Bahn zu 2 u. 3 | " | 13,000 |
| 5) an sonstigen Einnahmen | " | 25,000 |
| 6) für die Kölner Verbindungsbahn | " | 124,000 *) |

zusetzen, so gelangen wir zu einer Brutto-Einnahme von . Thlr. 2,500,000

Die Ausgaben haben im Jahre 1854 betragen in Procenten der Brutto-Einnahme für
 Bahn-Verwaltung. Transport-Verwaltung. allgem. Verwaltung. zusammen.

bei der Rheinischen Bahn	8.75	27.27	3.29	39.31
" " Köln-Mindener, nach				
Abzug der aus dem Reserve-, resp. Erneuerungs-Fonds geleisteten Ausgaben.	10.44	25.84	1.26	37.51

Wir werden hiernach solche mit 40 pCt. keinesfalls zu niedrig aufschlagen und hätten
 folglich von obigen Thlr. 2,500,000
 an Kosten " 1,000,000

abzusetzen, was dann an Netto-Einnahme Thlr. 1,500,000
 oder von 14½ Million Capital, wozu noch auf den rathlichen Antheil des Neubaus von Rolandseck bis Bingen in reichlicher Berechnung ¾ Millionen und desjenigen der Verbindungs-Bahn in Köln ¼ Million Thaler an Zinsen zc. während der Bauzeit kommen, mithin von 15½ Million Thaler 9,7 oder beinahe 9¾ pCt. ergäbe.

Die Linie Köln-Bingen stellt also bei den mäßigsten Voranschlägen, basirt auf einem der für die Schifffahrt ungünstigen Jahre, schon eine hohe Revenue in Aussicht, die sich noch wesentlich steigern wird, wenn ein Theil des Anlage-Capitals durch Prioritäts-Obligationen aufgebracht wird.

Eine nicht zu entfernte Zukunft dürfte aber wohl diese Revenue bis zu einer Höhe steigern, welche die fragliche Linie den allerergiebigsten des Festlandes in Europa zur Seite stellen möchte.

*) Der Tarif dieser Bahn soll so normirt werden, daß er 5 pCt. Netto-Ertrag des zu verwendenden Capitals von ppt. 1¼ Million Thaler aufbringe und zwar nach Abzug von 50 pCt. Betriebskosten. Hiernach fällt obige Summe der Gesamt-Brutto-Einnahme zu.

Abchnitt II.

Köln-Crefelder Bahn.

Für die bereits im Ausbau begriffene und dem Verkehre binnen kurzer Zeit anheimfallende Köln-Crefelder Bahn können wir, so lange sie als bloße Local-Bahn für sich allein besteht, in Ermangelung allen und jeden Materials keine nur irgendwie begründete Wahrscheinlichkeits-Berechnung aufstellen und müssen es lediglich bei der Bemerkung bewenden lassen, daß die Anlage-Kosten derselben sich weit niedriger, als die der anderen bisher im Betriebe befindlichen Bahnen auf dem linken oder rechten Rheinufer, mit einziger Ausnahme der Bonn-Köln, stellen und daß diese Bahn zunächst berufen ist, den sehr lebhaften Personen-Verkehr der Kreise Gladbach, Crefeld und Kempen mit Köln zu vermitteln. Eine ganz andere Bedeutung als in nächster Zukunft wird die Köln-Crefelder Bahn erlangen, sobald dieselbe nach Rymwegen verlängert und durch eine Verbindungsbahn mit der Linie Köln-Bingen in Zusammenhang gebracht sein und wenn die an dieser Bahn erschürften Kohlen zur Exploitation gelangt sein werden. Die Strecke Köln-Crefeld wird dann als Theil eines größeren Ganzen und Kohlen nach den verschiedensten Richtungen versendend, einen Güterverkehr haben, der dem jetzt auf der Strecke der Köln-Mindener Bahn von Duisburg bis Köln bestehenden Güter-Verkehre würdig zur Seite treten wird.

Abchnitt III.

Köln-Crefeld-Rymwegen.

Fassen wir daher die beiden Strecken Köln-Crefeld und Crefeld-Rymwegen zusammen, so bilden sie eine Fortsetzung der im Abschnitt I. behandelten Rheinbahn, und wir können sodann auch wieder mehr oder weniger die dort benutzten Materialien zur Hand nehmen, werden dabei aber zugleich zu berücksichtigen haben, daß wir hier auf der rechten Seite eine Parallel-Bahn finden, deren Ergebnisse neben denen des Wasser-Transportes bei unseren Berechnungen in Betracht gezogen werden müssen.

1. Personen-Transport.

Wir hatten Seite 5 u. 6 die gesammte rheinauf- und rheinabwärts beförderte Personenzahl zu 1,080,000 ermittelt, davon 720,000 der Strecke Mainz-Köln zugewiesen und folglich 360,000 für den Niederrhein von Köln bis Rotterdam übrig gelassen.

Davon fielen 40,000 auf die Schiffe der niederländischen Gesellschaft und diese wollen wir, in der Unterstellung, daß der überwiegende Theil der mit diesen Schiffen Reisenden sich innerhalb der Grenzen des niederländischen Gebietes bewegt, in Abzug bringen.

Von den Passagieren der kölnischen und düsseldorfer Boote dürfen wir hingegen annehmen, daß bei ihnen der umgekehrte Fall vorhanden, d. h. daß sie in der großen Mehrzahl die deutsche Flußstrecke befahren haben, und wir glauben daher nicht fehlzugreifen, wenn wir von den 360,000 verbleibenden 320,000 nur $\frac{1}{4}$ für die Fahrt auf der Waal in Abzug bringen. Sonach bleiben für Köln-Rymwegen 240,000, von denen wir indessen bloß die Hälfte, also 120,000 Personen, für unsere Bahn in Anspruch nehmen wollen.

Nun hat außerdem im Jahre 1854 die Köln-Mindener Bahn auf der den Rhein entlang laufenden Strecke zwischen Deutz und Oberhausen befördert:

Personen:	auf Meilen:	Macht in runder Zahl Personen-Meilen.
31,000.	0,6.	19,000.
54,000.	1,—.	54,000.
7,500.	1,1.	8,000.
54,000.	1,2.	65,000.
74,000.	1,3.	96,000.
33,000.	1,8.	59,000.
2,700.	2,—.	5,000.

Zu übertragen: 256,200.

„

296,000.

Uebertrag:	256,000.	"	296,000.
	13,000.	2,1.	27,000.
	21,000.	2,4.	50,000.
	40,000.	2,7.	108,000.
	2,500.	3,2.	8,000.
	63,000.	3,3.	208,000.
	11,000.	3,8.	42,000.
	62,000.	4,3.	265,000.
	11,000.	4,5.	50,000.
	170,000.	5,1.	867,000.
	2,000.	5,6.	11,000.
	1,200.	5,7.	7,000.
	800.	6,8.	5,000.
	1,400.	6,7.	9,000.
	1,000.	7,6.	8,000.
	2,500.	7,8.	20,000.
	25,000.	8,4.	210,000.
	2,000.	8,8.	18,000.
	73,000.	9,4.	686,000.

758,600 Personen mit 2,905,000 Personen-Meilen,

was auf die ganze Strecke von 9,4 Meilen = 300,000 Personen durch die Bahn fahrend und auf die Person 3,8 Meilen ausmacht.

Freilich wird von diesem Reise-Publicum der Köln-Mündener Bahn wenig oder nichts auf die unsrige übergehen; allein so wie jene lediglich durch die Gelegenheit, welche sie zum Reisen geboten, die Lust und das Bedürfnis zum Reisen geweckt und Leute, die früher zu Hause blieben, zum Reisen angeregt hat, wie dies überall geschehen wo Eisenbahnen entstanden sind, so wird es auch auf unserer Bahn der Fall sein, wenn sie nur den Fonds dazu hat, d. h. wenn sie Bezirke durchläuft, die von vielen Menschen und zumal von solchen bewohnt sind, die nicht Jahr aus Jahr ein, an der Scholle kleben.

Diese Bedingung trifft aber bei Köln-Rheinwegen links des Rheines in eben dem Maße zu, als bei der von Köln-Münden durchlaufenen rechtsrheinischen Strecke; denn während wir rechtsrheinisch die Kreise

1. Solingen mit 63,000 Seelen,
2. Elberfeld " 118,000 "
3. Düsseldorf " 73,000 "
4. Duisburg " 97,000 "
5. Rees " 49,000 "

finden, von denen die zwei ersteren nur zum Theil, die letzteren aber kaum als bedeutende Benutzer der Köln-Mündener Bahn in ihrer jetzigen Ausdehnung betrachtet werden können, haben wir links die ebenfalls, wie jene, industriereichen Kreise:

1. Neuß mit 35,000 Seelen,
2. Gladbach " 56,000 "
3. Erefeld " 53,000 "
4. Gelbern " 91,000 "
5. Cleve " 48,000 "
6. Grevenbroich " 34,000 "
7. Kempen " 58,000 "

die so zu fagen ganz, und

welche zum großen Theil unsere Bahn mit Reisenden überziehen werden.

Was aber noch mehr ist, die rechte Seite hat unmittelbar an der Bahn oder doch in ihrem Bereiche nur wenig Städte von Bedeutung, und man ist hier mit der Aufzählung zu Ende, wenn man Mülheim a. Rh., Düsseldorf, Elberfeld, Duisburg, Mülheim a. d. Ruhr, Ruhrort nennt und künftig Wesel und Emmerich hinzugerechnet hat, wöh-

rend links Neuß, Gladbach, Bierßen, Rheydt, das in fast unglaublicher Weise aufblühende Crefeld (1805: 7000, jetzt 40,000 Einwohner), Uerdingen, Kempen, Düßen, Geldern, Rheinberg, Neurs, Orsoy, Xanten, Cleve, Goch und Calcar ic. angetroffen werden.

Die Städte aber sind es, welche die Masse des Reisepublicums liefern, denn den Landmann, allgemein genommen, fesselt im Sommer der Pflug, im Winter aber der Ofen.

Wir dürfen also wohl auf eine eben so große Zahl von einheimischen Reisenden rechnen, wie die rechtsrheinische Parallelbahn aufzuweisen hat, wollen aber, mit Rücksicht darauf, daß der Verkehr Zeit bedarf, um sich zu bilden, fürs Erste eine geringere Zahl und zwar nur die Hälfte mit 150,000 durch die ganze Bahn annehmen.

Dies gäbe auf 19 Meilen	2,850,000	Personen=Meilen,
und wenn wir diesen die aus dem Wasser=Verkehr in Ansatz gebrachten 120,000 eben=		
falls nur mit 3.8 Meilen=Personen, folglich mit	476,000	„
zusetzen, so gelangen wir zu	<u>3,326,000</u>	Personen=Meilen,
	oder in runder Zahl	<u>3,300,000</u> „

Um bei Vertheilung dieser Zahl in Classen in keine Ueberschätzung zu fallen, dürfen wir derselben nicht, wie im ersten Abschnitt, den Maßstab der Rheinischen Bahn zu Grunde legen, da hier andere Classen=Verhältnisse vorherrschen werden. Unter Beibehaltung (wie bei Köln=Bingen) der Köln=Mündener Personen=Tariffätze legen wir das Ergebniß von Köln=Münden zu Grunde, welches 1854*) sich auf

	3 %	für die erste Classe,
	29 %	„ „ zweite „
	27 %	„ „ dritte „
	41 %	„ „ vierte „
gestellt hat, und erhalten so in der 1. Classe zu 6 Sgr.	19,800	Thlr.,
„ „ 2. „ „ 4 1/2 „	143,500	„
„ „ 3. „ „ 3 „	89,100	„
„ „ 4. „ „ 1 1/2 „	67,600	„
	<u>zusammen</u>	<u>320,000</u> Thlr.
Dazu die Neben=Einnahme angenommen mit	10,000	„
	<u>im Ganzen</u>	<u>330,000</u> Thlr. Ertrag aus dem Personen=Verkehr.

