

Denkschrift

zur

Begründung einer Eifel-Eisenbahn

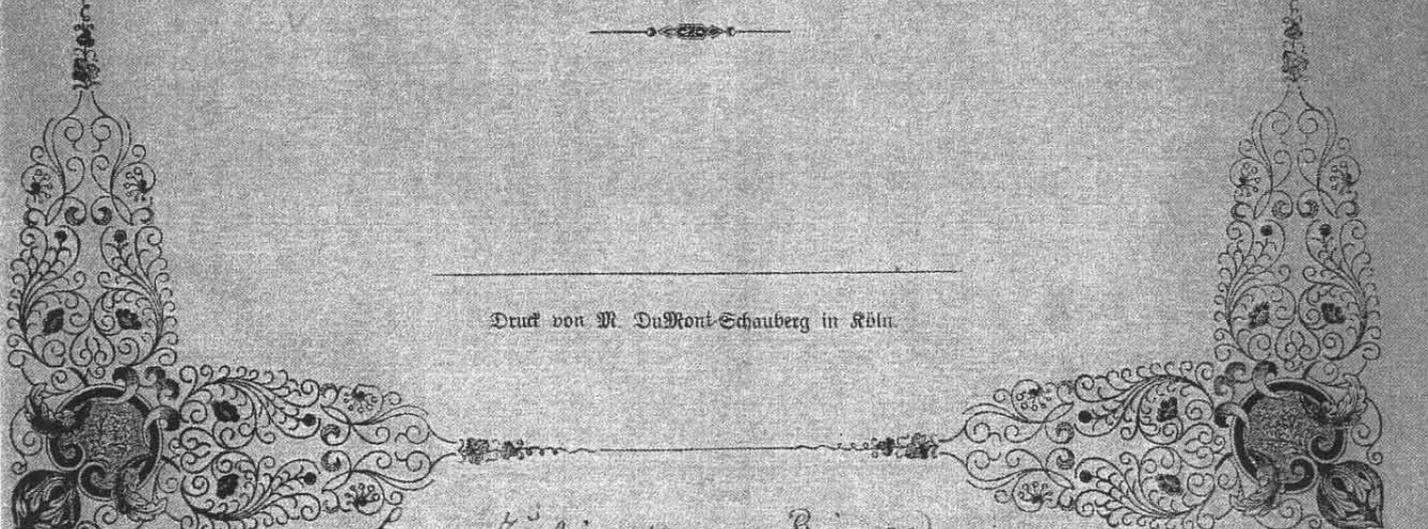
von

Düren nach Schleiden

in der Rheinprovinz.



Druck von M. DuMont-Schauberg in Köln.



*DuMont's Buchdruckerei von Bianco,
Kommunikations-Büro der Rheinprovinz-Eisenbahn - Gesellschaft*

Denkschrift

zur

Begründung einer Eifel-Eisenbahn

von

Düren nach Schleiden

in der Rheinprovinz.

Unter den großartigen Schöpfungen der mannigfachsten Art, welche die gegenwärtige Generation ins Leben treten sah, nehmen die Eisenbahnen eine der hervorragendsten Stellen ein, und mit Recht mag, wie in so vielen anderen Beziehungen, auch in dieser der Preusse stolz auf sein Vaterland sein, welches nicht allein alle anderen Länder deutscher Zunge, sondern sogar den bei weitem größten Theil des übrigen Europa's in Bezug auf Anzahl und Ausdehnung der erbauten Bahnstrecken weit hinter sich gelassen hat.

Um so schmerzlicher muß es ihn daher berühren, wenn er, trotz aller, gewiß mit dem höchsten Danke anerkannten Sorge, welche diesen neuen Verkehrs-Anstalten ununterbrochen gewidmet worden ist, unter denselben fortwährend Eine vergebens suchen muß, welche zu den Allerunentbehrlichsten sowohl als zu den Erspriesslichsten rechnen zu dürfen, er sich durch die Lage des betreffenden Landstriches, so wie durch dessen ökonomische und gewerbliche Verhältnisse berechtigt glaubt; wir meinen eine sich an die Rheinische Eisenbahn anschließende und von dieser von Düren aus zunächst nach dem Fuße des Eifelgebirges bis Schleiden in der Richtung nach Trier führende Eisenbahn.

Der Zweck der gegenwärtigen Denkschrift ist daher, die Aufmerksamkeit der hohen Staatsgewalten und des Publicums diesem Bahnprojecte wieder zuzuwenden, und wir zerlegen solche zu dem Ende in drei Abtheilungen:

- I. über die Nothwendigkeit,
- II. „ „ Ausführbarkeit,
- III. „ „ Rentabilität

einer Eifelbahn.

I. Nothwendigkeit einer Eifelbahn.

Es ist zu allgemein bekannt, um einer weiteren Ausführung zu bedürfen, wie tief der Wohlstand des mit Eisen- und Blei-Erzen von der Natur so reichlich ausgestatteten, mit dem Namen „Eifel und Schleidener Thal“ belegten Theiles des linken Rheinufers seit dessen Wiedervereinigung mit dem deutschen Vaterlande gesunken, wie sehr diese Gegend seitdem mit ihren Producten von fremder Concurrrenz bedrängt worden, und welcher Grad von Verarmung dadurch allmählig über das einst blühende Ländchen hereingebrochen ist.

Nicht minder bekannt ist es aber, daß dieser, im Verlauf der Zeit in immer größerem Maße fortgeschrittene Verfall keineswegs das Werk der Bewohner des Landes gewesen, deren Fleiß und Betriebsamkeit sich vielmehr stets rühmender Anerkennung zu erfreuen gehabt haben, und daß es im Gegentheil ganz außer ihrer Einwirkung liegende äußere Verhältnisse sind, aus welchen derselbe hervorgegangen ist; Verhältnisse, die sie nicht abzuändern vermochten, weil ihnen sowohl Befugniß als Mittel dazu gebracht.

Hoch oben an steht unter diesen widrigen Einflüssen der Mangel an Communications-Anstalten, welcher von den ältesten Zeiten her das Erbtheil dieses Landstriches gewesen ist, dessen Bewohner, seitdem es keine römischen Legionen mehr gab, die ihnen Heerstraßen erbauten, sich weit von der Heimath entfernen mußten, wenn sie nur zu einem Begriffe davon gelangen wollten, was eigentlich unter einer solchen Straße zu verstehen sei.

Bis zur französischen Occupation des Landes war dies auch nicht einmal anders möglich; damals herrschten auf dem kleinen Landstriche: Churföln, Jülich, der Herzog von Ahrenberg, die Grafen von Manderscheid und eine Menge anderer Regenten; manche Drischasten, z. B. Gemünd, Roggendorf und andere hatten sogar mehr als Einen Landesheerrn, und daß unter solchen Umständen nicht an erträgliche Fahrwege, geschweige denn an Landstraßen gedacht werden konnte, versteht sich von selbst.

Damals wurde aber auch das Bedürfniß kaum gefühlt; mit Ausnahme Englands, welches indessen noch nicht, wie jetzt, mit den Armen einer riesenhaften Industrie Länder und Meere umschlang, und Frankreichs, dessen Ludwig der Vierzehnte einige Straßen, größtentheils aber nur zur leichteren Bewegung seiner Truppen anlegte, sah es anderwärts nicht viel besser, als in der Eifel aus; und so mochten denn deren Producte immerhin noch ihren Markt finden, da ihre Erzeugungs- und Transportkosten denen der Fremde jedenfalls mehr oder weniger das Gleichgewicht hielten.

Auch unter der französischen Herrschaft blieb das Land in seiner früheren Isolirung, denn auch hier konnte es zu irgend einem Chausseebau nicht gelangen, da sein Unstern es gewollt hatte, daß es bei der neuen Organisation der Verwaltung von dem Gouvernements-Commissar Rudler unter drei Departements — Saar, Roer und Rhein und Mosel vertheilt, ja sogar einem vierten — der Durie — ein kleiner Strich, der Kanton Schleiden, gleich einer von den drei ersteren umschlossenen Insel, zugetheilt worden war.

Allein auch hier war der Mangel an Abfluß-Anstalten noch nicht verderblich, da das immer mehr und mehr und endlich bis zu 45 Millionen heranwachsende französische Reich mit seinem, durch die strengsten Maßregeln aufrecht erhaltenen Ausschluß-System, Absatzorte in Hülle und Fülle darbot und damals den Erzeugnissen der Eifel ein Land offen stand, welches nach der Trennung es nöthig gefunden hat, sich vor denselben durch die übertriebensten Eingangsrechte oder durch gänzliche Absperrung zu schützen.

Von dieser Ausschließung — 1816 — datirt die schwierige Lage der Eifel und des Schleidener Thales; — während anderwärts, unter den Fittigen des Friedens, Kunst, Wissenschaft und Gewerbe sich mit Riesenschritten entfalteteten, blieben sie hier, nothgedrungen, auf ihrer alten Stufe stehen, denn die alten Absatzwege waren versperrt und neue konnten nicht aufgefunden werden, so lange nicht der Betrieb den Fortschritten angepaßt war, die er außerhalb gemacht hatte; dazu war man aber außer Stande, weil das wohlfeilere Brennmaterial, über welches das concurrirrende Ausland gebot, absolut zwar nicht fern, relativ aber viel zu fern lag, um zu einem erträglichen Preise herbeigeschafft werden zu können.

In diesem Zustande befand sich das Land noch viele Jahre, einerseits wohl, wenigstens theilweise, aus dem Grunde, weil es auch jetzt wieder mehreren Verwaltungs-Bezirken angehörte, und daher seine Einsassen keinen rechten Mittelpunkt finden konnten, aus welchem sie lebhaft genug auf die Befriedigung ihres dringendsten Bedürfnisses hätten hinwirken können, andererseits aber und zwar hauptsächlich deßhalb, weil in den ersten Zeiten nach der Einverleibung in die preussische Monarchie sich der Ansprüche an die Behörden zu viele erhoben, als daß die zu Gebote stehenden Mittel die Gewährung Aller gestattet hätten.

Nach und nach wurde nun zwar im Laufe der Zeit dem Uebel in reichlichem Maße abgeholfen; das Land ward in allen Richtungen von Chausséen durchschnitten, und wer sich jetzt noch erinnert, was vor 40, vor 30, ja, was noch vor wenig Jahren die Eifel war, der muß, er mag wollen oder nicht, anerkennen, daß eine väterliche Regierung ein Segen für Land und Leute ist, und daß es eine väterliche Regierung ist, der sein heimatlicher Boden anzuerfallen das Glück gehabt hat.

Diese Straßen bestanden aber kaum, so war auch schon die Zeit der Landstraßen vorüber; ein neues allgewaltiges Communicationsmittel, das der Schienenwege, war an ihre Stelle getreten, und mehr, weit mehr, als vor Decennien ein Gebiet ohne Chausséen der Gemeinschaft mit nah und fern verschlossen war, ist es jetzt der Landstrich, der, wäre er mit solchen Straßen auch übersäet, keine Eisenbahn aufzuweisen hat.

Darum waren dem Lande jene Straßen, so dankbar es auch die durch ihre Anlegung ihm erwiesene Huld und Fürsorge seiner Regierung anerkannte, nur noch eine geringe Wohlthat, und nur in höchst spärlichem Maße gewährten sie ihm noch den Nutzen, der unter anderen Umständen aus ihnen hervorgegangen sein würde; von seinen Concurrenten nach wie vor überflügelt, mußte es die Schätze, womit die gütige Hand des Schöpfers es ausgestattet hatte, nach wie vor verschlummern lassen; die meisten Eisen-Bergwerke gingen, das eine früher, das andere später, entweder ganz ein oder schleppten ihr Dasein nur noch auf kümmerliche Weise fort, so daß der kaum nennenswerthe Betrieb, der sich noch aufrecht erhalten hat, nur in einer Weise noch Statt findet, die an die Kindheit des Bergbaues erinnert, indem das Erz bloß noch auf der Oberfläche des Landes gesammelt und auf elenden Pferde- oder Ochsenkarren den Hüttenwerken zugeführt wird.