2. Güter-Transport.

Der Ermittlung des Güter=Transports schicken wir folgende Notizen voraus:

Nach dem Journal officiel de la Haye vom Februar 1855 wurden 1854 rheinauf= und abwärts 17,221,000 Centner Güter transportirt**). Außer diesem durch holländische Vermittlung betriebenen Zwischenhandel machte Deutschland mit England und anderen überseeischen Ländern einen directen Handel von mehr als 150,000 Tonnen oder 3 Millionen Centnern***).

Wir dürfen voraussetzen, daß die holländischen Mittheilungen nur diejenigen Gütermengen im Auge gehabt haben, bei denen das Land unmittelbar theilhaftig gewesen, und daß mithin der deutsche Verkehr von Hafen zu Hafen darin nicht begriffen sei. Dieser allgemeinen Bemerkung lassen wir nachstehende Zahlen=Angaben folgen:

*) Köln=Mündener Bericht pro 1854 Seite 31.

***) Denkschrift betreffend die Anlage einer holländischen Eisenbahn von Glisteningen nach Venloos.

****) ibid. mit Bezug auf die officiële Statistiek der Nederlanden.

1) Unter den beim Rhein-Zollamte Emmerich abgefertigten Berggütern befanden sich für Häfen der linken Rheinseite	2,124,000 Centner *)
Davon setzen wir ab, als für's Erste vielleicht noch der Schifffahrt verbleibend,	
a) sämtliche Zufuhren zu Berg bis Köln, welche mit Dampfschiffen, Schlepplähnen, Segelschiffen aus niederländischen und überseeischen Häfen gekommen sind	974,000 Centner **),
b) sämtliche in Schlepplähnen direct aus den Niederlanden nach Mainz geführte	265,000 „ ***)
	<hr/>
Zusammen	1,239,000 „
	<hr/>
2) Beim Rhein-Zollamte Coblenz wurden abgefertigt zu Berg	885,000 Centner.
Darunter aus dem freien Verkehr der Vereinsstaaten	7,401,000 Entr. ****)
	5,467,000 „
	<hr/>
Bleiben zu berücksichtigen	1,934,000 Centner.
wofür wir 1½ Million für unsere Strecke in Rechnung bringen.	
3) Bei den Wasser-Zollämtern zu Coblenz wurden abgefertigt zu Thal	5,797,000 „ †)
Deßgleichen von Andernach	719,000 „
	<hr/>
Davon kamen nach Köln zu Thal	6,516,000 Centner.
	1,397,000 „
	<hr/>
bleiben	5,119,000 Centner,
welche von diesen Gütern thalabwärts weitergegangen sind, wofür wir jedoch nur 300,000,000 Centner ansetzen wollen.	
4) Beim Rhein-Zollamte Köln wurden thalwärts abgefertigt 857,000 Centner ††), wofür wir 500,000 Centner ansetzen.	
5) Bei dem Rhein-Zollamte zu Emmerich wurden abgefertigt zu Thal	8,340,000 Entr. †††)
Davon kamen aus den rechtsrheinischen Häfen:	
Düsseldorf	Centner 145,000
Ruhrort	" 139,000
dito (Steinkohlen)	" 3,951,000
Duisburg (Steinkohlen)	" 223,000
Wesel	" 613,000
	<hr/>
	5,071,000 Centner
bleiben für die linksrheinischen Häfen	3,269,000 Centner,
wofür wir für unsere Tour nur mit 2,000,000 Centner ansetzen wollen.	

An Frachtgütern, welche unsere Strecke befahren haben und nicht — der Voraussetzung nach — unbedingt der Schifffahrt verbleiben, hätten wir daher in runden Zahlen zu berücksichtigen:

	a) zu Berg.		b) zu Thal.
ad 1. zu Emmerich abgefertigte Güter	885,000 Ctr.		—
„ 2. deßgleichen zu Coblenz	1,500,000 „		—
„ 3. „ „ „	—		3,000,000 Ctr.
„ 4. „ „ Köln	—		500,000 „
„ 5. „ „ Emmerich	—		2,000,000 „
	<hr/>		<hr/>
Ueberhaupt	2,385,000 Ctr.		5,500,000 Ctr.

*) Special ermittelt aus dem Rheinschiffahrts-Commissions-Berichte Seite 65.
 **) Ibid. S. 72.
 ***) Ibid. S. 52.
 ****) Rheinschiffahrts-Commissions-Bericht S. 107.
 †) Ibid. S. 38 u. 97. 64, 71.
 ††) Ibid. S. 64.
 †††) Ibid. S. 38. 78. 79. 81. 98.

In der Unterstellung, daß die Berg-Güter $\frac{3}{4}$, die Thal-güter aber nur $\frac{3}{7}$ der ganzen Strecke zwischen Köln und Rynwegen zurücklegten, erhalten wir, mit Berücksichtigung der ad 1 bis 5 der Schifffahrt bereits belassenen Quantitäten, für die ganze Bahnstrecke zu a. 1,800,000 Ctr. und zu b. 2,400,000 Ctr. = 4,200,000 Ctr., welche, wenn unsere Tariffäge den Frachten der Schifffahrt entsprechen, als das Minimum unseres Waaren-Verkehrs, in so weit derselbe aus den bisherigen bekannten Elementen schöpfen wird, anzusehen sein werden.

Nach dem bereits früher angeführten Taxfrachten-Verzeichniß des Kölner Schifffahrts-Vereins betragen pro 1855 die Kosten des Wasser-Transportes zwischen Köln und Emmerich per 110 Pfd.:

	Zu Berg				Zu Thal			
	Bei vollem (ermäßig= ten) Rheinzoll.	Bei $\frac{1}{4}$ Geb. (nicht ermäßig.)	Bei $\frac{1}{20}$ Geb. (nicht ermäßig.)	Zoll= frei.	Bei vollem (ermäßig= ten) Rheinzoll.	Bei $\frac{1}{4}$ Geb. (nicht ermäßig.)	Bei $\frac{1}{20}$ Geb. (nicht ermäßig.)	Zoll= frei.
Fracht 6 Sgr. = 75 Cts. macht per 50 Rtl. Cts.	73	73	73	73	—	—	—	—
" 4 " = 50 " " " " " " " "	—	—	—	—	49	49	49	49
Dazu an Werftgebüßr*) " " 5 " " "								
" " Krähnengebüßr 4								
" " Wagegebüßr 3								
Zusammen Cts.	12	12	12	12	12	12	12	12
an Rheinzoll "	28	14	3	—	18	9	3	—
Ueberhaupt "	1.13	99	88	85	79	70	64	61
oder in Sgr.	9. 4	7 92	7. 4	6.80	6.32	5.60	5.12	4.81
Eisen 6 Pf. weniger	8.54	7.42	—	—	—	—	—	—

Die bei der Berechnung von Köln-Bingen angewandten Sätze von $2\frac{1}{2}$, 3 und $3\frac{1}{2}$ Pf. bei der Bergfahrt (8 Pf. für Gilgut) und $1\frac{3}{4}$ Pf. bei der Thalfahrt oder für 19 Meilen 4 Sgr., 4 Sgr. 9 Pf., 5 Sgr. 7 Pf. und 12 Sgr. für die Berg-, resp. 2 Sgr. 9 Pf. als geringster Satz und 4 Sgr. als höchster Satz für die Thalfahrt, würden folglich auch hier wieder, selbst gegen ganz zollfreie Güter, vollkommen das Uebergewicht sichern, und wir dürfen daher diese Sätze auch für die Strecke Köln-Rynwegen unbedenklich unseren Ertrags-Ermittlungen zu Grunde legen.

Was nun die Eigenschaft der auf dieser Strecke zu transportirenden Güter anbelangt, so wie die denselben danach anzuweisende Tarif-Classse, so darf hier ein anderes Verhältniß derselben als bei Bingen-Köln angenommen werden, da hier, neben Rohstoffen und dergleichen, Consumtibilien und Fabricate einen großen Theil der Masse bilden werden, so lange für den Ruhrkohlen-Transport nach Holland **) die linksrheinische Bahn noch nicht mit der Oberhausen-Arnheimer Bahn in Concurrnz tritt.

Zu unserem Zwecke wird es also genügen, wenn wir für die Bergfahrt die drei Classsen zu gleichen Theilen, für die Thalfahrt aber $\frac{3}{4}$ der niedrigsten und $\frac{1}{4}$ der höheren Classsen zuwenden.

Wir erhalten dann:

zu Berg				
600,000 Ctr.	à	4 Sgr. — Pf.	=	80,000 Thlr.
600,000 "	"	4 " 9 "	=	95,000 "
550,000 "	"	5 " 7 "	=	102,000 "
50,000 "	"	Gilfracht 12 " — "	=	20,000 "
zu Thal				
1,800,000 Ctr.	à	2 Sgr. 9 Pf.	=	165,000 Thlr.
600,000 "	"	4 " — "	=	80,000 "
				542,000 Thlr.

*) Nach der Tarifliste werden Werft-, Krähnen- und Wagegebühren besonders entrichtet. Wie viel dafür bei der Bergfahrt in Emmerich gezahlt wird, ist uns unbekannt; wir nehmen daher die für die Thalfahrt gültigen Kölner Sätze auch hier um so mehr an, als es einerseits darauf fast gar nicht ankommt, andererseits aber auch wohl unterstellt werden darf, daß bei der Einladung in Emmerich, unter welcher Benennung es auch sein mag, wenigstens eben so viel entrichtet werden muß. Die Kosten der Ausladung lassen wir dabei ganz unberücksichtigt.

**) Der Rhein-Transport betrug, zufolge Emmericher Thal-Rheinzoll, 1853 schon 4,250,000 Centner.

was für den Güter-Transport in runder Zahl ergibt	542,000 Thlr.
Rechnen wir hierzu den Vieh- und Equipagen-Transport mit	18,000 "
den früher ermittelten Personen-Transport mit	330,000 "
die Neben-Einnahme mit	10,000 "
	<hr/>
so gelangen wir für die Köln-Nymwegener-Bahn zu einer Brutto-Einnahme von	900,000 Thlr.
und nach Abzug von 40 % Betriebskosten ad	360,000 "
	<hr/>
zu einer Netto-Einnahme von	540,000 Thlr.

welche den Capital-Aufwand von 6 Millionen, wozu noch ¼ Million für Zinsen während der Bauzeit zu rechnen sind, mithin von 6¼ Million Thalern mit 8,6 Procent verzinsen würde.

Diese Abschätzungen erschöpfen indessen bei Weitem nicht die Erwartungen, zu denen schon nach dem gegenwärtigen Stande der Dinge eine Köln-Nymwegener Bahn berechtigt, denn in ihnen ist des Binnen-Transportes noch mit keiner Silbe gedacht, der sich über derselben nothwendig bilden muß.

Diese Eisenbahn-Linie hat zum Hinterlande den an Industrie reichen Regierungs-Bezirk Aachen, der ihr seine, nach und über Holland gehenden Tuch- und Metall-Fabricate zu Crefeld überweisen wird; sie berührt *) die Kreise Gladbach und Kempen mit ihren zahlreichen Manufacturen in Keinen, Baumwolle und Seide; die Stadt Crefeld mit ihrer großartigen Fabrication in Sammt und Seide, das Clevische mit seinen trefflichen Boden-Producten, und endlich vermittelt sie den Verkehr der 100,000 Bewohner Kölns mit einem Landstriche, in dem 7000 Personen auf der Quadratmeile leben.