Gleiches Geschick traf den, an dem Saume des Gebirges, da, wo sich dasselbe nach der Rhein-Niederung hin abzudachen beginnt, gelegenen Bleiberg, der, nach dem Zeugnisse vieler älteren Schriftsteller — (Geschichte und Geographie des Roer-Departements von Schmidt, Aachen 1804; Statistique du département de la Roer par Dorsch, sous-préfet de Clève, Cologne 1804) — unter der französischen Herrschaft in der höchsten Blüthe gestanden, ungeheure Massen gefördert und vielen hundert Menschen Arbeit und reichlichen Unterhalt gewährt hatte, jetzt aber, ein Decennium lang, mit der in- und ausländischen Concurrenz, namentlich mit den spanischen, englischen und americanischen Glasur-Erzen, die härtesten Kämpfe zu bestehen gehabt hat, und es einzig und allein dem beharrlichen Streben seiner Verwaltung nach verbesserten Betriebs-Methoden verdankt, wenn seit 1850 sein Absatz wieder gestiegen ist.

Beide Producte, und vornehmlich das Eisen, welches in den Eiseler Hüttenwerken dargestellt wird, gehören aber zu den besseren und besten Gattungen, so zwar, daß letzteres bei gleichen Productions-Kosten dem belgischen und englischen Eisen vorgezogen werden würde, ja, ihm sogar jetzt noch vorgezogen wird, wenn es sich von der Verfertigung feinerer Eisenwaaren und Handwerkszeuge handelt, fast den Einzigen, wozu es unter den traurigen gegenwärtigen Verhältnissen noch verwandt werden kann, da die gröberen Sorten, diejenigen, welche die Massen bilden, und die daher, wenn von Eisen-Production die Rede ist, eigentlich bloß in Betracht kommen, durch die bis heran gebräuchlich gewesene Procedur nicht mehr bereitet werden können, wenn sie verkäuflich sein sollen, die Eifel aber durch ihre Abgeschlossenheit und aus Mangel an wohlfeilem Brennmaterial sich bis jetzt gezwungen gesehen hat, bei dieser Procedur stehen zu bleiben.

Wer möchte unter solchen Umständen sich noch darüber wundern, daß nach und nach die drückendste Armuth über ein Land hereinbrach, dessen Boden an der Oberfläche nicht allein unergiebig ist, sondern eben so wie der Inhalt seiner Berge, einer engen Verbindung mit den benachbarten Districten bedarf, um von diesen den ihm un-

entbehrlichen Düngestoff, den Kalk, zu beziehen, der ihm aber, so lange er in seinem abgeschlossenen Zustande bleibt, der hohen Zufuhrkosten wegen unerreichbar ist.

Wirklich ist die Noth denn auch fast auf die höchste Höhe gestiegen und die Eifel geht, wenn nicht bald kräftige Hülfe erscheint, Zuständen entgegen, welche denen die Wage halten dürften, die in den letzten Jahren gewisse schlesische Bezirke zu einem Schauplatze des Jammers und des Entsetzens gemacht haben.

Und doch ist dieses Land von der Vorsehung nicht unter diejenigen gestellt, die auf nichts anderes angewiesen sind, als einer spärlichen Bevölkerung zum unwirthlichen Aufenthalte zu dienen; es ist keine Lüneburger Heide, keine Champagne pouilleuse, keine Sologne und kein Département des Landes, wo auch die höchsten Anstrengungen menschlichen Kunstfleißes unbelohnt bleiben, weil sie der Natur nicht abzutrogen vermögen, was sie stiefmütterlich zu versagen für gut gefunden hat; es birgt in seinem Schooße unerschöpfliche Lager von Erzen, die, will man der Tradition und den Spuren Glauben schenken, welche das vor Jahrtausenden die ganze damals bekannte Welt beherrschende Volk hinterlassen hat, schon zu Zeiten Roms zu Tage gefördert, und zu deren kunstgemäßen Ausbeutung bereits im 15. und 16. Jahrhundert, als kaum ein Strahl wohlthätigen Lichtes die dichte Finsterniß des Mittelalters zu durchbrechen begann, hessische und sächsische Bergleute, die Stammeltern eines großen Theiles der jetzigen Bewohner, herbeigerufen wurden.

Es wird begränzt von dem berühmten Bleiberge von Roggendorf, der, in älteren Zeiten ein Eigenthum der Herzoge von Ahrenberg, und vielleicht Jahrhunderte lang von den Landleuten ausgebeutet, seit 1583 von der damals damit belehnten Familie von Meinerzhagen und von ihren Nachfolgern, den Grafen von der Lippe, in ununterbrochener Zeitfolge bergmännisch bearbeitet wird, seitdem auch mehr wie Eine glänzende Periode aufzuweisen gehabt hat. Beide, Blei- und Eisenberge, strogen dergestalt von Erzen, daß keine Zeit abzusehen ist, wo ihre Reichthümer ihr Ziel erreicht haben werden.

Und nicht dem Ländchen allein müßte der Aufschluß dieser Reichthümer zum Segen gereichen, nein, auch dem größeren Vaterlande würden unschätzbare Vortheile erwachsen, wenn — in einem Augenblicke, wo der Bedarf an groben Metallen, namentlich an Eisen, von Tag zu Tag dergestalt steigt, daß, nachdem dasselbe bis zum Jahre 1845 rheinaufwärts flottenweise eingeführt worden, auch jetzt noch, der Eingangs-Abgabe ungeachtet, unglaubliche Quantitäten von außen bezogen werden müssen, — das Innere des Landes in den Stand gesetzt würde, den Tribut, der gegenwärtig der Fremde geleistet werden muß, entweder ganz zu annulliren, oder aber auf ein möglichst geringes Maß herabzusetzen, dadurch aber dem Lande Millionen von Thalern zu erhalten, welche jetzt, statt im Innern Betriebsamkeit zu erzeugen und Wohlstand zu verbreiten, müßige Hände zu beschäftigen und Tausende von Menschen an die Heimat zu fesseln, die nun ihr Heil in der Fremde suchen müssen, — Jahr aus, Jahr ein, nach Belgien und England wandern.

Dazu ist aber nur Eins Noth; es müssen jene Schätze an das Tageslicht kommen, sie müssen die Gestalt annehmen, in welcher der menschliche Kunstfleiß sie gebrauchen kann, dann aber auf den Märkten des In- und Auslandes zu einem Preise ausgestellt werden können, der nicht von vorn herein ihre Zurückweisung als nothwendige Bedingung in sich schließt; — das aber ist für jetzt und bleibt für alle Folge eine vollständige Unmöglichkeit, so lange nicht dem Betriebe dasjenige Verfahren angepaßt werden kann, welches günstigere Zeit- und Orts-Verhältnisse dem fortschreitenden menschlichen Geiste anderwärts, namentlich in Schottland, an die Hand gegeben haben, mit Einem Worte, wenn nicht das, für die große Masse des Verbrauchs nicht mehr haltbare System der Holzfohlen-Verwendung aufgegeben werden wird und an dessen Stelle Hochofen treten, in denen die Steinkohle das Agens der Schmelzung bildet.

Wir sprechen hier ausdrücklich nur von der großen Masse des Verbrauchs, und wollen keineswegs die Verwendung der Holzfohlen ganz und gar ausgeschlossen wissen, da es nicht zu läugnen ist, daß das auf diese Weise gewonnene Eisen den Vorzug verdient; allein was hilft die größere Güte des Fabricats, wenn sein zu hoher Preis dasselbe unverkäuflich macht, oder wenn es nur in dergestalt kleinen Parteen Absatz findet, daß der Betrieb auf die niedrigste Stufe herabsinkt? Und was hilft es, sich sagen zu können, mein Fabricat ist immer doch das bessere,

wenn man zusehen muß, wie Millionen von Centnern der geringeren Gattung aus dem Auslande eingebracht und so zu sagen an unseren Thüren vorbei geführt werden? — Es bleibt dann doch wahrlich nichts übrig, als auch seinerseits die geringere Gattung zu geringerem Preise zu bereiten, und dazu ist die Steinkohle unentbehrlich.

Dieses Mittel zur Rettung eines so interessanten Landstriches, dessen Bewohner sich von Alters her durch Biederkeit, Loyalität und redliche Erfüllung ihrer Unterthanen-Pflichten ausgezeichnet haben, diesem Charakter auch unter allen Wirren und Stürmen der Jahrhunderte treu geblieben sind, wurde vor Jahren schon, als die Noth noch fern von ihrer gegenwärtigen Höhe war, als das einzig Stichhaltige von Männern erkannt, denen das Wohl ihres Landes am Herzen lag, und es brach sich daher immer mehr die Ueberzeugung Bahn:

wie es eine unabweisliche Forderung der Zeit geworden sei, daß den Erzlagern der Eifel die Steinkohle der Inde- und Wurm-Reviere zugänglich gemacht, und daß zu dem Ende eine Verbindung mit der Rheinischen Eisenbahn, welche dieselbe dem Fuße des Gebirges nahe, nämlich nach Düren bringt, durch Anlegung einer Zweighahn eröffnet werden möge.

Und nochmals sei es gestattet, dies hier zu bemerken: an die Lebensfrage, welche Besitz oder Entbehrung der Steinkohle für den vorherrschenden Theil der Eifel-Industrie in sich schließt, reiht sich eine zweite an, die, möge sie auch nicht von so unendlichem Belange sein, wie jene, dennoch jedenfalls für das Land von hoher Wichtigkeit ist; wir meinen den Aufschwung, welchen auch die Boden-Cultur der Steinkohle zu verdanken haben würde.

Der Kalk ist nämlich ein unentbehrliches Erforderniß für den Landbau solcher Striche, deren Boden wie in der Eifel und im Kreise Schleiden theils mittelmäßig, theils schlecht, überall aber kalt und daher der Nachhülfe bedürftig ist. Jetzt muß aber dieses Düngemittel, der Hauptsache nach, von Friesenrath bei Cornelimünster (auf der Straße von Aachen nach Trier) und theilweise von noch entfernteren Kalklagern hergeholt werden, und dadurch wird es dergestalt vertheuert, daß nur wenige bemittelte Landleute es zu beschaffen vermögen. Nun enthält aber das Land selbst in dem Urstthale, und die nächste Nachbarschaft in dem kalkreichen Faythale einen solchen Vorrath von Urstoffen, daß es nur der Steinkohle bedarf, um mehr Kalköfen anlegen zu können, als zur Verbesserung aller dafür nur irgend empfänglichen Stellen des ganzen Districts erforderlich sein werden.

Wie erspriesslich eine solche Verbesserung sein würde, geht schon daraus hervor, daß für den Kreis Schleiden allein, der auf einem Flächeninhalte von 382,433 Morgen:

65,372 Morgen Wechselland

und 53,298 „ „ Wildland, Heiden und Torfgruben

darbietet, zu einem durchschnittlichen Ernte-Ertrag von

18000 Scheffel Weizen,

35000 „ „ Spelz,

63000 „ „ Roggen,

5500 „ „ Gerste,

45000 „ „ Hülsenfrucht,

109800 Scheffel

noch 53,900 Scheffel aus dem angränzenden platten Lande bezogen werden müssen, wogegen allerdings die Hälfte des Hafergewinns mit 100,000 Scheffeln, und 30 pCt. der erzeugten Kartoffeln mit 90,000 Scheffeln, dahin abgegeben werden können.