Bloß um anzudeuten, was unter den Verhältnissen, wie sie jetzt schon bestehen, von dieser Seite zu gewärtigen ist, wollen wir anführen **), daß bei dem Haupt-Zollamte Kaldenkirchen alljährlich 700,000 Centner zur Versteuerung kommen, daß allein in den Kreisen Kempen und Geldern 5700 Webstühle, 48 Fabriken verschiedener Art, 130 Seiden-Moulinage-, Seiden-Haspel- und Zwirn-Anstalten, und mehr denn 500 Branntwein-Brennereien mit ungefähr 8000 Arbeitern im Gange sind, und daß die zwischen Crefeld und Nymwegen gelegenen drei clevischen Kreise in gewöhnlichen Jahren an Brodsfrüchten und Kartoffeln über 5,000,000 Scheffel abgeben können.

Werfen wir aber einen Blick in die Zukunft und denken uns den Augenblick, wo die bei Homberg und anderen Orten auf der linken Rheinseite aufgefundenen Steinkohlenflöze in der Ausbeute sind und nicht allein für die jetzt rhein- und landwärts zu Berg und zu Thal gehenden 20,000,000 Centner ***) Steinkohlen in Mitbewerbung treten, sondern auch neben der gegenwärtig schon so lebendigen Industrie des Landes eine zweite hervorrufen, wo dem Lande die Erze aus dem Siegen'schen und der Eifel zuströmen werden, und wo dieser neuen Industrie eine vermehrte, nach immer höherer Vollkommenheit strebende Boden-Cultur zur Seite stehen wird: so können wir uns kaum ein Unternehmen denken, das unter glücklicheren Auspicien ins Leben zu rufen wäre, als eine Köln-Crefeld-Nymwegener Eisenbahn.

Abchnitt IV.

2. Gesichtspunct: Die Bahnen Nymwegen, Köln, Bingen a., b., c., d., e. als ein einziger Bahn-Complex betrachtet.

Nachdem wir vorstehend die wahrscheinliche Rentabilität der Theile Köln-Bingen und Köln-Nymwegen erörtert, haben wir nunmehr die Rheinbahn von Mainz bis Nymwegen als ein ungetheiltes Ganzes zu betrachten.

Den Zahlen gemäß, die wir für die einzelnen Bahnen aufgefunden haben, ergeben diese für das Ganze folgende Beträge:

*) Crefeld-Nymwegener Denkschrift, S. 24.
 **) Crefeld-Nymwegener Denkschrift, S. 11 und 15 und S. 24.
 ***) Bericht der Rheinschiffahrt, S. 96, und Bericht der Köln-Mindener Bahn.

	Capital-Anlage.	Brutto-Ertrag.
I. Rölln-Bingen, incl. der Verbindungs-Bahn in Rölln, einschließlich der Zinsen während der Bauzeit . . .	Thlr. 15,500,000	2,500,000 Thlr.
II. Rölln-Nymwegen, einschließlich der Zinsen während der Bauzeit.	" 6,250,000	900,000 "
Ueberhaupt	Thlr. 21,750,000 mit	3,400,000 Thlr.
Bringen wir davon mit Rücksicht einerseits auf die, durch die Vereinigung erlangte Verminderung der Verwaltungs- und der Betriebs-Kosten, andererseits aber auch auf den Umstand, daß bei einer neuen, nicht eingeübten Verwaltung diese Verminderung nur nach und nach eintreten kann, die Ausgaben in Abzug mit 38½ pCt. (Rölln-Münden berechnet solche pro 1854 mit 37½ pCt.) des Brutto-Ertrages, das macht		1,309,000 Thlr.
und es verbliebe ein Gesamt-Netto-Ertrag von		2,091,000 Thlr.
= 9,6 oder etwas mehr als 9½ pCt. des Anlage-Capitals incl. Zinsen während des Baues von überhaupt 21¾ Millionen Thalern.		

Abschnitt V.

Eifel-Bahn.

Zur Begründung einer Eifel-Bahn von Düren nach Schleiden ist im Jahre 1852 von den vereinigten Comite's zu Schleiden und Düren eine Denkschrift herausgegeben worden, auf deren Inhalt wir, besonders was Nothwendigkeit und Ausführbarkeit betrifft, der Kürze halber um so mehr verweisen dürfen *), als beide längst schon allgemein anerkannt sind, und die öffentliche Meinung sich darüber dermaßen festgestellt hat, daß eine jede fernere Beweisführung unnütz sein würde.

In Bezug auf Rentabilität heben wir dagegen aus dieser Schrift — mit der Bemerkung jedoch, daß seitdem der Stand der Dinge sich bedeutend vortheilhafter, d. h. in einer Weise geändert hat, welche die in Aussicht zu stellende Frequenz ansehnlich zu steigern erlaubt — hervor, daß es 55 theilweise sehr fruchtbare Bürgermeisterei-Bezirke mit einem Flächenraume von p. p. 600,000 Morgen und einer Bevölkerung von 83,000 Seelen sind, welche mit der projectirten Bahn in nähere Berührung treten werden; daß darin gegen 150 gewerbliche Etablissements, worunter mehrere von Wichtigkeit sich befinden; daß in diesen Bürgermeistereien über 2 Millionen Centner Rohstoffe verarbeitet werden, und daß 24 derselben im Durchschnitte 50 pCt. ihres Aernthe-Ueberschusses ausführen, welcher auf mindestens 600,000 Scheffel angeschlagen werden kann; ferner, daß sehr viele Ortschaften, namentlich im Kreise Guskirchen, gegenwärtig Torf und Braunkohlen brennen, weil ihnen die Steinkohle zu hoch zu stehen kommt, daß sie aber auf der Eisenbahn mindestens 300,000 Centner allein dieses Brennmaterials beziehen und dagegen 200,000 Centner an rohen Producten versenden würden; endlich, daß selbst, wenn die nothwendig zu erwartende Ausdehnung der Hüttenwerke ganz außer Aufschlag bliebe, der Kreis Schleiden und dessen Nachbarschaft eine Zufuhr von 900,000 und eine Abfuhr von 1,100,000 Centnern in fast unzweifelhafter Aussicht stellen würden.

Die Denkschrift verhiess damals einen Reinertrag von 4 pCt., legte indessen den größten Nachdruck darauf, daß diese Abschätzung zum größten Theile auf den Verhältnissen der Gegenwart beruhe, welche eben durch die Bahn ganz umgestaltet werden sollen, daß aber keinesweges die Erfahrungen, die in einer karglichen traurigen Vergangenheit gesammelt worden, sondern vielmehr wohlermogene Erwartungen von einer besseren Zukunft bei der Begründung eines solchen Unternehmens zum Leitfaden dienen müssen, und daß die Artikel Kohlen und Eisen allein schon eine, auf gewissen Strecken hinter der Lebhaftigkeit des inneren Güter-Verkehrs der Rheinischen Bahn nicht zurückbleibende Zufuhr verbürgen, indem aus amtlichen Quellen ermittelt worden, daß bloß für die Industrie- und ländlichen Bedürfnisse des nördlichen Theiles der Eifel, einschließlich der angrenzenden Theile der Kreise Montjoie, Malmedy, Prüm, Guskirchen, an Steinkohlen und Coaks eine Zufuhr von 1,200,000 Centnern erforderlich sein, daß der Rück-Transport aus der Eifel-Gegend an Roh-Eisen, fertigem Eisen, Draht, Blei, Holz, Alquifour, Früchten, Hausteinen, Kalk und Eisenstein wenigstens eben so viel betragen, und daß mithin für die Strecke von Düren bis Schleiden, und zwar in beiden Richtungen, ein Güter-Transport von 2½ Million Centner in Aussicht gestellt werden könne.

*) Eifel-Denkschrift, S. 19.

Seit der Abfassung jener Schrift hat jedoch einestheils die Holzkohlen-, Eisen- und zumal die Blei-Production des Landes bereits den erfreulichsten Aufschwung genommen, und andererseits ist die Errichtung eines umfassenden Unternehmens angeregt worden, welches zum Zwecke haben soll, mit angemessenen Geldmitteln die unerschöpflichen Mineral-Schätze der Gifel zu Tage zu fördern und in den veredelten Zustand überzuführen, in welchem sie die Fähigkeit besitzen, der Boden-Cultur sowohl, als der Gewerb-Thätigkeit dienlich zu sein.

Obgleich noch nicht consolidirt, ist doch dieses Unternehmen so eifrig betrieben worden und so weit vorgerückt, daß es, wäre nicht die Ungunst der Zeiten dazwischen getreten, jetzt schon in voller Reife da stehen würde; allein auch dieser augenblicklichen Störung ungeachtet dürfen wir mit Zuversicht auf seine Realisirung und auch darauf rechnen, daß diese mit Erbauung der Bahn Hand in Hand gehen, und daß nicht lange nach ihrer Eröffnung ein, dem jetzigen Standpunct der Wissenschaft entsprechendes Hochofen-System zu Stande gebracht werde, dessen Begründung, wie wir zu glauben vollen Grund haben, lediglich durch die Ungewißheit, welche bis jetzt über den Bahnbau geschwebt hat, aufgehalten wird.

Die der Denkschrift beigegebene Rentabilitäts-Berechnung paßt demnach zu den Verhältnissen des Landes nicht mehr, und wir glauben somit nicht fehl zu greifen, wenn wir die damals angelegte Einnahme in den meisten Rubriken mehr oder weniger erhöhen.

Wir werden jedoch den Grundsatz, der uns bisher fortwährend geleitet, auch hier nicht aus dem Auge verlieren, daher lieber unter- als überschätzen, und unseren Berechnungen keine fern liegenden Ergebnisse, sondern lediglich diejenigen zu Grunde legen, welche entweder die Gegenwart schon liefert, oder doch die allernächste Zukunft erwarten läßt.

Bemessen wir nun zunächst den Personen-Verkehr, so liefert uns der Landstrich selbst, den unsere Bahn durchschneiden wird, hier auch nicht den entferntesten Anhalt; denn vorlängst noch kaum für gewöhnliche Landfuhrwerte practicable, ist er erst im Laufe der letzten zwei Decennien mit Kunststraßen, und in ihrem Gefolge mit Post-Verbindungen ausgestattet und ein regelmäßiger anhaltender Personen-Verkehr hat sich daher noch nicht ausbilden können.

Wir wenden uns daher an die Ergebnisse bereits bestehender Eisenbahnen, und zwar solcher, welche schon eine Reihe von Jahren in Thätigkeit sind und demnach ein ständiges Reise-Publicum erworben haben.

Wählen wir nun aus den im Jahre 1854 im Betriebe gewesenen deutschen Bahnen einige, unter denen unsere Gifelbahn — durch den Umstand, daß sie entweder gleich ihr, nur Zweigbahnen sind, oder, wie sie, nur eine geringe Ausdehnung haben, oder daß endlich bei ihnen der Verkehr noch in seiner Entwicklungs-Periode begriffen ist — die nächste Verwandtschaft haben wird, so finden wir, daß auf der

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn	von 11 Meilen	227,000 Personen im Durchschnitt	5,3 Meilen
Magdeburg-Wittenberger Bahn	" 14,2 "	135,000 " " "	7,8 "
Chemnitz-Missaer Bahn	" 8,8 "	274,000 " " "	4 "
Löbau-Zittauer Bahn	" 4,5 "	111,000 " " "	2,6 "
Altona-Kieler Bahn	" 14 "	459,000 " " "	5,4 "

befördert worden sind.

Wir führen indessen diese Bahnen, obgleich die Mehrzahl von ihnen keineswegs zu den ergiebigen gehört, nicht sowohl als Maßstab, sondern vielmehr nur zum Beweise für die Mäßigkeit unserer Abschätzung auf und begründen letztere vielmehr auf die ihr zunächst gelegene Rheinische Bahn, von der sie einen Zweig bilden wird, indem wir annehmen, daß ihr Personen-Verkehr mit demjenigen dieser Rheinischen Bahn, wenn wir davon alles ausschließen, was ihr als Glied der großen Verbindungslinie zwischen Südwest und Nordost zufällt, die größte Verwandtschaft haben wird.