Ein drittes, wenn auch noch mehr untergeordnetes Moment, welches bei der vorliegenden Frage in Betracht gezogen zu werden verdient, ist die Lage der das Land bedeckenden Waldungen, und der in fortschreitender Progression die Erzeugung übersteigende Verbrauch des darin gewonnenen Holzes. Jene, die Waldungen, reichen bei Weitem nicht mehr aus, den Bedarf an Holzfohlen zu decken, und es müssen diese daher theilweise schon aus weiter Ferne bezogen werden. Abgesehen davon, daß dies die Lage der ohnehin so sehr gedrückten Hüttenwerke noch bedeutend erschwert, ist dadurch auch das Brennholz zu einem so theuren Artikel geworden, daß man sich hin und wieder, trotz der hohen Fracht, bereits der Bardenberger Steinkohle zuzuwenden genöthigt gesehen hat,

indem jetzt schon das Klaster Holz, alle Nebenkosten einbegriffen, 7 Thaler und mehr zu stehen kommt, was für einen Landstrich, der bis jetzt einzig und allein auf Holz als Feuerungsmittel angewiesen, eine größtentheils in Nothstand gerathene Bevölkerung hat, eine unerschwingliche Ausgabe zu nennen ist.

Auch hier würde dadurch, daß sie die Anfuhr der Steinkohlen ermöglichte, die Eisenbahn der Eifel die entscheidendsten Vortheile zuführen, einerseits indem sie ein weit wohlfeileres Brennmaterial verschaffte, anderntheils aber indem sie den Hüttenwerken die Anschaffung derjenigen Holz-Quantitäten erleichterte, deren diese nach wie vor noch immer bedürfen werden.

Daß es sich auch hier nicht um eine Kleinigkeit handelt, geht näher aus der Anlage F (letzte Seite) hervor, nach welcher der künftige Verbrauch an Steinkohlen und zwar bloß derjenige, welcher zu ökonomischen Zwecken Statt finden wird, angeschlagen werden kann zu:

a) für 7000 Haushaltungen im Kreise Schleiden	280,000 Centner.
b) für die darin befindlichen Schmieden, Pottasch-Siedereien, Delmühlen, Brau- und Brennereien, für Kalkbrennereien und Ziegeleien	170,000 „
c) für den Verbrauch ad a und b der anschließenden Kreise Montjoie, Malmedy, Prüm, Daun, Münstereifel und Avenau, welche sich aus den Niederlagen des Kreises Schleiden versehen würden	350,000 „

Summa des Verbrauchs zu ökonomischen Zwecken. . 800,000 Centner.

Diese verschiedenen Verhältnisse, welche die Anlegung einer Eisenbahn als ein unabweisliches Erforderniß erscheinen ließen, hatten bereits im Jahre 1845 die Bildung zweier Comité's hervorgerufen, die, das Eine in Düren, das Andere im Kreise Schleiden errichtet und, aus Notabeln jener Stadt, resp. dieses Kreises bestehend, Hand in Hand an das Werk gingen, und denen sich alsbald die das Gelingen eines solchen Unternehmens nicht minder lebhaft herbeiwünschende Verwaltung der Rheinischen Eisenbahn angeschlossen.

Letztere, durch ihren Administrations-Rath dazu ermächtigt, warf Ende 1845 zu den erforderlichen Vorarbeiten 3000 Thaler aus, mehrere bei dem Unternehmen interessirte Gemeinden, neben diesen aber auch einzelne, demselben ihre Theilnahme widmende Gewerkschaften und Privatpersonen erhöhten diese Summe durch namhafte Beiträge, und so konnte denn im Jahre 1846 mit jenen Vorarbeiten zur Auffuchung und Kosten-Veranschlagung einer zweckmäßigen Linie begonnen werden.

Dabei wurde jedoch gleich der anfängliche engere Gesichtspunct erweitert, und das Project einer kurzen Eifelbahn zu demjenigen einer ähnlichen Verbindung mit der oberen Moselgegend und der eben so wichtigen als in so manchen Beziehungen interessanten Stadt Trier ausgedehnt.

Wie diese Arbeiten geleitet und ausgeführt wurden, und welches ihre speciellen Resultate waren, werden wir später darlegen, wenn von der Ausführbarkeit der Bahn, auf der kürzeren sowohl als auf der längeren Linie, die Rede sein wird; wir beschränken uns daher, des Zusammenhanges wegen, hier nur auf die allgemeine Bemerkung, daß sich durch dieselben die Möglichkeit der Ausführung in beiderlei Beziehung nicht allein herausgestellt hat, sondern daß danach das Werk sogar weit geringere Schwierigkeiten darbieten wird, als so mancher anderen ähnlichen Unternehmung (z. B. den westfälischen, den sächsisch-schlesischen und sächsisch-bayerischen und württembergischen Staatsbahnen) in den Weg getreten sind.

Es hätte daher nun auf dieser Grundlage fortgebaut werden können; allein wie so mancher auf das allgemeine Beste gerichtete, wohl aus- und reiflich durchdachte Entwurf an der Ungunst der Zeiten scheitern mußte, so erging es auch dem eifeler Eisenbahn-Projecte; die Ereignisse des verhängnißvollen Schaltjahres drängten dasselbe in den Hintergrund, und es mußte, wenn auch mit lebhaftem Bedauern, für eine geraume Zeit in das Fach der frommen Wünsche gelegt werden.

Nach und nach wurden nun zwar die feindseligen Elemente wieder beschwichtigt, die jener Zeitpunkt aus ihren verborgenen Winkeln hervorgerufen hatte; allein jetzt traten wieder Hemmnisse anderer Art auf: Eisenbahn-Bauten,

die für nothwendig galten (Ostbahn, Westfälische und Saarbrücker Bahn) nahmen die allgemeine Aufmerksamkeit in Anspruch, und so durfte man lange noch nicht sich der Hoffnung hingeben, sie für einen so untergeordneten Gegenstand zu gewinnen, wie eine Eifelbahn von sieben Meilen solchen europäischen Verbindungen gegenüber erscheinen mußte.

Und doch ist dieser Gegenstand nach Allem, was hier vorgetragen worden, keinesweges ein untergeordneter, denn es handelt sich von dem Untergange eines ganzen Landstriches, den anders nichts so leicht abwehren wird, den aber eine Eisenbahn ohne Zweifel abwehren muß.

Es dürfte darüber genug gesagt sein, um dies bis zur Evidenz zu erweisen; sollte es dazu aber noch ferneren Zeugnisses bedürfen, so möge nur der Umschwung ins Auge gefaßt werden, welchen die Bergwerke des dortmunder Reviers der durch die Köln-Mindener Bahn bewirkten größeren Ausschließung der westfälischen Kohlenlager, so wie der neuerlichen, damit in Verbindung stehenden Auffindung reichhaltiger Eisenerze verdanken, oder aber das gleichartige Project, mit welchem sich in diesem Augenblicke Behörden und Privaten beschäftigen, den Minen des Siegen'schen eben jene Kohlenlager nahe zu bringen, — ein Project, dessen künftige vielleicht baldige Ausführung keinem Zweifel unterliegt, obgleich es sich bei demselben um sechs Millionen, also um ungefähr das Vierfache dessen handelt, was zur Eifelbahn, in der engeren Ausdehnung angelegt, erforderlich sein würde.

Indessen mag es doch nicht überflüssig erscheinen, noch dem Zweifel zu begegnen, ob nicht, wenn auch die gewünschte Zweigbahn zu Stande kommen sollte, dennoch das eifeler Eisen noch immer nicht zu solchem Preise darzustellen sein würde, daß es mit dem englischen, besonders aber mit dem belgischen in Concurrenz zu treten vermöchte.

Dieser Zweifel nun findet seine Lösung in folgender Darstellung der verschiedenen Preis-Verhältnisse.

Das Eisen-Erz, welches in den belgischen Hochofen zu Lüttich verarbeitet wird, kommt aus dem Landstriche zwischen Sambre und Maas, aus den Umgegenden von Namur und Huy, und aus den Lagern an der Vesdre und Durte und kostet, inclusive Fracht bis zu den Hochofen, à 14 Frs. per 1000 Kilogr. per Tonne, wozu bei 37 pCt. Gehalt 2700 Kilogr. Eisenstein erfordert werden 37 Frs. 84 Cts.

an Kalk werden zugesetzt 30 pCt. des Eisenstein-Gewichtes oder 810 Kilogr., was, die Tonne zu 3 Frs., ausmacht 2 " 44 "

zu 1000 Kilogr. Roheisen sind erforderlich 1250 bis 1500 Kilogr. Coaks, zu 16 Frs per Tonne, mithin mindestens für 20 " — "

dazu Vereitung und sonstige Kosten 6 " 80 "

so daß die Selbstkosten in Lüttich wenigstens betragen 67 Frs. 08 Cts.

Dazu treten:

- a) Fracht von einer Tonne Roheisen von Lüttich nach Eschweiler, als demjenigen der Gränze zunächst gelegenen Punkte, auf welchem eine bedeutende Consumption theils jetzt schon Statt findet, theils für die Folge erwartet werden kann. 8 " — "
- b) Eingangszoll à 7½ Sgr. per 50 Kilogr. 19 " — "

und es kann mithin, die Zinsen vom fixen und vom circulirenden Capital, so wie die allgemeinen Kosten eingerechnet, die Tonne Eisenguß angeschlagen werden zu 94 Frs. 08 Cts. oder in runder Zahl zu 94 Francs.

Nach Herstellung einer Eisenbahn würde diese auf zweierlei Weise zur Verwerthung der eifeler Erze benutzt werden können, einmal, indem man die Kohlen der Inde der Eifel zuführte, um hier die Erze zu schmelzen, dann aber, indem man in der Nähe der Kohlen-Reviers Hochofen errichtete, und das Erz aus der Eifel dorthin gelangen ließe.

In dem einen und anderen Falle würden sich die Selbstkosten stellen wie folgt:

I. Roheisen in der Eifel zu Soetenich mit Coaks erblasen.

1600 Pfund Eisenstein kosten auf der Grube $1\frac{2}{3}$ Thaler; zu 1000 Pfund Roheisen sind aber bei einem Ausbringen von 40 pCt. erforderlich 2500 Pfund, also für	2 Thlr. 18 Sgr. — Pfg.
dazu 1250 Pfd. Coaks incl. Fracht à $9\frac{1}{2}$ Sgr. per 107 Pfd.	3 " 21 " — "
Kalk-Zuschlag, da die eifeler Erze leicht flüssig sind, nur für	— " 10 " — "
Arbeitslohn	— " 15 " — "
Zinsen, Verwaltungskosten	1 " — " — "

Kostenpreis per 1000 preussische Pfund Roheisen . . . 8 Thlr. 4 Sgr. — Pfg.

macht per Tonne von 1000 Kilogrammes 65 Frs. 35 Cts.

II. Roheisen zu Eschweiler mit Coaks erblasen.

2500 Pfund Eisenstein auf der Grube	2 Thlr. 18 Sgr. — Pfg.
Fracht nach Eschweiler	1 " 7 " 6 "
1250 Pfund Coaks à 7 Sgr. per 107 Pfund	2 " 21 " 9 "
Zuschlag an Kalk	— " 10 " — "
Arbeitslohn	— " 15 " — "
Zinsen, Verwaltungskosten	1 " — " — "

Kostenpreis per 1000 preussische Pfund Roheisen 8 Thlr. 12 Sgr. 3 Pfg.

oder die Tonne von 1000 Kilogr. 67 Frs. 57 Cts., also 2 Frs. 22 Cts. oder pp. 18 Sgr. per 1000 Pfd. mehr als bei der Erzeugung in Soetenich, — eine Differenz, die sich indessen reichlich dadurch compensirt, daß das in Soetenich erblasene Roheisen zum größeren Theil wieder nach Eschweiler und Umgegend zum Zwecke der weiteren Verarbeitung würde gebracht werden müssen.

Es liegt also auf der Hand, daß bei zweckmäßigen Anlagen der eifeler Hüttenbetrieb mit der Zeit die belgische Concurrnz sehr gut wird bestehen können, zumal da das Eifeler Eisen in Bezug auf Qualität immer den Vorzug verdient, und daß sogar eine etwaige Verminderung des Eingangszolles, so sehr dieselbe auch im Interesse der Eisen-Producenten perhorrescirt werden muß, beim Bestehen einer Eisenbahn keine Lebensfrage mehr für ihn sein würde.

Es muß indessen auch noch einer zweiten Concurrnz gedacht werden, die zwar erst im Entstehen begriffen ist, allein über kurz oder lang der Eifel gefährlich zu werden droht, nämlich dieselbe der neu entdeckten Eisenerz-Lager an der Ruhr, im Bezirke des Bochumer Bergamtes.

Nach dem, was darüber bis jetzt zur öffentlichen Kunde gelangte, versprechen diese Lager eine so reiche und wenig kostspielige Ausbeute, daß, zumal da sie die Steinkohle fast unmittelbar zur Seite haben, dorthin ein bedeutendes Drücken der Preise zu erwarten ist, und zwar so, daß man schon gleich von vorn herein dort die Tonne zu höchstens 8 Thalern herstellen zu können gedenkt.

Einerseits wird sich dies jedoch, wenigstens was den Bedarf des linken Rheinufers, zumal aber denjenigen der vom Rheine entfernteren Etablissements betrifft, und diese sind es ja, bei denen die Eifel ihren Haupt-Absatz suchen muß, durch die höhere Fracht mehr wie ausgleichen, und andererseits dürfte unseres Erachtens gerade in diesem Aufschlusse neuer Lager nur ein Grund mehr liegen, der Eifel auf die möglichst kräftige Weise zu Hülfe zu kommen, und ihr das einzige Mittel nicht zu versagen, durch welches sie in den Stand gesetzt werden kann, neben diesem inländischen Concurrnten dem Ausländer die Spitze zu bieten.

Nehmen wir nämlich, was die beiderseitigen Productionskosten anbelangt, jene des märkischen Eisens sogar noch niedriger als zu 8 Thlrn., etwa, um nicht der geringsten Selbsttäuschung zu verfallen, zu 7 Thlrn., jene der Erzeugung zu Soetenich, resp. Eschweiler aber in runden Beträgen zu $8\frac{1}{4}$ Thlrn., resp. 8 Thlrn. 15 Sgr. an, so

ergibt sich für ersteres ein Vortheil von $1\frac{1}{4}$ Thlr. gegen das Soetenicher und von $1\frac{1}{2}$ Thlr. gegen das Eschweiler Gebläse.

Der erste Punct von Wichtigkeit, auf welchem auf der linken Rheinseite Mark und Eifel in Concurrenz zu treten hätten, ist nun aber Düren, und dahin kostet von Hörde aus eine Tonne an Fracht mindestens $3\frac{1}{2}$ Thlr., während letztere von Eschweiler aus auf etwa $\frac{1}{2}$ Thlr. sich stellt, und von Soetenich in der Eifel auf pp. $1\frac{1}{2}$ Thlr. zu stehen kommen würde, so daß das Eiseler Fabricat loco Düren 3, resp. 2 Thlr. weniger an Fracht erforderte, und mithin dort immer noch um $1\frac{1}{2}$ Thlr., resp. $\frac{3}{4}$ Thlr. wohlfeiler, oder doch im günstigsten Falle zu gleichem Preise wie dasjenige aus dem Dortmunder Revier zum Verkauf gestellt werden könnte.

Bei der anerkannt guten Beschaffenheit des Eiseler Eisens läßt sich daher um so weniger bezweifeln, daß es dort die Oberhand behaupten werde, als auch bereits für den Bezug desselben langjährige Verbindungen bestehen, die bei eintretender Concurrenz mit in Anschlag kommen.

Nähere Details über den gegenwärtigen Standpunct des Eiseler Bergbaues verdanken wir übrigens der gütigen Mittheilung einer hohen, competenten Behörde, und diese bestätigen das bisher Gesagte vollkommen, indem auch in ihnen nachgewiesen ist, wie eine Eisenbahn dem Bleiberge, trotz seines neuerlichen Aufschwunges, höchst nothwendig, den Eisenwerken aber, wenn sie nicht untergehen sollen, durchaus unentbehrlich ist.

In den Anlagen sub Lit. A und B sind Uebersichten der Förderung beiderlei Erze vom Jahre 1841 ab bis einschließlic 1851 enthalten; es ist zu deren Erläuterung Folgendes zu bemerken, und zwar:

a. In Ansehung der Blei-Production.

Die Bleierz-Knotten werden auf den Poch- und Waschwerken aufbereitet, und die hier erzeugten Blei-Erze entweder als Glasur-Erze verkauft oder als Schmelz-Erze auf den Bleihütten verschmolzen. Die Aufbereitung eines nicht unbedeutenden Theiles der Bleierz-Knotten erfolgt übrigens auf den im Kreise Euskirchen gelegenen Pochwerken, und es ist daher auch die Production der in diesem Kreise befindlichen Pochwerke und Bleihütten in die Uebersichten mit ausgenommen.

Auf diesen Etablissements werden, außer den Bleierz-Knotten von den Gruben des Kreises Schleiden, auch diejenigen von der zum Kreise Euskirchen gehörigen Grube „d'Artiques“ weiter verarbeitet; die Förderung dieser Grube ist jedoch bisher nicht bedeutend gewesen, und hat folglich auf die Production der Pochwerke und Bleihütten des Kreises Euskirchen nur einen unwesentlichen Einfluß gehabt.

Die Bewegungen in der Production, welche sich bezüglich des Bleibetriebes aus diesen Uebersichten ergeben, sind theils durch die politischen Ereignisse, theils durch die Einfuhr der spanischen, englischen und americanischen Glasur-Erze und Bleie veranlaßt worden, und es haben die gedrückten Preise dieser Stoffe in den Jahren 1844, 1848 und 1849 natürlich eine beträchtliche Verminderung der Production zur Folge gehabt.

In der letzten Zeit hat jedoch der Bleierz-Bergbau am Bleiberge wieder einen solchen Aufschwung genommen, daß die Production im Jahre 1851 sich höher gestellt hat, als sie seit einer langen Reihe von Jahren gewesen war. Die Preise sind zwar allerdings seit 1849 wieder gestiegen, stehen immer aber noch bedeutend niedriger, wie in den Jahren 1841 und 1847; die höchst günstigen Resultate des verflossenen Jahres sind demnach weniger den hohen Preisen, als dem Umstande zuzuschreiben, daß die Gewerkschaft der Bleierzgrube „Weinerzhagen“, in deren Feld die reichsten und mächtigsten Knotten-Sandsteinlager anstehen, eine neue Verwaltung eingerichtet hat und sich nun bestrebt, die Förderung dieser Grube, der Ertragsfähigkeit entsprechend, ansehnlich zu erhöhen. Es kann daher für die Zukunft ein wirklich großartiger Bleierz-Bergbau am Bleiberge erwartet werden, wenn nur die verschiedenen Gewerkschaften in ihren desfalligen Bestrebungen gehörige Unterstützung finden.

Die Bleierz-Knotten müssen, wie schon erwähnt, auf den Poch- und Waschwerken aufbereitet werden, und es ist zunächst eine Vermehrung dieser Etablissements erforderlich. Da nun die bestehenden Pochwerke die vorhandenen Wasserkräfte bereits in Anspruch nehmen, so müssen die neu zu erbauenden Pochwerke und Stoßherde mit

Dampfkräft betrieben werden; dafür hat aber — mit Ausnahme eines im Jahre 1840 von der Gewerkschaft Schund-Oligschlaeger erbauten Dampf-Pochwerkes — bis jetzt noch nichts geschehen können, weil die Preise der Steinkohlen am Bleiberge zu hoch stehen, um Dampfmaschinen zum Betriebe der Poch- und Waschwerte Eingang zu gestatten.

Die Glasur-Erze werden fast nur über Köln und Bonn nach dem Oberrheine, nach Holland und Frankreich abgesetzt, und da dieser Absatz ein ziemlich gleichmäßiger ist, so muß, wenn die Production von Bleierzen diejenigen Mengen übersteigt, welche sich als Glasur-Erze verkaufen lassen, der Rest auf den Bleihütten verschmolzen werden.

Dazu werden aber Roafs verwendet, und bei einer etwaigen Vermehrung der Bleihütten müssen, zum Betriebe des Gebläses, Dampfmaschinen erbaut werden; es tritt also dem Bestreben, die Production des Bergbaues zu erhöhen, der Uebelstand entgegen, daß, wegen der bedeutenden Transporte, die Preise der Steinkohlen und Roafs am Bleiberge zu hoch sind.

b. In Ansehung der Eisen-Production

ist im Gegensatze zum Betriebe des Bleiberges diese Industrie, wie die Anlage B. ergibt (einen vorübergehenden Aufschwung abgerechnet, dessen sie sich im Jahre 1847 zu erfreuen gehabt), immer mehr und mehr in Verfall gerathen, und endlich in den letzten Jahren bis auf etwa die Hälfte der Production des Jahres 1841 herabgesunken.

Die Production der Puddlingswerke ist zwar im Allgemeinen gestiegen, allein diese wirkt nicht so, wie diejenige des Roheisens, belebend auf den Eisenstein-Bergbau, auf die Beschäftigung der Arbeiter und vieler Landbewohner, so wie auf den Wohlstand des Kreises ein.

In die Anlage Lit. B. ist außer der Production im Kreise Schleiden von 1841 bis 1851 einschließlich auch diejenige auf der Stahlhütte oder dem an der Gränze des Kreises Schleiden im Kreise Akenau gelegenen Comersdorfer Eisenhütten- und Hammerwerke aufgenommen, weil hier nur Eisenstein aus dem Kreise Schleiden verhüttet wird.

Die Eisen-Industrie des Kreises Schleiden konnte bestehen, so lange das bei Holzkohlen erzeugte Roheisen noch einen Preis von 20 Thln. für 1000 Pfund, und das Stabeisen den von 42 bis 48 Thln. behauptete; sobald aber belgische, englische und schottische Concurrnz die Preise tief herunterdrängten, und diese auf die jetzige Höhe von 15 Thlr. à 18 Thlr. für Koh-, und von 35 Thlr. à 38 Thlr. für Stabeisen sanken, mußte der Verfall beginnen, weil die Eisenhütten bei ihren bisherigen Einrichtungen zu diesen Preisen nicht produciren können.

Allerdings wäre es nun an der Zeit gewesen, diese Einrichtungen dem gegenwärtigen Standpunkte des Hüttenwesens anzupassen; allein einerseits fehlte es dazu an Mitteln, andererseits aber stand dem der hohe Preis der Steinkohle im Wege, und so haben sich dann die Hüttenbesitzer darauf beschränkt gesehen, durch Benutzung der vorhandenen Vorrichtungen ihre Existenz nach Möglichkeit zu fristen.

Nur wohlfeilere Steinkohle kann also hier helfen, und nur durch eine Eisenbahn ist zu wohlfeilerer Steinkohle zu gelangen.

Beiden Betrieben, dem Einen zur Erhaltung des in der letzten Zeit wieder gewonnenen Umfangs, dem Anderen zur Rettung von sonst unvermeidlichem Untergange, ist mithin einzig und allein durch eine Eisenbahn zu helfen.

In den sieben Jahren nun, während welcher das Verlangen nach einer Eiselnbahn die Gemüther beschäftigte, haben der Dinge und Verhältnisse manche in den Rheinlanden oder in deren Nachbarschaft eine so veränderte Gestalt angenommen, daß diesem unabwieslich gewordenen Verlangen sich der allgemeine, kaum minder lebhaftere Wunsch anreihet, es möge in jeglicher Beziehung in dem Gebiete der Möglichkeit liegen, die kleinere Zweigbahn zum größeren Schienenwege nach Trier auszudehnen.

Wirklich stehen auch hier die höchsten Interessen auf dem Spiele, und wir würden daher unsere Aufgabe nur unvollständig gelöst zu haben glauben, wenn wir nicht auch dieser größeren Bahn — ohne jedoch den Ausbau der kleineren dadurch in Frage stellen zu wollen — so weit es in unseren Kräften steht, das Wort redeten.