Nun beförderte letztere bei einer Länge von $11\frac{1}{3}$ Meilen im Jahre 1854 im Ganzen 520,000 Personen auf durchschnittlich $4,8$ Meilen, und davon kamen auf den inneren Verkehr 385,000 oder, wenn man noch denjenigen zwischen den beiden großen Städten Aachen und Köln mit 53,000 in Abzug bringen will, 332,000, welche von der, an beiden Seiten der Bahn auf einer Ausdehnung von $11\frac{1}{3}$ Meilen durchgängig ländlichen Bevölkerung (an der Bahn liegen zwischen jenen beiden Hauptstädten nur noch Stolberg mit 4000, Eschweiler mit 4000 und Düren mit 8000 Einwohnern) geliefert worden sind.

Es wird also offenbar nicht als eine sanguinische, sondern wohl eher nur als eine höchst bescheidene Erwartung angesehen werden können, wenn wir von den längs der Gifelbahn auf 7 Meilen wohnenden, freilich im südlichen Theile wohl minder dichten Bevölkerung, uns nicht ganz das Drittel jener Frequenz oder 100,000 Reisende auf durchschnittlich $4\frac{1}{4}$ Meile versprechen und dabei die durchfahrenden Postreisenden nach und von Trier, Saarbrücken und

Luxemburg nicht berücksichtigen, obgleich es fast unzweifelhaft ist, daß der Haupt-Keiserverkehr nach und von diesen Gegenden über Schleiden gehen wird, sobald die Bahn fertig ist.

Von den vorstehenden 385,000 Personen des Binnen-Verkehrs der Rheinischen Bahn benutzen:

- 5 pCt. die erste,
- 13 pCt. die zweite,
- 25 pCt. die dritte, und
- 57 pCt. die vierte Classe.

Es darf jedoch angenommen werden, daß dieses Classen-Verhältniß nicht ganz maßgebend sein, und daß einerseits ein geringerer Theil des Reise-Publicums der Eifelbahn sich der ersten Classe zuwenden, dagegen aber auch die Benutzung der vierten (Local-) Classe bedeutend geringer sein werde, da erstere hauptsächlich von Personen, die sich absondern wollen, letztere dagegen fast ausschließlich von dem die Märkte der großen Städte Köln und Aachen beziehenden Landvolke in Anspruch genommen wird, beide Kategorien aber bei dem Verkehre der Eifel nur in geringerem Maße vorkommen, als auf der Rheinischen Eisenbahn.

Wir nehmen daher

- 2 pCt. für die erste,
- 20 pCt. für die zweite,
- 40 pCt. für die dritte,
- 38 pCt. für die vierte Classe

und gelangen so zu

	2000 Personen, die wir zu 5 Meilen
20,000	" " " " 5 "
40,000	" " " " 5 "
38,000	" " " " 3 "

was uns

10,000 Personen-Meilen zu 6 Sgr.	2000 Thlr.
100,000 " " 4 ¹ / ₂ " "	15,000 "
200,000 " " 3 " "	20,000 "
114,000 " " 2 " "	7600 "

zusammen . . . 44,600 Thlr.

und wenn wir für Gepäck und Hunde-Transport 3400 "
 hinzurechnen, im Ganzen aus dem Personen-Transport 48,000 Thlr.
 ergibt.

Auf die Meile Bahnlänge macht dies nicht ganz 7000 Thlr., während im Jahre 1854 dieser Einnahme-Zweig bei den früher beispielsweise aufgeführten Bahnen:

Breslau-Schweidnitz-Freiburg	20,400 Thlr.,
Magdeburg-Wittenberge	8000 "
Chemnitz-Nisaer	12,300 "
Löbau-Zittau	6000 "
Altona-Kiel	15,200 "

pro Meile Bahnlänge aufgebracht hat.

Bei Ermittlung des Güter-Verkehrs gehen wir, so weit es sich um dessen, alle übrigen weit in den Hintergrund drängende Haupt-Elemente, Eisen, Blei und Steinkohlen, handelt, von folgender Grundlage aus:

I. Das im Eingange dieses Abschnittes erwähnte Unternehmen, welches die Bahn bei ihrer Vollendung vielleicht schon theilweise in Thätigkeit finden wird, bezweckt, als vorzüglichstes Object seiner Aufgabe, die Errichtung von Hochöfen, welche theils an der Bahn selbst, in der Nähe der ausgiebigsten Bergwerke, theils in der Nähe der Rheinischen Bahn angelegt werden sollen.

Wir nehmen jedoch fürs Erste nur zwei solcher Oefen als unsern der Rheinischen Bahn und einen in der Eifel selbst als bei Soetenich, in der Nähe der Eifel-Bahn bestehend, an.

Nun bedarf ein Hochofen, bei einem jährlichen Ausbringen von 144,000 Centnern Roheisen, eine Verwendung von 432,000 Centnern Eisenerz; jene zwei Hochöfen werden mithin verarbeiten 864,000 Centner dieses Rohmaterials, welches sie von Soetenich und aus dem Urstthale bei Call beziehen und mithin fünf Meilen

weit über die Bahn führen werden. Nehmen wir aber auch an, daß nicht gerade obige, sondern Hochofen anderer Unternehmungen an der Inde u. s. w. Eisenerze aus der Eifel beziehen, und rechnen wir dazu nun noch 136,000 Centner, welche die Bergwerke für andere Bestimmungen versenden werden, so erhalten wir einen Transport von 900,000 bis einer Million Centner Eisenerz oder $4\frac{1}{2}$ à 5 Millionen Centner-Meilen.

II. Der dritte Coaks-Hochofen bei Soetenich in der Eifel, in unmittelbarer Nähe der Erzgruben, wird erzeugen 150,000 Centner Roheisen, welche er größtentheils über die Bahn entweder ab- oder aufwärts derselben zu den Etablissements des Schleidener Thales verschicken wird; außerdem werden aber die im Kreise Schleiden befindlichen 20 Holz-Hochofen und 19 Hammerwerke, ein Walzwerk mit Drahtzieherei, eine Feilenfabrik, eine Gas- und Drainage-Röhren-Fabrik, eine Stahl- und Drahtstiften-Fabrik, eine Schrauben-Fabrik (beide letztere mit Dampf) und ein Draht-Walzwerk *) ihre Fabricate an gewalztem, gezogenem und gegossenem Eisen und Draht denselben Weg ziehen lassen; wenn wir dieses alles nur zu 350,000 Centnern anschlagen, so erhalten wir 4- bis 500,000 Centner oder zu sechs Meilen durchschnittlich $2\frac{1}{2}$ à 3 Millionen Centner-Meilen.

Wie früher bereits erwähnt, wurde in der Denkschrift von 1852 der Bedarf des nördlichen Theiles der Eifel einschließlich der angrenzenden Theile der Kreise Montjoie, Malmedy, Prüm und Guskirchen an Steinkohlen und Coaks zu 1,100,000 Centnern angenommen **). Dabei blieb aber natürlich unberücksichtigt sowohl der Verbrauch des zu Soetenich oder an der Mündung des Urthales zu errichtende Hochofen, welcher (1250 Pfd. Kohlen zu 1000 Pfd. Roheisen) allein schon 187,500 Centner erfordern wird, als die Consumtion, welche der so bedeutend angewachsene Betrieb des Bleibergeres und überhaupt der allgemeine Fortschritt der Industrie zur Folge haben muß, und wir werden daher nicht fehlgreifen, wenn wir jenen Aufsatz um $\frac{1}{4}$ Million Centner erhöhen.

III. Am Bleiberge zu Commern sind allein für die Production der Concession von Meinertzhagen schon jetzt Einrichtungen dahin getroffen, daß im nächsten Jahre täglich 1800 Ctr. Bleierz und Alquisouze zu Tage gefördert werden, welche in rohem Zustande per Achse nach Stolberg und Köln versandt werden; wir dürfen annehmen, daß die sämtlichen übrigen Concessionen des Bleibergeres und der entfernteren Gegend täglich 7- bis 800 Centner gewinnen und daß mithin die tägliche Gesamt-Förderung sich auf mindestens 2500 Centner beläuft.

Verbliebe es nun bei der jetzigen Art der Verwerthung, so würde der Eisenbahn ein Transport von 7- bis 800,000 Centnern Bleierz und Alquisouze größtentheils auf 4 Meilen, zum Theil auch auf 7 Meilen zufallen; wir müssen indessen darauf rechnen, daß späterhin die Umwandlung eines Theiles der Erze an Ort und Stelle erfolgen und alsdann dieser Theil in der Metallform versandt wird.

Wir glauben immerhin für die Versendungen des Bleierzes $\frac{3}{4}$ Million Centner ansetzen zu dürfen.

Nach diesen Erläuterungen gehen wir nun zur Berechnung des Ertrages über, wie folgt:

A u f w ä r t s.

1) Von 1,350,000 Centnern Steinkohlen, einschließlich aller Quantitäten, welche nicht allein von den Eingeseffenen des Kreises Schleiden (7000 Haushaltungen à 4 Centner), sondern auch von denen der angrenzenden Kreise Guskirchen, Malmedy, Montjoie und Prüm sowohl für den Industrie- als für den Dekonomie-Be darf auf den verschiedenen Stationen entnommen werden dürften, und zwar:

300,000 Ctr. bis Schleiden	auf 7 Meilen	2,100,000
300,000 " " Gemünd	" 6 "	1,800,000
400,000 " " Call und Soetenich	" 5 "	2,000,000
150,000 " " Commern und Bleiberg	" 4 "	600,000
100,000 " " Guskirchen	" 3 "	300,000
100,000 " " Zülpich	" 2 "	200,000
		7,000,000

Centner-Meilen à 3 Pfg. 58,333 Thlr.

An Kaufmanns-Gütern überhaupt 100,000 Ctr. auf 5 Meilen = 500,000 Ctr. à 4 Pfg. 5,555 "

Eil- und Post-Güter (Straße nach Trier-Luxemburg) 1,529 "

Ertrag des Güter-Transportes aufwärts . . . 65,417 Thlr.

*) Eifeler Denkschrift Seite 18.

**) Eifeler Denkschrift Seite 42.

A b w ä r t s.

900,000 Ctr. Eisenerz auf 5 Meilen = 4,500,000 Ctr.-M. à 2 Pfg.	25,000 Thlr.
400,000 " Roheisen, gewalztes, gegossenes, gezogenes Eisen und Draht auf 6 Meilen = 2,400,000 Ctr.-M. à 3 Pfg.	20,000 "
750,000 " Blei und Alufour auf 4 M. = 3,000,000 Ctr.-M. à 3 Pfg.	25,000 "
100,000 " Steine, Holz, Kalk rc. auf 5 M. = 500,000 Ctr.-M. à 2 Pfg.	2,778 "
200,000 " Leder, Getreide, Obst, Brod*) auf 3½ M. = 700,000 Ctr.-M. à 3 Pfg.	5,833 "
Eil- und Post-Güter	972 "
<hr/>	
Ertrag des Güter-Transports abwärts	79,583 Thlr.
Dazu aufwärts	65,417 "
<hr/>	
	145,000 Thlr.
Rechnen wir dazu den vorstehend ermittelten Ertrag des Personen-Transports mit	48,000 "
und lassen wir vorläufig den Equipagen- und Vieh-Transport (welcher letztere übrigens mit der Zeit nicht unbedeutend werden wird) außer Anschlag, so erhalten wir eine Brutto-Einnahme von	193,000 Thlr.
Davon ab: 40 pCt. Betriebskosten	77,000 "
<hr/>	
bleibt Netto-Ertrag	116,000 Thlr.

was auf 2¼ Million Capital 5,2 pCt. ergeben würde**).

Wir bemerken hier noch, daß nach obiger Ermittlung der Ertrag des Güter-Transports per Meile Bahnlänge von 16,600 Thlr. den der Prinz-Wilhelms-Bahn (Steele-Bohwinkel), welche pro 1854 23,800 Thlr. aufgebracht hat und welche bekanntlich keineswegs zu den ergiebigen gehört, noch lange nicht einmal erreicht. Ein Beweis, wie fern wir von jeder Ueberschätzung zu bleiben bemüht gewesen sind.