Es ist nämlich, nach den vorjährigen Verhandlungen der belgischen Kammern, keinem Zweifel mehr unterworfen, daß die von Antwerpen über Brüssel direct nach Namur führende Bahn durch die Provinz Luxemburg nach Arlon verlängert, und eben so wenig ist es in Zweifel zu ziehen, daß damit bald vorgeschritten werden wird.

Eine Bahn, deren Endpunct Arlon wäre, würde aber fast als ein Uebing anzusehen sein, da der belgische Theil der rauhen, unergiebigen und schlecht bewölkerten Provinz Luxemburg einen gar zu geringen Reiz zu einem solchen Unternehmen darbietet, und die darauf verwendeten Kosten durch den Verkehr, den die Provinz für sich allein erwarten läßt, schwerlich auch nur annähernd gedeckt werden würde. Es muß daher als nothwendiges Corollarium der diesem Bau zum Grunde liegenden Idee die Absicht gedacht werden, die projectirte Linie bis zu der Metz-Ludwigshafener Bahn fortzusetzen und sich an diese entweder auf französischem oder aber auf preussischem Gebiete anzuschließen.

Ersteres nun hieße den ganzen Personen- und Waaren-Zug, welcher von Wesien, also von England und Belgien aus nach dem Mittel- und Oberrheine, nach der Schweiz und nach dem Osten geht, der preussischen Rheinprovinz complet entziehen, um ihn auf belgischem, resp. französischem Gebiete durch die Rheinpfalz — die paar-Meilen von der französischen bis zur bayerischen Gränze, auf welchen Preußen im Kreise Saarbrücken so zu sagen durchflogen wird, kommen dabei wenig in Betracht — dem Stapelplaz Mannheim zuzuführen.

Letzteres dagegen würde, da ein Anschluß auf preussischem Boden nur mittelst Durchschneidung eines Theiles des Regierungs-Bezirks Trier erfolgen könnte, nicht in so hohem Grade verderblich für die Rheinprovinz, immerhin aber doch, sowohl in politischer als in commercieller Beziehung, von so höchst nachtheiligen Folgen für dieselbe und für den ganzen Staat sein, daß es wohl an der Zeit ist, dem Einen wie dem Anderen zuvorzukommen, so lange dazu nicht die letzte Stunde geschlagen hat.

Sollte nämlich ein Anschluß in der zweiten Weise erfolgen, so würde allerdings die Stadt Trier und ein, jedoch nur sehr geringfügiger Theil der südwestlichen Gränze des Regierungs-Bezirks gleichen Namens (resp. des Preussischen Staates) jene Personen- und Waaren-Züge, die sich zwischen Belgien einer- und dem Mittel- und Oberrheine andererseits bewegen, an sich vorüber gehen sehen, und ohne Zweifel würde, wenigstens der Stadt Trier, dadurch Leben und Wohlstand zugeführt, indem, neben dem Zustrome von Reisenden, den Alterthümer und köstliche Lage ihr zuwenden würden, schon in ihrer Eigenschaft als Sitz des der Gränze zunächst gelegenen Hauptzollamtes, Expedition und Zwischenhandel ihr schwerlich entgehen könnten.

Dadurch würde Trier aber auch so zu sagen zu einem ausländischen Handelsplaz gemacht; seine commerciellen und gewerblichen Interessen würden sich mit denen des Auslandes verknüpfen; es würde darauf hingewiesen, seine Bedürfnisse von dort zu beziehen und seine Producte dorthin abzusetzen, so weit nur irgend die Umstände es erlaubten; und daß diese in den meisten Fällen es erlaubten, dazu würde schon die Eisenbahn das Ihrige thun; es würde daher seine Blicke stets nach Außen gerichtet halten, an allen dort vorgehenden Veränderungen den lebhaftesten Antheil nehmen, mit dem Vaterlande aber nur noch zusammenhängen durch einen, vielleicht die Hälfte des Jahres schiffbaren Fluß, auf dem die Schiffe bei der Bergfahrt 8—10 Tage gebrauchen, um einen Weg zurückzulegen, der zu Lande 26 Stunden beträgt, durch eine Dampfschiffahrt, welche ein kleines Boot zu Thal, ein zweites

zu zweitägiger Bergfahrt verwendet, und dabei bis jetzt nur nachtheilige Geschäfte für das Unternehmen gemacht hat, mit anderen Worten, sein Zusammenhang mit dem Vaterlande würde in keiner Beziehung mehr nennenswerth sein.

Baut man aber eine Bahn von Düren nach Trier, so wird Letzteres in den vaterländischen Gesamtverkehr hineingezogen; seine Entfernung von Aachen, Köln, Düsseldorf, Elberfeld schwindet bis auf wenige Stunden, die von der Hauptstadt bis auf zwei Tage; Wünsche, Hoffnungen und Sympathieen nehmen dahin ihre Richtung; Ereignisse, wie die der letzten Jahre, werden entweder durch den guten Geist der Einwohner unmöglich gemacht, oder finden in Eisenbahn- und telegraphischer Linie ihr unwiderstehliches Correctiv, und der äußerste Westen fühlt sich bald mit nicht minder starken Banden an das Vaterland gefesselt, als es das Herz der Provinz, welchem der Landesstrich angehört, nur sein mag.

Aber auch der ganzen Provinz wird dieser Bau zum Segen gereichen, denn, wenn es auch zu spät sein mag, um durch denselben die Verluste abzuwenden, welche die Namur-Luxemburger Bahn ihr zu bereiten droht, so wird dagegen durch eine Düren-Trierer Bahn der größere Theil des Verkehrs zwischen Holland einer- und dem links-rheinischen Deutschland, der Schweiz und dem östlichen Frankreich andererseits auf rheinpreussischen Boden gelenkt, daneben aber, aller Wahrscheinlichkeit nach, für die Rheinprovinz ein neuer Waarenzug gewonnen werden, der sich über kurz oder lang zwischen der Nordsee vermittelst der Emsmündung und der Schweiz, dem Osten Frankreichs u. dgl. zu bilden, und, wie dürfen es hoffen, zur Entschädigung für jene Verluste zu gereichen verspricht, die nun einmal nach Erbauung der Luxemburger Bahn als vollendete Thatsache hinzunehmen, die Provinz sich genöthigt sehen wird.

Dabei ist noch zu erwägen, welch ein Segen durch eine solche Düren-Trierer Bahn über den ganzen Strich Landes zwischen Schleiden und Trier ausgebreitet werden würde, der bis jetzt noch größtentheils öde und unbebaut da liegt, aber nur einer besseren Zeit wartet, um sich auf eine höhere Stufe der Cultur und des Wohlstandes zu erheben.

Daß er fähig dazu sei, kann ihm wohl nicht abgesprochen werden; namentlich findet auf Gewinnung und Verarbeitung der Erze, womit auch dieser District und dessen Nachbarschaft in den Kreisen Aidenau, Daun und Prüm, in einer Ausdehnung von 30 Quadrat-Meilen angefüllt ist, alles das Anwendung, was im Vorhergehenden in Bezug auf den Kreis Schleiden und die vordere Eifel gesagt worden, und es würden daher auch hier Tausende von Menschen in Thätigkeit gesetzt und unberechenbare Werthe ins Leben gerufen werden.

Schließlich ist noch in Betracht zu ziehen, daß bei einer Invasion von Westen her die Paris-Meyer und die Namur-Luxemburger Bahn den Feind von zwei Seiten her bis vor die Thore der Festung Luxemburg bringen würden, während es jetzt einer vollen Woche und mehr bedarf, um dieses Bollwerk Deutschlands vom preussischen Rheine aus zu erreichen, so daß also auch strategische Rücksichten die Anlegung einer Düren-Trierer Bahn um so gebieterischer zu verlangen scheinen, als sich zwischen Luxemburg und dem Rheine kein einziger Stützpunkt mehr für die Operationen des preussischen Heeres befindet.

Für eine vereinigte vaterländische Bahn-Verbindung mit Trier und Luxemburg würde also die von Düren ausgehende vorläufige Zweig-Eisbahn das erste wichtigste Glied abgeben; und auch, nur bis Schleiden vorgerückt, die Communication zwischen dem sich zu Köln concentrirenden preussischen westlichen Eisenbahn-Netz und Trier, wie auch Saarbrücken, schon ungemein erleichtern, indem die von Köln nach Trier auf 24 Meilen über Losheim und Prüm führende Poststraße, fast für die Hälfte des Weges durch die bis Schleiden auf Schienenwegen zurückzulegende Strecke ersetzt, und nur noch eine 14- à 15stündige Zeit erforderlich sein würde, um Trier von Köln und Aachen aus zu erreichen, Saarlouis und Saarbrücken aber auch schon in 20 bis 24 Stunden von Köln aus erreicht werden könnten.

II. Ausführbarkeit einer Eifelbahn.

Die Aufgabe, in zweckmäßiger Weise von einem gegebenen Punkte der Rheinischen Eisenbahn, für welchen Düren als der bestgelegene befunden ward — das Eifelgebirge zu erreichen, und in dasselbe mit einer möglichst günstig für den Betrieb geeigneten Eisenbahn einzudringen, gehörte nicht zu den leichtesten. Sie wurde noch dadurch erschwert, daß auch der Nachweis zu liefern war, wie eine Verlängerung der von Düren sich abzweigenden Bahn, über das höhere Eifelgebirge hinweg, in der Richtung nach Trier geführt werden könne.

Es wurde zunächst als unerreichbar erkannt, in directer Linie von Düren über Nideggen oder durch die engen, felsigten Noer- und unteren Urft-Thäler nach Gemünd und so in das Schleidener Thal zu gelangen; die Erlangung des Zweckes vermittels einer Linie, welche über Froisheim und Eichs oder Bleibuir die Eifel-Vorgebirge erreicht haben würde, zeigte, nachdem verschiedene Versuchs-Bermessungen diesfalls angestellt worden, ebenfalls keine Aussicht auf Erfolg.

Es blieb daher nichts übrig, als den Paß in das Eifelgebirge bei Commern zu benutzen und diesen auf einem Umwege zur Erzielung von einiger Maßen günstigen Gefälle-Verhältnissen zu erreichen.

Abgesehen von den technischen Vorzügen kommt dieser Umweg aber auch dem Bahn-Projecte nicht allein in Beziehung auf den Anschluß eines Theiles des wichtigen und verkehrreichen Kreises Guskirchen und der Kreisstadt gleichen Namens, sondern auch wegen der unmittelbaren Berührung des Bleiberges und seiner Erzeugnißhütten auf der Strecke von Commern bis Roggendorf und Wallenthal ungemein zu Statten, so wie die hierüber gewählte Linie ferner die einzige Möglichkeit darbietet, nach Call zu gelangen, in dessen Nähe sich die wichtigen Eisenbahnlager und Bergwerks-Vorrichtungen zur Förderung dieser Erze zu Soetenich und bei den übrigen Ortschaften auf beiden Seiten des Urft-Thales befinden.

Mit dem Urft-Thale selbst und zwar bei Call die Eifelbahn in Verbindung zu setzen, erschien von Hause aus als durchaus zweckmäßig, und zeigte sich bei den späteren Bermessungen als schlechterdings nothwendig; einmal, weil es kein anderes Mittel gibt, um vermittels dieses und des darin mündenden Dief-Thales die wichtigere Gegend von Gemünd und Schleiden aufzuschließen, dann aber weil auch nur bei Verfolgung des Urft-Thales aufwärts, wegen seiner seichten Ufer und seines durch Umwege hervorgebrachten sanften Gefalles, der niedrigste Höhenzug der hohen Eifel unfern Schmidheim vermittels einer Eisenbahn dergestalt zu überwinden ist, daß die Wasserscheidung zwischen Rhein und Mosel überschritten, und die jenseitige südliche Abdachung des Eifelgebirges vermittels solcher Gefälle-Verhältnisse bei Stadt Kyll zu erreichen ist, die zur Befahrung mit Locomotiven als geeignet angesehen werden können.