Einfluß der Eifelbahn auf den Ertrag der Rheinischen Bahn.

Die vorermittelten unmittelbaren Ergebnisse der Eifel-Eisenbahn würden schon hinreichen, zu ihrer Errichtung aufzumuntern, selbst wenn man außer Erwägung lassen wollte, daß einerseits schon in den nächsten Jahren die Verhältnisse des Landes eine ganz andere Gestalt annehmen werden, und andererseits, daß ohne allen Zweifel die Eifelbahn über kurz oder lang ein Glied einer internationalen Bahn nach Trier und Luxemburg werden wird, zu deren Errichtung in commercieller sowohl als strategischer Hinsicht die dringendsten Motive vorliegen.

Sie wird aber mittelbar nicht minder günstige Resultate hervorrufen durch die Einwirkung, welche sie nothwendig auf den Verkehr der Rheinischen Bahn haben muß, deren Ertrag sie um mindestens 95,000 Thlr. zu erhöhen verspricht.

Sie wird nämlich der letzteren nach den obigen Ermittlungen zuführen:

A. Güter-Transport.

1) Hinwärts in der Richtung nach Düren gehend:

750,000 Ctr. Steinkohlen von Eschweiler-Düren auf 2 Meilen	1,500,000 Ctr.-Meilen
600,000 " " von Aachen nach Düren auf 4 Meilen	2,400,000 " "
<hr/>	
zusammen 3,900,000 "	
Centner-Meilen à 2½ Pfg.	27,083 Thlr.
100,000 Ctr. Kaufmanns-Güter von Aßln nach Düren auf 5 M. = 500,000 Ctr.-Meilen à Meile 4 Pfg.	5,555 "
Eil- und Post-Güter	362 "
<hr/>	
Ertrag des Güter-Transportes nach Düren	33,000 Thlr.

*) Guskirchen versendet täglich 100 Centner Brod.

***) Wir lassen hier Zinsen während der Bauzeit ausfallen, und zwar mit Rücksicht auf die theilweise Beschaffung des Gesamt-Bau-Capitals mittels Prioritäts-Obligationen.

2) Rückwärts in der Richtung von Düren:

Von den aus der Eifel nach Düren versandten Erzen und Fabricaten gehen weiter:

250,000 Ctr. Eisenerze nach Eschweiler und Stolberg auf 2 Meilen	
500,000 Ctr.-Meilen à 2½ Pf.	3472 Thlr.
150,000 Ctr. gewalzter, gegossener, gezogener Eisen nach Köln,	
150,000 " " " " " " " " Aachen,	
zusammen 300,000 Ctr. durchschnittlich 4 Meilen à 3 Pf., also 1 Sgr. pro Ctr. Fracht	10,000 "
500,000 Ctr. Blei und Alquinoux, theils nach Aachen, theils nach Köln, durchschnittlich à 1 Sgr. Fracht	16,666 "
An Leder, Steinen, Holz und Kalk, Getreide, Obst, Brod, theils nach Aachen, theils nach Köln, 200,000 Ctr., durchschnittlich 1 Sgr. Fracht	6667 "
Eil- und Postgüter	195 "
Ertrag des Güter-Transports in der Richtung von Düren nach Köln und Aachen	37,000 Thlr.
Ertrag nach Düren	33,000 "
Gesamt-Zuwachs des Ertrages aus dem Güter-Verkehr	70,000 Thlr.

B. Personen-Transport.

Von den für den Personen-Verkehr ermittelten	100,000 Personen
ist anzunehmen, daß 1 Drittel mit etwa	34,000
schon jetzt auf der Rheinischen Eisenbahn fahren und daß etwa	15,000
in Düren bleibe,	
	zusammen . . . 49,000 "
so daß dieser Verkehr sich vermehrt um	51,000 Personen
Rechnen wir, daß davon ein Drittel nach Aachen, ein Drittel nach Köln und ein Drittel nach den übrigen Stationen fahre und daß Jeder im Durchschnitt 4 Sgr. zahle, so erhalten wir	
17,000 Personen auf 4 Meilen	68,000 Personen-Meilen,
17,000 " " 5 "	85,000 "
17,000 " " 2 "	34,000 "
	187,000 Personen-Meilen à 4 Sgr.
	25,000 Thlr.
	dazu aus dem Güter-Transport . . . 70,000 "
so daß sich in Folge Errichtung der Eifelbahn die Brutto-Einnahme der Rheinischen Bahn steigern würde um	95,000 "

Abchnitt VI.

Erträgnisse der Rheinischen Eisenbahn und Fusion beider Bahnen.

Diese im Fortschreiten der Entwicklung begriffene Eisenbahn hat im Jahre 1854 eine Brutto-Einnahme gehabt von 919,000 Thlr.

Der Mehrbetrag pro 1855 beläuft sich bereits in den Monaten Januar bis October auf **76,582 Thlr.** und wird aller Wahrscheinlichkeit nach in demselben Verhältnisse fortschreitend fürs ganze Jahr 1855 liefern 101,000 "

überhaupt Jahres-Einnahme . . . 1,020,000 Thlr.

die sich im künftigen Jahre eher in sich vermehren als vermindern dürfte.

Nach Abzug der Betriebskosten, die wir à 40 pCt. veranschlagen mit . . . 408,000 Thlr.
und der Zinsen der Prioritäts-Obligationen, so wie der Beiträge zur Autorisation derselben, betragend 162,500 "

zusammen mit . . . 570,500 "

ergibt sich ein Netto-Ueberschuß von 450,500 Thlr.

Rechnen wir diesem gegenwärtigen Reinertrag noch den Mehrbetrag hinzu, welcher aus dem Anschlusse der Eifelbahn hervorgehen wird mit Thlr. 95,000
oder nach Abzug von 40 pCt. Betriebskosten mit " 38,000

mit Netto . . 57,000 Thlr.

so erhalten wir für die Rheinische Bahn nach Fertigstellung der Eifelbahn einen Reinertrag von 507,500 Thlr.

Bei Zusammenstellung der Erträge von beiden Bahnen haben wir:

an Brutto-Einnahme der Eifelbahn	193,000 Thlr.	
an Einnahme der Rheinischen Bahn	Thlr. 1,020,000	} 1,115,000 "
incl. Zuwachs von	" 95,000	

Ueberhaupt . . 1,308,000 Thlr.

Davon ab an Betriebskosten, deren Procentsatz sich in Folge der Fusion in etwa vermindern wird, 38 $\frac{1}{2}$ pCt. Thlr. 503,500
Zinsen und Amortisation wie vorstehend " 162,500

Summa . . 666,000 Thlr.

bleiben Reinertrag 642,000 Thlr.

was auf 6 $\frac{3}{4}$ + 2 $\frac{1}{4}$ Mill. = 9 Millionen Actien-Capital 7,1 pCt. ergeben wird.

Abschnitt VII.

Verschmelzung sämmtlicher vorgedachter Linien zu a, b, c, d, e und g mit der Rheinischen Bahn zu f und Gesamt-Ertrags-Ermittelung.

Fassen wir nunmehr die Ergebnisse der einzelnen Bahntheile, wie wir sie bisher ermittelt, zu einem Ganzen zusammen, so erhalten wir eine **Brutto-Einnahme**:

- | | |
|--|-----------------|
| 1) für die Köln-Bingener Bahn, einschließlich der Verbindungsbahn durch Köln von | 2,500,000 Thlr. |
| 2) für Köln-Münchweg | 900,000 " |
| 3) für die bestehende Rheinische Bahn in Verbindung mit der Eifelbahn | 1,308,000 " |

Mithin eine Gesamt-Brutto-Einnahme von 4,708,000 Thlr.

Und wenn wir hiervon die Betriebskosten, gleich jenen von Köln-Minden pro 1854, mit 37 $\frac{1}{2}$ pCt. abziehen, mit 1,765,000 "

so bleibt ein **Rein-Ertrag** von 2,943,000 Thlr.

Das gesammte entweder bereits vorhandene oder noch zu beschaffende **Anlage-Capital** für den ganzen Bahn-Complex beträgt:

- | | |
|---|------------------|
| a) für die Rheinische Bahn | 10,500,000 Thlr. |
| b) für die zu erwerbenden, resp. zu erbauenden Bahnen | 24,000,000 " |

Zusammen . . 34,500,000 Thlr.

Nehmen wir an, daß von diesem Capital 20 Millionen Thlr. durch Emission von Stamm-Actien und nur 14,500,000 Thlr. durch Emission von Prioritäts-Obligationen beschafft werden sollen, so kommen von dem vorbemerkten Rein-Ertrage zunächst in Abzug:

für Zinsen und Amortisation der bereits bis jetzt emittirten 5,200,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen	235,000 Thlr.
für Zinsen (5 pCt.) und Amortisation von den noch zu emittirenden 9,300,000 Thlr.	465,000 "

Zusammen . . 700,000 Thlr.

Abzüglich dieser 700,000 Thlr. von obigen 2,943,000 Thlr., verbleiben 2,243,000 Thlr.
 welche, nach weiterem Abzug für den Erneuerungs-Fonds von 243,000 „
 einen disponiblen Rein-Ertrag von 2,000,000 Thlr.
 zur Vertheilung als **Dividende** auf das Actien-Capital von **20 Millionen**, oder **10 pCt.** zur Verfügung
 lassen.

Würde es vielleicht später für angemessen erachtet, die Emission von Prioritäts-Obligationen stärker als
 vorangenommen zu greifen, so würde daraus eine entsprechende Verstärkung der den Actien zufallenden Dividende
 resultiren.

Abchnitt VIII.

Blicke in die Zukunft des Gesamt-Unternehmens.

Wir haben bisher, streng auf das gegenwärtig Bestehende fußend und fast ängstlich jedes Hereinziehen der Zu-
 kunft in die Gegenwart vermeidend, die Rentabilität des herzustellenden Bahn-Complexes auf dem linken Rheinufer
 zu ermitteln uns bemüht und haben für die Strecken:

- a) Köln-Bingen eine Rentabilität von 9,7 pCt.
- b) Köln-Nymwegen " " " 8,6 "
- c) für die bestehende Rheinische in Verbindung mit
 der Eifelbahn " " " 7,1 "
- d) für das Ganze, concentrirt unter Einer Verwaltung
 und von Einem Geiste geleitet, " " " 10— "

gefunden.

Diese Zahlen sind das Resultat gewissenhafter Zusammenstellung der Data des Gegebenen. Dieselben würden
 nur dann zu hoch gegriffen erscheinen können, wenn die Unterlage unserer ganzen Berechnung: einheitlicher Bau und
 Betrieb des linksrheinischen Bahn-Complexes, in Frage gestellt, wenn die Rheinbahn in mehrere selbständige Theile
 zersplittert werden würde. In einem solchen Falle würde die Eisenbahn voraussichtlich weder die Superiorität über
 die Schifffahrt für den durchgehenden Verkehr in dem von uns angenommenen Maße erringen, noch würde die Kohlen-
 Production des linken Rheinufers jene Ausdehnung und Concurrenz-Fähigkeit erlangen können, welche die Vorbedin-
 gung des in Aussicht genommenen inneren Güter-Verkehrs des Bahngebietes bildet.

Wird der ganze linksrheinische Bahn-Complex, wie dies nach den anliegenden Concessions-Bedingungen projectirt,
 zur Ausführung gebracht und einheitlich betrieben, so fürchten wir nicht, daß die künftige Wirklichkeit hinter unserer
 Probabilitäts-Rechnung zurückbleiben, wir halten uns vielmehr fest überzeugt, daß sie dieselbe wesentlich hinter sich
 zurücklassen wird. Denn, wie schon gesagt, wir haben bei unseren bisherigen Ermittlungen uns streng und ängstlich
 nur an den bereits bestehenden Verkehrs-Verhältnissen gehalten.

Wir würden aber unsere Aufgabe nicht lösen und, statt einer richtigen, einer einseitigen und engherzigen An-
 schauung das Wort reden, wenn wir uns auf die Würdigung des einmal Gegebenen beschränken und eine Zukunft,
 die schon sichtbar in die Gegenwart hineinragt, unberücksichtigt lassen wollten. Es würde dies um so weniger
 zu rechtfertigen sein, als schon zu dieser Stunde neue Elemente für die Rentabilität der Rheinbahn in der Begrün-
 dung begriffen sind, welche die Basis, die die Gegenwart darbietet, sehr wesentlich modificiren.

Zwei Momente namentlich sind es, auf welche wir hier hindeuten und welche, glücklich combinirt, eine fast un-
 absehbare Perspective eröffnen.

Das erste ist die unlängst erfolgte Concessionirung der Deut-Giesener Eisenbahn, welche den zahlreichen metallur-
 gischen Establishments der linken Rheinseite die unerschöpflichen Erzlager des Siegener Landes eröffnen und Hunderte
 von Waggons über alle seine Bahnen führen wird; das andere aber das nach langjährigen Schürf-Verfuchen in
 jüngster Zeit zur Gewißheit gewordene Vorhandensein reicher Kohlenflöze zwischen Cresfeld und Homberg (Ruhrort
 gegenüber).

Dieses an mehreren Stellen bereits constatirte Vorkommen von Kohlenflözen, welches die competentesten Geolo-
 gen als eine Fortsetzung der so überaus reichen Flözpartie des Ruhr-Reviers erkennen, erscheint geeignet, der links-
 rheinischen metallurgischen Industrie einen Aufschwung in kurzer Frist zu sichern, welcher die kühnsten Erwartungen
 hinter sich zurücklassen dürfte. Für die Erzlager des Siegener Landes und für die Eisensteinlager des rechten Rhein-

ufers von Rölln aufwärts sind durch diesen Fund alle bisherigen Annahmen völlig umgestaltet. Das Rölln nächstgelegene bisherige Vorkommen der Kohlen auf dem rechten Rheinufer ist bei Duisburg in einer Entfernung von $8\frac{1}{2}$ Meile. Die Station Trompet auf dem linken Rheinufer ist nur $8\frac{1}{4}$ Meile entfernt, also um $\frac{1}{4}$ Meile näher, was hinreicht, um die Kosten des Brücken-Überganges bei Rölln (vertragsmäßig nur 5 Sgr. per Waggon von 100 Ctrn.) zu decken, so wie eine vollkommen ebenbürtige Concurrenz der linksrheinischen Production für die Hüttenwerke des Siegener Landes, wie für die des Rheinthales und Nassau's mit der rechtsrheinischen herzustellen.

Wird erwogen, daß, höchster geologischer Wahrscheinlichkeit nach, ein weiteres Fortsetzen der linksrheinischen Kohlenpartie von Eresfeld aus in der Richtung nach Zülich und wohl auch in dem Rheine noch näherer Richtung angenommen werden darf (siehe die treffliche Abhandlung des Herrn Berg-Hauptmanns von Dechen im III. Bande 1. Lieferung der Zeitschrift für Berg-, Hütten- und Salinenwesen pro 1855), so wird es Jedem einleuchten, welche große industrielle Entwicklung, auch bei der bereits erreichten hohen Stufe, noch des linken Rheinufers wartet. Zahlreiche Eisenbahnen, die heute selbst ein kühner Gedanke noch kaum zu projectiren wagt, werden rasch ihre Verwirklichung finden, wenn erst die Haupt-Achsen des großen linksrheinischen Netzes vollendet sein, wenn erst ihre hohe Rente und der ihnen zur Seite gehende Umschwung der Industrie dem Lande wie dem Geldmarkte die weitere Nothwendigkeit wie die hohe Rentabilität von Bahnen auf dem linken Rheinufer klar demonstirt und durch Thatsachen der Erfahrung jene unumstößliche Grundlage der Berechnungen geschaffen haben werden, deren Stelle heute noch die Probabilitäts-Rechnung einnehmen muß.

In nicht gar ferner Frist werden voraussichtlich rechts und links der Mosel-Einmündung Seitenbahnen entstehen, die Mineral-Schätze der Seitenthäler erschließen und in das Innere des Landes führen. Gegenwärtig schon ist die Rede von einer Bahn zwischen Coblenz und Trier, und wenn man erwägt, wie sehr es strategisch noth thut, daß den jetzt isolirten Festungen Luxemburg und Saarlouis eine solide Verbindung mit dem preußischen Rheine gegeben werde, so wird man sich dem Glauben und der Hoffnung nicht versagen, daß eine solche Bahn nicht lange auf sich warten lassen wird. Diese Bahn wird in ihrem Bahngelände einen weit stärkeren Verkehr entwickeln, als dies die Mosel mit ihrer langsamen, schwierigen, den häufigen Stockungen unterworfenen Schifffahrt zu thun vermag; sie wird zahlreiche Personen und Güter, die jetzt zu Schiffen kommend auch zu Schiffen weiter gehen, unserer Rheinbahn überliefern.

Nicht minder zuträglich wird es dieser sein, wenn einmal die so wichtige Landstraße in einen Schienenweg umgewandelt wird, welcher durch das Nahethal über Kreuznach nach Saarbrücken einer- und durch das Alsensthal in das Innere der fruchtbaren bayerischen Rheinpfalz andererseits führt.

Dann wird der wohlfeilen Saarbrücker Steinkohle ein großer Umweg nach dem Mittelrheine erspart und folglich ein neues Absatzfeld und Concurrenz eröffnet, den Bodenproducten der Pfalz aber Gelegenheit geboten, sich in gerader Linie links (und mittels der Lahnbahn rechts) des Rheines über Gegenden auszubreiten, denen sie in vielen Augenblicken eine willkommene Erscheinung sein werden. Beide Arten der Zufuhren aber werden der Rheinbahn unmittelbar zu Gute kommen, des Personen-Verkehrs nicht zu gedenken, den solche Zweigbahnen ihr zuwenden werden.

Wird in einer weiteren Zukunft auch die Eifelbahn bis Trier verlängert, wird die Maas mit Zweigbahnen dem Rheinischen Netze angeschlossen, so werden der preußischen Rheinprovinz alle Verbindungen geschaffen sein, deren ihre hoch entwickelte Kultur, ihr Handel und ihre Industrie zu ihren allseitigen Entfaltungen bedürfen und für welche eine, selbst hohe Erwartungen befriedigende Rente in Aussicht gestellt werden darf.

Der Steigerung des Verkehrs, welche aus den erschürften Kohlenlagern, aus der Entwicklung der metallurgischen Industrie, aus dem Baue von Seiten- und Zweigbahnen mit fast absoluter Sicherheit erwartet werden darf, treten noch zahlreiche Elemente des bereits Bestehenden zur Seite, welche, ob schon bestehend, doch in unserer Probabilitäts-Rechnung keinen Eingang gefunden haben. Diese hat für die Rheinufer-Bahnen, fast ausschließlich, den weite Strecken durchlaufenden Schifffahrts-Verkehr, zur Grundlage genommen und nehmen müssen, da nur für diesen zuverlässige Anhaltepunkte gegeben waren.

Der ganze zur Zeit bestehende sehr bedeutende innere Verkehr von Hafen zu Hafen, so wie die zahlreichen bisher auf der Landstraße bewirkten Transporte, sind gänzlich unberücksichtigt geblieben. Es bedarf jedoch nur eines Blickes auf die Bewegung des Stromes, auf die Werfte der Rhein-Uferstädte, um die Massen von Trass, Basalt, Bausteinen und ähnlichen schwer ins Gewicht fallenden, zu Land- und Wasserbauten bestimmten Materialien, welche täglich von Hafen zu Hafen verladen werden, wahrzunehmen und ihre künftige Bedeutung für eine Eisenbahn zu ermessen.

Wird erwogen, daß die Transporte von Hafen zu Hafen jetzt auf höchstens neun Monate im Jahre beschränkt sind, und daß der Verbrauch der hier in Rede stehenden Materialien, bei der Unermesslichkeit der zu Gebote stehenden Lager und bei der Wohlfeilheit ihrer Production, einer nicht zu berechnenden Ausdehnung fähig ist, so wird Jedem

einleuchten, welche sehr bedeutende Einnahmequelle einer Eisenbahn mit diesen Transporten selbst dann entspringen muß, wenn solche nur theilweise der Wasserstraße entzogen werden.

Wird erwogen, wie sehr die Herstellung von Eisenbahnen die Transporte von Getreide und Nahrungsstoffen aller Art, aller Orten steigert, von wie großer Bedeutung die Holz-Transporte für den Eisenbahn-Verkehr sind, so wird es keines weiteren Nachweises bedürfen, daß die Getreide und Holzmassen, welche in dem von uns als Basis der Berechnung angenommenen Schifffahrts-Verkehr aufgenommen worden sind — ohne dabei der Holzfloß-Transporte zu gedenken —, gar keinen Maßstab für die in diesen Zweigen künftig der Eisenbahn sich zuwendenden Massen zu bieten vermögen.

Warum den Leser länger mit einer Darstellung der einzelnen Momente einer Gesamt-Entwicklung ermüden, wo in nächster Nähe die Erfahrung eine fast überall zutreffende Analogie darbietet? — Hat der Güter-Verkehr auf der Köln-Minener Bahn seit dem Jahre 1848 bis jetzt sich von 3,300,000 Ctr. bereits fast auf das Zehnfache, auf beinahe 30 Millionen Centner gesteigert, warum nicht mit voller Zuversicht von der künftigen Rhein-Bahn eine ähnliche Steigerung in Aussicht nehmen? Hat sich die Rente jener Bahn von 4 pCt. pro 1847 auf circa 12 pCt. pro 1855 gesteigert, worin wäre das Urtheil begründet, daß der links-rheinische Bahn-Complex eine geringere Entwicklungsfähigkeit darböte?

Mit der Steigerung der Einnahmen, weit über das Maas der auf das Gegebene gestützten Rentabilitäts-Berechnung hinaus, wird noch ein anderer Factor der Rentabilität, von kaum geringerer Bedeutung wie jener, auf der Rhein-Bahn, wie überall sonst, nothwendig Hand in Hand gehen.

Unsere Leser werden von uns keine weitläufige Darstellung der Vortheile verlangen, welche sowohl für das Publicum als für die theilhaftigen Actionäre daraus entspringen, wenn sich zwei oder mehrere an einander anschließende Bahnen oder Bahn-Complexe in einander verschmelzen; wie durch die daraus hervorgehende Einheit der Verwaltung Schnelligkeit, Wohlfeilheit und Sicherheit der Beförderung zunehmen, die Einnahmen wachsen, und die Ausgaben sich mindern. Die Erfahrung spricht auf diesem Gebiete lauter, als alle Theorie, und darum wollen wir bloß auf die neueste Geschichte der deutschen, mehr aber noch auf die der französischen Bahnen, namentlich der Fusion von Paris-Orleans, Orleans-Bordeaux, Orleans-Clermont, resp. Limoges und Tours-Nantes, hinweisen, vermöge welcher der Complex Orleans für 1854 62 Frs. per Actie von 500 Frs. eingebracht hat, während in dem der Fusion vorhergegangenen Jahre 1852 Paris-Orleans 9 $\frac{2}{3}$ pCt., die übrigen Bestandtheile des jetzigen Bahn-Complexes Orleans-Bordeaux, Centre und Tours-Nantes kaum oder nicht einmal eine gewöhnliche Rente ausgeworfen hatten*).