Die dieser Denkschrift beigelegte Situationskarte enthält zugleich den Aufriß der Längen-Profile, welche im Zusammenhange nivellirt worden sind.

Zunächst ist es das Längen-Profil von Düren bis Wallenthal und von dort über Call bis Schleiden, welches die Aufmerksamkeit fesseln dürfte, indem es dasjenige ist, welches der Führung der projectirten einstweilen bis Schleiden vorzudringenden Eisenbahn zur Grundlage dienen soll.

Dasselbe umfaßt eine Strecke von 7 Meilen 100 Ruthen; Anfänglich war eine Locomotiv-Bahn nur bis Wallenthal (auf $5\frac{1}{4}$ Meilen) projectirt, weil zwischen hier und Call auf einer Strecke von circa 500 Ruthen das Terrain sehr schwierig ist und sich mit einem Male bedeutend erhebt, und dann wieder senkt, weshalb zuerst ein Tunnel von 250 Ruthen Länge und demnächst ein tiefer Einschnitt ohne Tunnel projectirt war, wodurch aber die

Kosten der ganzen Bahn sich so bedeutend vermehrt gefunden hätten, daß eine Rentabilität des Unternehmens oder selbst nur die Beschaffung des hinreichenden Baucapitals sehr zu bezweifeln gewesen wäre.

Von Wallenthal sollte Gemünd und Schleiden vermittels einer durch Pferde betriebenen Bahn erreicht werden.

Nach den neueren Fortschritten der Technik lassen sich jedoch Eisenbahn-Anstiege von 1 : 50 und selbst 1 : 40 mit Locomotivenkraft überwinden, zumal wenn, wie im vorliegenden Falle, es sich nur von einer kurzen in gerader Richtung liegenden Strecke von 373 Ruthen handelt, welche Anstiegs-Verhältnisse jedoch bei einziger Mehrkosten-Verwendung noch günstiger gestellt werden können.

Es dürfte daher keinem Zweifel mehr unterfallen, den Bahnbau für Locomotiven-Betrieb durchweg bis Schleiden zu adoptiren, um so mehr, da der Kosten-Unterschied nur 107,000 Thaler im Ganzen beträgt, und ein Pferde-Betrieb auf einer so kurzen Strecke von etwa $1\frac{1}{4}$ Meilen auf die Dauer theurer zu stehen gekommen sein würde, als ein fortgesetzter Locomotiven-Betrieb.

Das folgende Längen-Profil der Strecke von Call (A) bis Stadt Kyll durch das Urst-Thal liefert auf einer Ausdehnung von etwas über 4 Meilen den Ausweis der Gefälle-Verhältnisse, welche bei Ueberschreitung der hohen Eifel sich darstellen und eine Neigung von 1 : 70 nicht übersteigen würden; es soll damit nur die Möglichkeit jener Ueberschreitung nachgewiesen werden, ohne Beeinträchtigung der wahrscheinlich noch aufzufindenden Verbesserungen bei Auffuchung einer vortheilhafteren Linie auf Stadt Kyll zufallend, welcher Ort jedoch jedenfalls als der geeignetste erscheint, von wo ausgehend eine Eisenbahn nach Trier, sei es mittels Führung durch den Landesstrich zwischen den Kyll- und Salm-Flußgebieten der Mosel zu, oder über Römersheim, Schöneken durch das Nims-Thal bei Wittsburg auf Irrel und von dort längs der Sauer zur Ueberschreitung der Mosel bei Wasserlisch und der Saar bei Konz behufs Mündung in die Trier-Saarbrücker-Bahn, angelegt werden kann.

Von Düren würde Stadt Kyll durch eine solchergestalt geführte Eisenbahn $11\frac{1}{4}$ Meilen, von Köln $16\frac{1}{2}$ Meilen entfernt sein. Von Stadt Kyll bis Trier beträgt die Poststraßen-Entfernung 11 Meilen, eine zwischen beiden Orten anzulegende Eisenbahn würde wahrscheinlich keine längere Linie durchziehen, und demnach der Schienenweg von Köln bis Trier über Düren $27\frac{1}{2}$ Meilen und von Aachen bis Trier $26\frac{1}{2}$ Meilen betragen.

Das Längen-Profil der mit B. C. bezeichneten Strecke von Schleiden aufwärts bis zur Schmidtheimer-Höhe auf dem Vereinigungspuncte der beiden Linien durch das Dief- und durch das Urst-Thal stellt das Nivellement dar, welches als Versuchs-Arbeit ausgeführt worden ist, um zu ermitteln, ob durch Verlängerung der Bahn über Schleiden hinaus das hohe Eifelgebirge überschritten und Stadt Kyll mit Umgehung des Urst-Thales erreicht werden kann. Auch dieser Zug zeigt sich als ausführbar, wenn auch als weit schwieriger und kostspieliger als die Linie A. C.

Das vierte auf der beigehefteten Karte aufgezeichnete Längen-Profil betrifft eine Versuchs-Linie (von D. über G. zu A.) über Wiskirchen durch das Faybach-Thal nach Call, östlich vom Bleiberg, gegenüber der westlichen Linie längs dem Bleibach über Commern.

Sowohl diese Linie, als eine ganz in der Nähe von Euskirchen vermessene Linie von E. bei Züllich über F. und G. führend, wurden auf den Wunsch und auf Kosten der Interessenten zu Euskirchen und im Faybach-Thale nivellirt, um zu ermitteln, ob nicht einer dieser letzteren der Vorzug einzuräumen sei, um nach Call zu gelangen.

Allein die sorgfältig bewirkten Vermessungen ergaben zunächst folgende Längen-Resultate:

I. Von Düren über Zülpiß, Commern nach Call und Schleiden.		II. Von Düren über Zülpiß und Wieskirchen durch das Faybach-Thal nach Call und Schleiden.		III. Von Düren über Zülpiß, Euskirchen, Wieskirchen durch das Faybach-Thal nach Call und Schleiden.	
	Ruthen		Ruthen		Ruthen
1. Section von Düren bis Rommelsheim	1800	1. Section		1. Section	
2. Section von Rommelsheim bis Bettweis	1800	2. " } wie ad I.	5200	2. " } wie ad I.	5200
3. Section von Bettweis bis Zülpiß	1600	3. " }		3. " }	
4. Section von Zülpiß bis Enzen	1800	4. " von Zülpiß nach Wieskirchen	1200	4. " von Zülpiß nach Euskirchen	1470
5. Section von Enzen bis Commern	1600	5. Section von Wieskirchen durch das Faybach-Thal bis Call	5320	5. Section von Euskirchen nach Wieskirchen	630
6. Section von Commern bis Wallenthal	1900	6. Sect. das Faybach-Thal bis Call		6. Section von Wieskirchen bis Call	5320
7. Section von Wallenthal bis Call	877	7. Section nach Call		7. Section Call	
8. Section von Call bis Gemünd	1480	8. Section		8. Section	
9. Section von Gemünd bis Schleiden	1243	9. " } wie ad I.	2723	9. " } wie ad I.	2723
Ueberhaupt	14100		14443		15343
		mehr als zu I.	343	mehr als zu I.	1243

Außer dem Vortheil der kürzeren Strecke liefert die Linie über Commern auch bessere Neigungs-Verhältnisse und zumal einen weit geringeren Kosten-Aufwand, indem die Erdmassen, welche zu bewegen sind, bei dieser Linie 160,023 Schachtruthen beim Auftrag und 158,242 Schachtruthen beim Abtrag ausmachen würden, wohingegen bei dem Ausbau einer Linie über Wieskirchen durch das Faybach-Thal nur 151,439 Schachtruthen zum Auftrag zu verwenden, dahingegen 412,977 Schachtruthen abzutragen wären, und für das Unterbringen des Mehr-Quantums abzutragender Erdmassen von 262,000 Schachtruthen nicht nur keine Verwendung vorhanden, sondern auch Verlegenheit für das Unterbringen eines so bedeutenden Quantums eintritt, weil die bedeutendste Menge davon nämlich 243,000 Schachtruthen gerade in der Strecke des Faybach-Thales und zwar in den engsten Theilen desselben abzutragen und neben dem Bahn-Terrain nicht unterzubringen sind.

Es leuchtet ein, welche Mehrkosten aus einem solchen Projecte entstehen würden, wenn es zur Ausführung käme. Dieserhalb, und wegen der größeren Längen-Verhältnisse der Linie über Euskirchen und durch das Faybach-Thal, mußte um so mehr von einer Führung durch dasselbe abgegangen und diejenige durch das Bleibach-Thal über Commern beibehalten werden, als letztere auch unmittelbar wichtigere industrielle Etablissements berührt, ohne diejenigen des Faybach-Thales und der Stadt Euskirchen auszuschließen, von wo aus der Verkehr nur auf etwas längere Transportwege außerhalb der Bahn, derselben an den projectirten Stations-Puncten zu Enzen, Commern und Wallenthal zuzuführen bleibt.

Aus den allgemeinen und speciellen Mittheilungen über die Verkehrs- und Industrie-Verhältnisse der Stadt Euskirchen und der zunächst theilhaftigen Landgemeinden dieses Kreises, nebst Euchenheim im angränzenden Kreise Rheinbach, welche in den Anlagen beigebracht worden, stellt es sich genugsam heraus, von welcher Bedeutung diese Interessen bei der Entstehung einer Eisebahn, wie sie projectirt ist, theilhaftig sind, und wie sehr solche dadurch gehoben, und wie auch besonders die Ausfuhr der Feldproducte der kernreichen Gegenden aus dem ganzen Kreise Euskirchen nach den Marktplätzen Köln und Aachen erleichtert sein würden und erweitert werden könnten.

Die unter diesen Verhältnissen vorzugsweise im Auge behaltene Linie von Düren über Zülpiß und Commern nach Wallenthal und von dort über Call nach Schleiden hat eine Ausdehnung von 7 Meilen 100 Ruthen, wovon $5\frac{1}{4}$ Meilen auf die ursprünglich nivellirte und veranschlagte Strecke bis Wallenthal, und $1\frac{3}{4}$ Meile (3600 Ruthen) auf jene später von dort über Call und Gemünd bis Schleiden berechnete fallen.

Die Steigungs-, Neigungs- und Curven-Verhältnisse dieser Linie gehen aus der nachstehenden Aufstellung hervor:

Nr.	Bezeichnung	Steigt.	Fällt.	Länge in Ruthen.	Benennung der Punkte.	Von den Längen sind in Kurven auszuführen.	
1	von 0 bis 2+42	1 : 2135	—	242	Dürener Station	527 Ruthen mit 300 Ruthen Halbmesser.	
2	" 2+42 " 8	1 : 1027	—	558	Diffelrath		
3	" 8 " 12	1 : 467	—	400	—		
4	" 12 " 16	1 : 260	—	400	Binsfeld	77 Rth. mit 500 Rth.	
5	" 16 " 23	1 : 354	—	700	Bockenheim		
6	" 23 " 31	1 : 849	—	800	Jacob Wällesheim		
7	" 31 " 34	1 : 366	—	300	Kettenheim		
8	" 34 " 36	0 0	0 0	200	Beitweis		
9	" 36 " 42+50	1 : 432	—	650	—		
10	" 42+50 " 46+75	1 : 315	—	425	Bessenich	167 R. } 100 R. } mit 250 R. 121 R. }	
11	" 46+75 " 50+50	1 : 262	—	375	—		
12	" 50+50 " 51+86	0 0	0 0	136	Zülpiß		
13	" 51+86 " 56+75	1 : 538	—	489	Kemmenich		
14	" 56+75 " 62+80	1 : 140	—	605	—		
15	" 62+80 " 63+80	0 0	0 0	100	Dürscheven		
16	" 63+80 " 73	1 : 112	—	920	—		
17	" 73 " 84+60	1 : 70	—	1160	Commern		{ 125 R. mit 250 " 109 " " 300 "
18	" 84+60 " 85+60	0 0	0 0	100	—		46 " " 500 " 322 " " 600 "
19	" 85+60 " 92	1 : 90	—	640	—		
20	" 92 " 105	1 : 70	—	1300	Wallenthal	130 " " 200 "	
21	" 105 " 108+73	1 : 40	—	373	—		
22	" 108+73 " 110+17 $\frac{1}{2}$	0 0	0 0	144 $\frac{1}{2}$	—	77 " " 100 "	
23	" 110+17 $\frac{1}{2}$ " 112+47	—	1 : 50	229 $\frac{1}{2}$	A.		
24	" 112+47 " 113+77	—	1 : 50	130	Call	{ 150 " " 100 " 120 " " 200 "	
25	" 113+77 " 125	—	1 : 160	1123	Mauel		
26	" 125 " 128+57	—	1 : 224 $\frac{1}{2}$	357	Gemünd	{ 7 " " { 50 " 58 " " }	
27	" 128+57 " 151+23	1 : 840	—	266	Nierfeld	{ 100 " " 300 " 100 " " 200 "	
28	" 151+23 " 141	1 : 139	—	977	Schleiden		{ 230 " " 100 "
				14100	Ueberhaupt...	2666 R. in Kurven.	
					und...	11434 " in gerader Richtung.	
					Zusammen...	14100 R., wie nebenstehend.	