Wir sind gewiß berechtigt, von der sachkundigen Direction der Rheinischen Eisenbahn — welche im Laufe der Jahre ihre Fähigkeit, billig zu verwalten, hinreichend praktisch nachgewiesen hat — zu erwarten, daß dieselbe hinter den französischen Vorbildern nicht zurückstehe, und daß es gelingen werde, ihre Betriebskosten auf das Maß derer der großen französischen Bahncomplexes (Chemins de fer du Nord pro 1853 34 $\frac{1}{2}$ %, Lyon 35 $\frac{1}{3}$ %) zurückzuführen.

In Deutschland wie in Frankreich werden Capitalisten und Industrielle sehr bald die großen Vortheile, welche aus der Vereinigung eines großen Bahngebietes in Einer Hand entspringen, erkennen und schätzen lernen. Dafür, daß die Concentration nicht zum drückenden Monopol werde, ist hier wie dort durch die vom Staate innerhalb gewisser Gränzen vorbehaltenen Einwirkung auf Tarif und Betrieb gesorgt.

Zum Schlusse unserer Betrachtungen haben wir noch mit wenigen Worten der Besorgniß entgegen zu treten, welche von der Wirkung der Concurrenz-Bahnen hergeleitet werden könnte, die auf der rechten Rheinseite in der Ausführung begriffen sind, und welche auf dem linken Ufer durch die Linie von Namur über Arlon und Luxemburg nach Metz oder Saarbrücken in nicht ferne Zukunft ins Leben treten werden. Die neu projectirte Linie Lille-Strasbourg lassen wir dabei, da ihr Tractus noch gar nicht bestimmt ist und unsere Bahn jedenfalls ihr gegenüber das Praevenire gelten lassen kann, eben so unberührt, wie das Project Bissingen-Benlo-Bierfen, dessen Ausführung übrigens der Rheinbahn, statt ihr zu schaden, einen neuen Hafen an der Nordsee, der Themse und somit der Welthandels-Metropole gegenüber, eröffnen würde und die demnach nur als ein befreundetes Unternehmen anzusehen wäre.

Durch die Erbauung der Verbindungs-Bahnen von Rotterdam nach Utrecht, von Oberhausen nach Arnheim und von Deutz nach Gießen erhalten die niederländischen Häfen eine directe Schienen-Verbindung mit den mittel- und oberdeutschen Bahnen. Sie werden daher mit der Rhein-Schifffahrt und mit unserer Bahn für die Transporte, die sich in der Richtung nach und über Frankfurt bewegen, in Mitbewerbung treten. Ihre Entfernung (von Rotterdam oder Amsterdam) über Deutz und Gießen bis Frankfurt beträgt 66 Meilen. Dagegen hat Antwerpen über Köln

*) Journal des chemins de fer pro 1855 Seite 704.

und Mainz nach Frankfurt nur 60,55, und die belgischen Häfen kommen daher durch unsere Linie für den Verkehr mit dem Südosten mehr in Vortheil, als jene durch ihre Verbindungs-Bahnen der rechten Rheinseite. Träte dazu eine feste Brücke bei Mainz (deren Herstellung dem Vernehmen nach von dem großherzoglich hessischen Gouvernement in Aussicht gestellt ist, jedenfalls aber über kurz oder lang unfehlbar durch die Umstände geboten werden, ja, die schon das Beispiel allein hervorrufen wird, da Mainz auf die Dauer nicht gegen Köln und Coblenz zurückstehen darf) und eine Uebereinkunft mit der Taunusbahn, gleich der, welche zwischen dieser, Mainz, Ludwigshafen und Ludwigshafen-Verzbach bereits besteht, so würde dadurch unserer Linie der Vorzug der geringeren Entfernung gegen alle Eventualitäten gesichert.

Diesem Vorzuge treten für den Personen-Verkehr die Annehmlichkeiten der Landstriche hinzu, welche den Touristen und überhaupt den nicht lediglich des Erwerbes wegen Reisenden, eben so an das, mit Städten übersäete und mit prangenden Fluren bedeckte Belgien und an die herrlichen Rheinthale fesseln, als ihn andererseits der Niederlande einförmige Flächen und des südlichen Westphalens Erzgebirge wenig anziehen mögen.

Im Waaren-Transporte endlich wird die rechtsrheinische Concurrenz-Bahn uns keinen bemerkenswerthen Abbruch thun; denn es befinden sich unter den von uns zur Berechnung gezogenen Waarenmengen nur 327,000 Centner, welche über Emmerich nach Frankfurt gesandt, und überhaupt im Ganzen nur 400,000 Centner, welche zu Berg und zu Thal zwischen Frankfurt und den Niederlanden bewegt wurden *).

Ohne daher die außer allem Zweifel größerer Entwicklung fähigen Elemente der rechtsrheinischen Bahn irgendwie gering schätzen zu wollen, werden wir derselben keinesfalls eine erheblich nachtheilige Einwirkung auf unsere Linie zugestehen dürfen; ja, im Gegentheil, wir hoffen und erwarten, daß beide, sobald ihnen nur einmal zu Köln und Coblenz Berührungspuncte gegeben sind, sich die Hände bieten, Personen und Waaren austauschen und, wie solches erfahrungsmäßig überall geschieht, wo neue Verbindungswege neben einander erstehen, sich gegenseitig neue Lebenskräfte zuführen werden.

Wenn endlich die Entfernung zwischen Köln und Frankfurt auf unserer Linie um beinahe 4 Meilen kürzer ist, als über Deutz und Gießen, so wird diese Abkürzung noch größer für alle über Frankfurt nach Südosten gehenden Transporte, sobald einmal die in sicherer Aussicht stehende Bahn von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg hergestellt sein wird.

Die gegenseitigen Entfernungen betragen:

1) Deutz-Gießen-Frankfurt	31.25.
Frankfurt-Aschaffenburg	5.50.
folglich: Deutz-Frankfurt-Aschaffenburg	36.75.
Köln-Mainz	23.75.
Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg	9.25.
folglich: Köln-Mainz-Aschaffenburg	33.—.
mithin dieses weniger als jenes	3.75.
2) Rotterdam- (Amsterdam-) Deutz-Frankfurt-Aschaffenburg	71.60.
Antwerpen-Köln-Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg	65.30.
mithin dieses weniger als jenes	6.30.

Was nun ferner die Linie Namur-Arlon-Luxemburg, in so weit als es sich um Concurrenz handelt, betrifft, so betragen die resp. Entfernungen:

von Antwerpen	nach Mainz:	nach Ludwigshafen:
1) über Köln	56 Meilen.	65 Meilen.
2) über Namur-Arlon-Thionville-Metz-Luxemburg	79 "	70 "
3) oder auch über Arlon-Luxemburg und Trier gleiche Entfernung. gleiche Entfernung.		
Differenz zu Gunsten unserer Linie gegen 2 und 3	23 Meilen.	5 Meilen.

*) Bericht der Rhein-Schiffahrts-Commission, S. 12, 13.

Diese Zahlen überheben uns, wenigstens was die Strecke Antwerpen=Mainz betrifft, jeder ferneren Auseinandersetzung; allein auch schon in Bezug auf die Linie Antwerpen=Ludwigshafen reicht der Unterschied in der Entfernung hin, um in Verbindung mit den übrigen für die Rheinbahn streitenden Momenten, diese in entschiedenem Vortheil zu stellen.

Gedenken wir nun endlich noch der specifisch nassauischen Bahn, welche von Wiesbaden nach Ehrenbreitstein führen soll und zwischen ersterer Stadt und Rüdelsheim bereits in Ausführung begriffen ist, so kann auch diese zu ernstlichen Besorgnissen keinen Anlaß geben. Sie wird nämlich, sollte sie wirklich in ihrer ganzen Ausdehnung zu Stande kommen, einmal ihren alsdann wahrscheinlichen Ausgangspunct Ehrenbreitstein nur auf Umwegen erreichen, während unsere Linie von Coblenz nach Mainz in gerader Richtung führt; dann wird sie, wenigstens eben so theuer wie diese, ihre Kosten nicht gleich ihr durch eine wohlfeilere Fortsetzung compensiren; sie wird ferner ihrer geringeren Ausdehnung wegen verhältnißmäßig höhere Verwaltungskosten erfordern und folglich, sowohl was Anlage als was Verwaltung betrifft, nicht so wohlfeil exploitiren können; sie kann uns zudem nur das zwischen Frankfurt und den Niederlanden sich bewegende Gut streitig machen, welches, wie bereits gesagt, im Verhältnisse zu den überhaupt in Betracht kommenden Massen, von nur untergeordneter Bedeutung ist, und endlich läuft sie durch Landstriche, die, von bedeutenderen Ortschaften entblößt, sich mit denjenigen, worin die bekannten und besuchten Städte der linken Rheinseite auf der entsprechenden Strecke, wie Coblenz, Boppard, St. Goar und Bingen, belegen sind, in Bezug auf den Verkehr und Aufenthalt der Reisenden nicht messen können.



S c h l u ß w o r t .

Wir dürfen nun hoffen, die Aufgabe, die wir uns bei Abfassung dieser Denkschrift gestellt, in ihrem vollen Umfange gelöst zu haben. Wir haben gezeigt, zu welchen Erwartungen eine Rheinbahn schon dann berechtigt, wenn bloß das Bestehende ins Auge gefaßt wird und wenn selbst eine Menge untergeordneter, aber darum keineswegs unwichtiger Factoren ganz außer Acht bleiben; wir haben angedeutet, wie glänzende Erwartungen an die Zukunft, und zwar an eine sehr nahe Zukunft, sich knüpfen, und wie in jeder Beziehung das Unternehmen einer Rheinbahn unter Auspicien ins Leben gerufen wird, wie sie wenige seiner Art und seines Gleichen dargeboten haben mögen.

Wir haben nachgewiesen, daß ein Bahn-Complex wie der, von dem es sich hier handelt, ein sehr vortheilhaftes Unternehmen für das sich dabei theilnehmende Capital und eben so eine der werthvollsten und dringendst gebotenen Schöpfungen für Land und Leute, für Handel und Gewerbe sein wird, und daß das große Werk, dem wir das Wort geredet, gleichwie es Anspruch auf die von eigenem Interesse dictirte Theilnahme des Capitals hat, wie es sich der Förderung der Staats-Regierung erfreut, eben so die volle Sympathie der gesammten Rheinlande zu fordern berechtigt ist.

Möge das Werk unter dem Schutze des Friedens begonnen und vollendet werden; möge es dem Norden und dem Süden ein Glied in der großen Kette friedlicher Verbindung und friedlicher Entwicklung werden; möge es alle die Stämme, denen es zum Bindemittel werden soll, immer fester mit einander vereinen; möge es vorzugsweise eine Lust- und Verkehrsstraße werden und stets die Producte des Ackerbaues, der Industrie und der Kunst, nie aber die Werkzeuge des Krieges und der Zerstörung zu tragen haben.

Köln, im December 1855.