In diese Linie fallen die nachfolgend mit ihren Bau-Dimensionen und mit Angabe der Kosten-Überschläge verzeichneten 46 Brückthore und Canäle zu einem Gesamt-Kostenbetrage von circa 68,000 Thln., nämlich:

Nr.	Sectionen.	Bezeichnung der Brücken.	Dimensionen.		Kosten.			Bemerkungen.
			Weite. Fuß.	Höhe. Fuß.	Thlr.	Sgr.	Pf.	
1	I. Von Düren bis Rommelsheim	bei Nr. 4+32 Abtrag	25 1/2	19	4229	23	—	Brückthor.
2	II. Von Rommelsheim bis Bettweis	" " 1+45 "	6	5 1/2	504	23	6	Brücke oder Canal.
3	"	" " 7 "	2 1/2	2	152	26	—	Durchlaß.
4	"	" " 9+92 "	2 1/2	2	152	26	—	id.
5	"	" " 13+48 "	2 1/2	2	152	26	—	id.
6	"	" " 14+47 "	2 1/2	2	152	26	—	id.
7	"	" " 16+36 "	6	5 1/2	557	16	6	Canal.
8	III. Von Bettweis bis Zülpiß	" " 10+60 Auftrag	12	13' 7"	1457	15	—	Brückthor.
9	"	" " 10+90 "	12	9	2555	—	—	Canal oder Brücke.
10	"	" " 13+50 "	2 1/2	2	152	26	—	Durchlaß.
11	IV. Von Zülpiß bis Enzen	" " 2+18 Abtrag	25 1/2	19	3724	8	—	Brückthor.
12	"	" " 3+83 Auftrag	12	13' 7"	1457	15	—	id.
13	"	" " 5+39 "	12	14	2159	15	—	id.
14	"	" " 4+30 "	18	15	3521	—	—	Brücke.
15	"	" " 5+39 "	6	6	1364	6	—	Canal.
16	"	" " 17+75 "	3	4 1/2	354	—	—	Durchlaß.
17	V. Von Enzen bis Commern	" " 3+67 "	8	9 1/2	3097	—	—	Brücke.
18	"	" " 4+39 "	12	14	2159	15	—	Brückthor.
19	"	" " 5+75 "	4	5	1109	—	—	Canal.
20	"	" " 13 "	3	4 1/4	621	—	—	Durchlaß.
21	VI. Von Commern bis Wallenthal	" " 14+15 Abtrag	25 1/2	19	3724	8	—	Brückthor.
22	"	" " 1+51 "	3	4 1/2	354	—	—	Durchlaß.
23	"	" " 1+67 "	6	5	933	—	—	Canal.
24	"	" " 3+35 "	25 1/2	19	3724	8	—	Brückthor.
25	"	" " 4+16 "	3	4 1/2	354	—	—	Durchlaß.
26	"	" " 5 Auftrag	14	16 3/4	4811	15	—	Brückthor.
27	"	" " 5+49 "	8	8	5011	—	—	Brücke.
28	"	" " 11+35 "	12	12	1158	22	6	Brückthor.
29	"	" " 12+25 "	12	13' 7"	1457	15	—	id.
30	"	" " 16 "	6	5	933	—	—	Brücke.
31	"	" " 8+12 "	4	5	1109	—	—	Canal.
32	"	" " 19 Abtrag	25 1/2	19	3724	8	—	Brückthor.
33	Von Wallenthal bis Schleiden	" " 1+ 1 "	4	3	2700	—	—	Durchlaß.
34	"	" " 2+ 3 "	2 1/2	2	220	—	—	id.
35	"	" " 9+10 "	19	8	1000	—	—	Brücke von 2 Bogen über die Urst.
36	"	" " 10+50 "	6	6	400	—	—	Canal.
37	"	" " 14 "	2 1/2	2	100	—	—	Durchlaß.
38	"	" " 15+80 "	19	8	1000	—	—	Brücke von 2 Bogen über die Urst.
39	"	" " 17+10 "	19	8	1000	—	—	id.
40	"	" " 17+50 "	19	8	1000	—	—	id.
41	"	" " 18+50 "	19	8	1000	—	—	id.
42	"	" " 22+ 2 "	6	6	350	—	—	Canal.
43	"	" " 23+ 6 "	4	6	300	—	—	id.
44	"	" " 26+ 3 "	2 1/2	2	100	—	—	Durchlaß.
45	"	" " 31+70 "	19	8	1000	—	—	Brücke über die Dief von 2 Bogen.
46	"	" " 34+20 "	19	8	1000	—	—	id.

woraus zur Genüge ersichtlich ist, daß die Anwendung von Kunstbauten möglichst vermieden worden ist, indem man bei Aufführung, Feststellung und Kosten-Berechnung der Linie zur Vermeidung großer Baukosten darauf hingewirkt

hat, bei den ohnehin zu überwindenden steigenden Terrain-Verhältnissen sich möglichst den natürlichen Steigungen und Gefällen des Terrains anzuschließen. Es ergaben sich dadurch allerdings auf verschiedenen Strecken Ansteigungen von 1 : 70 und 1 : 90, ja selbst zur Vermeidung eines Tunnels zwischen Wallenthal und Call, eine Ansteigung von 1 : 40; diese ist jedoch nur für eine kurze Strecke von 373^o projectirt und zwar von einer Station ausgehend, wird aber wohl noch in etwa und wahrscheinlich bis zu 1 à 45 oder 50 modificirt werden können, wenn die Mehrkosten eines tieferen Einschnittes für die darauf folgende kurze Strecke von 144 Ruthen angewendet werden.

In Betracht der weit größeren Schwierigkeiten, welche in Bezug auf steile Ansteigungen von Locomotiv-Bahnen beim Bau und Betriebe anderer Bahnlinien überwunden worden sind, darf man wegen einer solchen unbedeutenden Schwierigkeit nicht zurückschrecken. Die Gebirgsbahnen anderer Länder, und insbesondere die der württembergischen Bahnstrecke, welche von der Station Geislingen aus auf einer Länge von $\frac{3}{4}$ Meile eine Ansteigung von 1 zu 45 vermittels scharfer Kurven überwindet, so wie die sächsisch-schlesische Bahnstrecke, letztere unmittelbar von der Station Dresden aus, gewähren beruhigende Beispiele dafür.

Sowohl die Voruntersuchungen als die späteren Nivellirungen der verschiedenen Linien sind unter der Anleitung und Mitwirkung bewährter Eisenbahn-Ingenieure, des Herrn Roderbourg sen. von Aachen und des Vermessungs-Conducteurs Herrn Wiel, erfolgt und in vorschriftsmäßigen Situations- und Profil-Plänen dargestellt worden.

Der bei den schwierigsten Strecken des rheinischen Bahnbaues während 8 Jahre als leitender Baubeamte in der Eigenschaft eines Sections-Ingenieurs beschäftigt gewesene Herr Roderbourg sen. hat hierauf und auf den Grund der von Herrn Wiel größtentheils für die Bewegung der Erdmassen gelieferten Vorberechnungen, die Veranschlagung der Bahnbau-Kosten übernommen und dabei bestehende Erfahrungspreise angewendet.

Zwei vollständig ausgearbeitete Kosten-Ueberschläge, der eine die Strecke von Düren nach Wallenthal, der andere diejenige von diesem Orte bis Schleiden betreffend, liegen nebst den vorerwähnten Plänen und Profilen zu einer näheren Prüfung bereit.

Die Anlage C gewährt in der Zusammenstellung der Kosten, nach Bezeichnung der Haupt-Gegenstände und nach der angenommenen Sections-Eintheilung, eine Uebersicht sämmtlicher, einschließlich der Zinsen à 5 pCt. für eine 2 $\frac{1}{2}$ -jährige Bauzeit und einschließlich des Bedarfs an Transportmitteln, erforderlichen Kosten der sieben Meilen langen einspurigen Bahn.

Es betragen diese Kosten im Ganzen 1,717,553 Thlr. 27 Sgr. 7 Pfz., oder per Meile nicht mehr als 245,365 Thlr.

Allein auch diese im Verhältniß zu der Bahnlänge nicht beträchtliche Summe wird noch bei dem Eintreffen folgender Umstände nicht unbedeutend ermäßigt werden können.

- 1) Uebernimmt nämlich die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, wie wahrscheinlich, den Betrieb auf der Bahn, so werden der Rheinischen Personen- und vielleicht auch Güter-Transportwagen in hinreichender Menge vorrätzig sein oder von derselben gestellt werden können, um die besondere Anschaffung von Wagen für die Eifelbahn großentheils entbehrlich zu machen, und es könnten dadurch leicht 100,000 Thaler für Anschaffung derselben erspart werden.
- 2) Geht man bei der Wahl des Oberbau-Systems, wie wahrscheinlich, auf Anwendung von Bignolle-Schienen mit Laschen-Verbindungen, statt der Befestigung der Schienen mittels Stüblchen über, die in dem vorliegenden Anschläge angenommen sind, so ergibt sich daraus eine Ersparniß von pp. 3 $\frac{1}{2}$ Thlr. per laufende Ruthe für den Unterschied des Kostenbetrages, oder für 14,100 Ruthen = 7 Meilen von 49,350 Thlrn.
- 3) Verbleiben die Preise der Schienen nur einiger Maßen in ihrem gegenwärtigen Stande (30 $\frac{1}{2}$ à 32 Thlr. per 1000 Pfd.), so berechnet sich, da in den Ueberschlägen noch die Preise der Jahre 1846 und 1847 mit resp. 42 und 37 Thlr. angenommen sind, aus diesem Umstande allein eine Ersparniß von etwa 76,000 Thlrn.
- 4) Würden nun vielleicht auch keine Zinsen während der Bauzeit zum Ansatz kommen, so entstände daraus eine weitere Minder-Ausgabe von 112,000 Thlrn.

Wenn aber allein nur die drei ersteren Positionen berücksichtigt werden, so würden von jenen 1,717,554 Thlrn.

mindestens zu ersparen sein 220,000 „
 und nur zur Herausgabe gelangen 1,497,554 Thlr.
 oder in runder Summe Ein und eine halbe Million Thaler.