Concessions-Bedingungen, die Erweiterung der Rheinischen Bahn betreffend.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich zum Ausbau, resp. zur Uebernahme nachstehend weiter bezeichneter Bahnen, unter den nachfolgenden Bedingungen:

1. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rolandseck über Coblenz bis Bingen, zum Anschlusse an die von da bis Mainz projectirte Bahn für ihre Rechnung.
2. Der Staat macht zu Gunsten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft von der ihm durch den zweiten Nachtrag zu dem Statute der Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft (Gesetz-Sammlung von 1854, S. 473) eingeräumten Befugniß Gebrauch, mit dem Unternehmen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft das der Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft dergestalt zu verschmelzen, daß letzteres ein integrierender Theil mit jenem wird, und die Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft als solche zu existiren aufhört, wogegen die Stamm-Actionäre der Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft zum Nominal-Betrage ihrer Stamm-Actien, Stamm-Actionäre der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft werden, jedoch mit dem Vorrechte, daß, wenn in irgend einem Jahre der Reinertrag des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens zur Vertheilung einer Dividende von $5\frac{1}{2}$ pCt. nicht zureicht, den ursprünglichen Actionären der Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft eine Dividende von $5\frac{1}{2}$ pCt. vorab gewährt wird.
3. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft bringt ihre jetzt bestehende und die Köln-Bingener Bahn, durch eine um die Stadt Köln zu führende Verbindungs-Bahn, in unmittelbare Schienen-Verbindung.
4. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft baut ferner eine Verbindungs-Bahn durch die Stadt Köln von der nach Art. 3 herzustellenden Verbindungs-Bahn bis zu der von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu erbauenden festen Rheinbrücke, Behufs unmittelbarer Schienen-Verbindung der in Köln und Deutz mündenden, links- und rechtsrheinischen Bahnen.
5. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Düren nach Schleiden, dergestalt, daß dieser Bau spätestens in Angriff genommen wird, sobald die Bahn von Köln nach Bingen hergestellt sein wird.
6. Wenn die Königlich Preussische und die Herzoglich Nassauische Regierung sich darüber verständigen, der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft den Bau und Betrieb einer Lahn-Bahn von Ehrenbreitstein bis Wehlar, zum Anschlusse an die Köln-Giesener Bahn, zu übertragen, so übernimmt die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft den Bau und Betrieb dieser Bahn, unter der Bedingung, daß ihr für das Anlage-Capital eine vierprocentige Zins-Garantie gewährt wird. Sollte die Herzoglich Nassauische Regierung die in ihrem Gebiete liegende Bahnstrecke für Staats-Rechnung ausführen oder einem andern Unternehmer übertragen, so übernimmt die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft auf Erfordern der Königlich Preussischen Regierung auch bloß die im Preussischen liegende Bahnstrecke allein, gegen eine Zins-Garantie von 4 pCt. des Anlage-Capitals.
7. Wenn die Köln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft übereinkommt, sich dergestalt aufzulösen, daß ihre Activa und Passiva auf die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft übergehen, und die Actien der Köln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft in Actien der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft umgewandelt werden, so wird der Staat hierzu seine Genehmigung geben und auch die Auflösung des über die Verwaltung der Köln-Crefelder Bahn von ihm mit der Köln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft geschlossenen Vertrages bewilligen.
8. Der Staat wird der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zur Fortführung der Köln-Crefelder Bahn bis Nymwegen ertheilen, und die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft wird diese Fortführung übernehmen, nachdem darüber mit der Königlich Niederländischen Regierung eine Vereinbarung getroffen sein wird.
9. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, eine feste, für den Eisenbahn-Verkehr und den gewöhnlichen Land-Verkehr einzurichtende Brücke über den Rhein bei Coblenz zu bauen, und diesen Bau in Angriff zu nehmen,

sobald die jetzt bestehende Rheinische Bahn und die vorstehend sub 1 bis 8 aufgeführten Unternehmungen in einem Betriebsjahre einen Rein-Ertrag von $5\frac{1}{2}$ pCt. aufgebracht haben werden. Sämmtliche Einnahmen von der Brücke, nach einem unter Berücksichtigung der Anträge der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft vom Staate festzustellenden Brückengeld-Tarif, fallen letzterer zu. Der festzusetzende Brückengeld-Tarif soll keinesfalls niedriger, als der Tarif für die feste Rheinbrücke bei Köln normirt werden.

10. Wenn die betreffenden Staats-Regierungen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zu einer Eisenbahn von Bingen bis Mainz, resp. Worms und von Mainz bis Schaffenburg sollten übertragen wollen, so wird der Staat nicht dagegen sein, daß die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft diese Concession übernehme.
11. Der Fahr-Plan der Eisenbahnen der Rymwegen über Köln nach Bingen und von Coblenz nach Weylar unterliegt der Genehmigung und Abänderung des königlichen Handels-Ministeriums.
12. Der jetzige Tarif der Rheinischen Eisenbahn soll für die jetzt bestehende Bahn ohne Genehmigung des königlichen Handels-Ministeriums nicht erhöht werden. Für die Rymwegen-Köln-Bingener und die Coblenz-Weylarer Bahn sollen die jetzt bestehenden Tarife der Köln-Mindener Bahn in der Art als Maximal-Tarife gelten, daß jede Erhöhung der Genehmigung des königlichen Handels-Ministeriums unterliegt.

Innerhalb der Maximalsätze sind allgemein gültige Modificationen ohne Genehmigung des königlichen Handels-Ministeriums zulässig; dagegen kann die Gesellschaft ohne Genehmigung des königlichen Ministeriums weder bezüglich einzelner Personen, noch bezüglich einzelner Orte Differential-Tariffsätze einführen; es ist hierunter auch begriffen, daß die Gesamt-Fracht eines Transports für größere Entfernungen nicht geringer sein darf, als für kleinere. Der Tarif für die sub 4 bezeichnete Verbindungs-Bahn durch die Stadt Köln soll auf den Antrag der Direction so normirt werden, daß voraussichtlich aus dem Betriebe derselben eine Rein-Einnahme bis zur Höhe von mindestens 5 pCt. des auf den Bau dieser Verbindungs-Bahn von Seiten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft verwandten Capitals erzielt wird. Die Rein-Einnahme wird berechnet aus der Brutto-Einnahme nach Abzug von 50 pCt. für Betriebskosten.

13. Sollte die Düren-Schleidenener Bahn später nach Trier verlängert werden, so sollen die vorstehend in Bezug auf den Fahrplan und Tarif der Rymwegen-Köln-Bingener und der Coblenz-Weylarer Bahn getroffenen Bestimmungen auch für die Düren-Schleidenener Bahn Anwendung finden.
14. Zur Beschaffung des zu den Anlagen, welche nach diesem Vertrage von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft auszuführen sind, erforderlichen Anlage-Capitals sollen mindestens sieben Millionen Thaler in neuen Stamm-Actien der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft emittirt werden. Es bleibt der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft freigestellt, das weiter erforderliche Capital durch Emission weiterer Actien oder durch Emission von Prioritäts-Obligationen zu beschaffen. Die zunächst neu zu emittirenden Actien nehmen erst vom 1. Januar des auf die Eröffnung der Bahn von Köln bis Bingen folgenden Jahres an der aus dem Ueberschusse des Gesamt-Betriebes sich statutmäßig ergebenden Dividende mit den alten Actien gleichmäßig Theil. Bis zu diesem Zeitpunkte werden sowohl die Katen, als die Vollzahlungen mit 5 pCt. aus dem Bau-Fonds verzinst und die Ueberschüsse aus dem Betriebe der neu gebauten Strecken dem Bau-Fonds überwiesen.

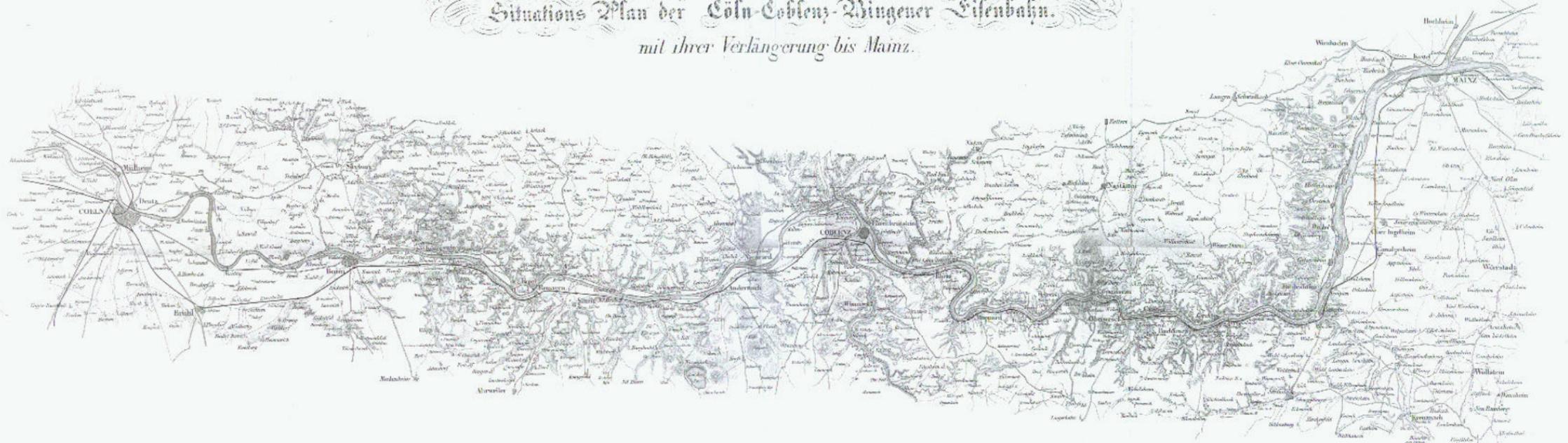
Der Zeitpunkt, von welchem ab die später etwa noch zu emittirenden Actien an den Dividenden Theil nehmen, wird bei der Emission von der Gesellschaft unter Zustimmung des königlichen Handels-Ministeriums bestimmt werden.

15. Die neu zu creirenden Actien üben erst Stimmrecht in den General-Versammlungen, wenn sie voll eingezahlt sind.
16. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, mit der Ausführung der in diesem Vertrage übernommenen Bauten vorzugehen, nach Maßgabe des dazu beschafften Capitals, und wird dieselbe zu diesem Zwecke die in §. 14 vorgesehene weiteren Stamm-Actien baldmöglichst emittiren.
17. Die Verschmelzung der Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft mit der Rheinischen nach §. 2 findet Statt, sobald der gegenwärtige Vertrag die landesherrliche Genehmigung erlangt haben wird. Die Köln-Crefelder Bahn wird mit der Rheinischen verschmolzen, sobald der gegenwärtige Vertrag in Kraft getreten und die General-Versammlungen der Actionäre der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft und der Köln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft ihre Zustimmung zur Verschmelzung gegeben haben werden.
18. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft wird ermächtigt, successive oder auf einmal die von ihr bereits ausgegebenen $1\frac{1}{4}$ Million Thaler 4procentigen Prioritäts-Stamm-Actien, so wie die von ihr gemäß §. 2 dieses Vertrages noch zu emittirenden $5\frac{1}{2}$ procentigen Prioritäts-Stamm-Actien, jeder Zeit unter Zustimmung der Inhaber, in Stamm-Actien der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft umzuwandeln, so wie auch jene Prioritäts-Stamm-Actien durch Kauf zu erwerben und dagegen Stamm-Actien zu emittiren.

D r u c k f e h l e r .

Seite 2, Absatz 4, Zeile 2	lies: nicht nachstehen,	statt nichts nachgeben.
Seite 3, Zeile 28 von oben	„ beizuzählen,	„ anzureihen.
Seite 5, Zeile 9 von oben	„ diese	„ die.
Seite 10, Zeile 2 von unten	„ (Zusammen) 6,274,000	„ 5,374,000.
Seite 11, Zeile 5 von oben	„ (Zusammen) 6,205,000	„ 6,295,000.
Seite 14, Zeile 18 von oben	„ den Savarieen,	„ denen von Savarieen.
Seite 15, Zeile 13 von oben	„ 6,274,000	„ 5,374,000.
Seite 17, Zeile 26 von oben, letzte Zahl,	„ 37.54	„ 37.51.
Seite 24, Zeile 10 von oben	„ so verbleibt,	„ und es verbliebe.

Situations Plan der Cöln-Coblenz-Bingener Eisenbahn. mit ihrer Verlängerung bis Mainz.



*Längen Profil
der Eisenbahn von Cöln bis Rolandseck und des Rolandseck-Bingener
Eisenbahn-Projectes.*



Legende der Höhen
 1000 Fuß über d. Meer ...
 500 Fuß über d. Meer ...
 0 Fuß über d. Meer ...
 500 Fuß unter d. Meer ...
 1000 Fuß unter d. Meer ...

Maßstab
 1:50,000
 1 Zoll = 1000 Fuß