III. Rentabilität der Bahn.

Da nur die Strecke von Düren nach Schleiden Gegenstand specieller Berechnungen auf den Grund der vorgenommenen Vermessungen gewesen ist, so kann für jetzt auch nur in Bezug auf diese der Versuch gemacht werden, den zu erwartenden Erträgen dieser Bahn in Zahlen einiger Maßen mit Wahrscheinlichkeit nahe zu treten. Nach Allem jedoch, was in dem vorhergehenden Abschnitte bereits gesagt worden ist, wird wohl kaum ein Zweifel darüber entstehen, daß diese Bahnstrecke, wegen welcher wir uns zum Theil auf allgemein gehaltene Angaben beschränken müssen, sich nicht den ergiebigen schon bestehenden Zweigbahnen würdig zur Seite stellen werde.

Die besonderen Verhältnisse derjenigen Ortschaften der Kreise Düren, Euskirchen, Rheinbach und Schleiden, deren Interessen durch Anlegung einer Bahn von Düren bis Schleiden mehr oder weniger unmittelbar berührt werden würden, sind in den Anlagen nachgewiesen, deren erstere sub D eine allgemeine statistische Uebersicht, die folgende sub E eine Uebersicht der Fabriken und Gewerbe, und die sub F statistische Angaben in Bezug auf Boden, Cultur und Erzeugnisse, Consumtions- und Handels-Verhältnisse enthält, und auf welche hier mit dem Bemerken hingewiesen wird, daß die Nachrichten, welche sich in diesen Zusammenstellungen finden, bei Beurtheilung der vorliegenden Frage größtentheils nur als ein untergeordnetes Hülfsmaterial anzusehen sind, da keinesweges die Verhältnisse einer größeren oder geringeren Anzahl von Landgemeinden, sondern, wie des Weiteren bereits vorgetragen, weit höhere Rücksichten die Anlegung der in Rede stehenden Bahn verlangen.

Aus diesen Anlagen heben wir, im Vertrauen, daß unsere Leser das Nähere aus denselben unmittelbar entnehmen werden, hier nur 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 kommen würden, 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 Procent ihres Nernte-Ueberschusses ausführen, welcher auf mindestens 600,000 Scheffel angeschlagen werden kann; ferner: daß sehr viele Ortschaften, namentlich im Kreise Euskirchen, gegenwärtig Torf und Braunkohlen brennen, weil ihnen die Steinkohle zu hoch zu stehen kommt, und daß dieselben allein wenigstens 300,000 Ctr. dieses Brennmaterials auf der Eisenbahn beziehen, dagegen aber 200,000 Ctr. an rohen Producten mittelst derselben versenden würden; endlich aber, daß selbst, wenn die zu erwartende Ausdehnung der Hüttenwerke außer Anschlag bleibt, der Kreis Schleiden und dessen Nachbarschaft eine Zufuhr von 900,000 Ctrn. und eine Abfuhr von 1,100,000 Ctrn. in fast unzweifelhafte Aussicht stellen.

Nach der beigefügten, bereits sub C. erwähnten Zusammenstellung, sind nun die Kosten der Strecke Düren-Schleiden in reichlichem Ansatze incl. Betriebs-Material abgeschätzt zu 1,717,533 Thlr. 27 Sgr. 7 Pf.; sie werden aber, da wahrscheinlich die zu erwartende Betheiligung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft der Anschaffung der Transportwagen größtentheils entheben wird, und aus den im vorigen Abschnitte dargestellten Gründen sich auf 1½ Million Thaler ermäßigen, und folglich zu 4 Procent jährlich an Zinsen erfordern 60,000 Thaler.

Nach der Anlage G., auf den Inhalt derselben, um Wiederholungen zu vermeiden, wir uns lediglich beziehen zu können glauben, ist aber, wenn nicht alle, auf bisherige Erfahrung basirte, jeder sanguinischen Hoffnung fern gehaltene Berechnungen täuschen, auf einen Brutto-Ertrag von etwa 140000 Thalern eine gegründete Aussicht vorhanden.

Die Ausgaben des Betriebs endlich lassen sich aus den Ergebnissen anderer ähnlichen Anstalten mit einem der Gewißheit nicht fern bleibenden Grade von Wahrscheinlichkeit bemessen; sie sind hiernach unter Zugrundelegung der gleichmäßigen Posten des Ausgabe-Titels der Rheinischen Bahn pro 1850 und in der Voraussetzung, daß letztere mit einem Theile ihres Materials zu Hülfe kommen werde, in der Anlage H. angeschlagen auf 60000 Thlr., so daß einschließlich eines zum Reserve- und Erneuerungs-Fonds, so wie zu einer etwaigen Amortisation zurückzulegenden Betrages von überhaupt 20000 „
 im Ganzen erforderlich sein werden, 80000 „
 und mithin ein Ueberschuß verbleiben wird von 60000 Thalern.

Dieser Ueberschuß gewährt von einem Capitale von 1½ Million Thalern einen Zinsen-Betrag von 4 Procent. Selbst bei einer Verwendung des vollen Bedarfs von 1,717,554 Thalern würden noch immer aus dem Ueberschusse ad 60,000 Thaler 3½ Procent Zinsen zu erzielen sein.

Diese Abschätzung beruht indessen zum großen Theile auf den Verhältnissen der Gegenwart, die gerade durch die Bahn ganz umgestaltet werden sollen; es kann aber nicht genug daran erinnert werden, daß die Darlegung der Rentabilität einer Bahn, wie die in Rede stehende, keineswegs auf Erfahrungen, welche in einer karglichen traurigen Vergangenheit gesammelt worden, sondern auf wohlerrungene Erwartungen von einer besseren Zukunft zu begründen ist, und daß es für jetzt vergeblich sein würde, der Wahrscheinlichkeit nach Zahlen auf Zahlen zu häufen, um ein günstiges Ergebnis darzuthun, das allein von der zukünftigen Gestaltung der Dinge zu gewärtigen ist, sobald nur einmal die Transport-Erleichterungen gewährt sind, welche durch die Führung einer Eisenbahn in jene Gegenden bedingt werden.

Die Artikel Kohlen und Eisen bürgen indessen allein schon dafür, daß hinsichtlich der Güter-Zufuhr die projectirte Bahn auf gewissen Strecken hinter der Lebhaftigkeit des innern Güter-Transport-Verkehrs auf der Rheinischen Bahn nicht zurückbleiben werde, da aus sicheren Quellen bereits ermittelt worden ist, daß bloß für die Industrie- und ländlichen Bedürfnisse des nördlichen Theiles der Eifel einschließlich der angränzenden Theile der Kreise Montjoie, Malsmedy, Prüm und Euskirchen an Steinkohlen und Coaks eine Zufuhr von 1,200,000 Centnern erforderlich werden dürfte, und daß außerdem der Rücktransport aus der Eifelgegend, an Roheisen, fertigem Eisen Draht, Blei, Alquisoux, Früchten, Holz, Haussteinen, Kalk und Eisenstein wenigstens eben so viel betragen, so daß auf der Strecke von Düren bis Schleiden und zwar in beiden Richtungen ein Güter-Transport von 2½ Million Centnern, und mithin dafür allein eine Einnahme von 100,000 Thalern mit Wahrscheinlichkeit in Aussicht gestellt werden kann.

In einer verhältnismäßigen Lebhaftigkeit würde auf dieser Strecke auch der Personen-Transport stehen, da nicht allein die sämmtlichen Hüttenwerke, welche längs der Blei- und Urstbäche, am nördlichen Abhange der Eifel, bestehen, durch den Bahnzug fast unmittelbar berührt werden, sondern auch die wichtigen und industriellen Werkstätten und Fabrik-Anstalten der Schleidener und angränzenden Thäler zu Schleiden und Call in Verbindung mit jenem Zuge treten und sich mit demselben erforderlichen Falles vermittels Pferdebahnen auf kurzen Strecken genauer verbinden könnten. — Es folgt hieraus, daß die Resultate der vorhin aufgestellten Berechnung in einem wahrscheinlichen Mißverhältnisse zu den vorthellhafteren Ergebnissen stehen werden, welche die Bahn in der Wirklichkeit zu liefern bestimmt ist, und daß diese Berechnung mithin nur dazu dienen kann, den beruhigenden Nachweis zu liefern, daß auch im ungünstigeren Falle die Bahn sich noch rentbar machen würde.

Wir dürfen hoffen, daß diese Darstellung genügen werde, um das große Bedürfnis, so wie auch die höhere Bedeutung der Anlage der von uns befürworteten Eiselbahn von Düren bis Schleiden anerkannt und die Bewilligung einer diesfalls zu gewährenden Staatsihülfe baldigst zugesichert zu sehen.

Schleiden und Düren, im August 1852.

Die vereinigten Comité's zur Begründung einer Eifel-Eisenbahn.

J. Graf zur Lippe, Besitzer der Concession von Meinerzhagen.
Haack, für das Stollensfeld zu Soetenich, die Eisenhütte
Wiesgen u.

Werner Kreuzer, Besitzer der Concession Calmuther Berg
und Günnersdorf.

Hermann Poensgen, Hütten-Besitzer.

Gustav Poensgen, Hütten- und Walzwerk-Besitzer.

Albert Poensgen, Hütten-Besitzer.

Scheibler, Präsident der Nachener Handelskammer, Betheiligter in der Bleibergwerks-Concession Schmeck-
Dilgshlaeger.

Stürb, Landrath des Kreises Düren.

Ch. J. Heimbach, Bürgermeister von Düren u. Fabrik-Inhaber.

Leopold Hoesch, Hütten-Besitzer.

Gustav Hoesch, Hütten-Besitzer.

Cäsar Schöller, Tuch-Fabricant.

Friedrich Schöller, Commerzienrath.

J. Büchler, Theilhaber an der Maschinen-Flachs-Spinnerei
zu Düren.

Lud. Adolph Hoesch, Besitzer der Concession Silberberg.

Ludw. Math. Hoesch, Papier-Fabricant.

Dr. Günther, Arzt und Gemeinderath.

Summarische Nachweisung

der Bleierz-Förderung auf den Gruben im Kreise Schleiden und der Production auf den zu diesen Gruben gehörigen, in den Kreisen Schleiden und Guskirchen gelegenen Pochwerken und Bleihütten in den Jahren 1841 bis einschließlich 1851.

Jahr	Production des Bergbaues.					Production der Poch- und Waschwerke.				Production der Bleihütten.						
	Bleierz-Knotten.		Bleierze.		Geldwerth.	Glasur- und Schmelzerze im Kreise		Geldwerth.		Bleiblei im Kreise		Geldwerth.				
	Q.	Q.	Q.	Zhr.	Eg. Pf.	Q.	Q.	Zhr.	Eg. Pf.	Q.	Q.	Zhr.	Eg. Pf.			
1841	391708			104922	15	—	28904		77193	—	—	4046		27271	—	—
—		776	85	1452	—	—		10902	31286	—	—		2480	16533	—	—
1842	411912			110216	—	—	25654		67579	—	—	6281		39983	—	—
—		864	79	1300	—	—		6641	18449	—	—		2585	15510	—	—
1843	310292			72097	19	—	24115½		54774	—	—	5013		29215	—	—
—		713	52	1070	6	3		1945	4653	—	—		3478	19129	—	—
1844	200810			51252	13	—	17607		39953	—	—	5615		30570	—	—
—		207	20	310	24	—		470	978	—	—		3595	19173	—	—
1845	330390			93767	21	—	18976		45437	—	—	8364		54260	—	—
—		66	41	132	24	7		8169	17908	—	—		5507	34979	—	—
1846	337515			89609	6	—	21163		46435	—	—	6400		41376	—	—
—		44	28	88	15	4		7743	15953	—	—		5754	35962	—	—
1847	373222			98470	24	—	19013		42607	—	—	3022		18576	—	—
—		57	55	115	—	—		11561	23866	—	—		5944	35460	—	—
1848	298330			70736	21	—	19687		43239	—	—	2058		10306	—	—
—		17	11	34	6	—		5205	9345	—	—		6497	32485	—	—
1849	295463			63003	—	—	17250		30422	—	—	1613		7382	—	—
—		112	36	149	10	—		5726	8656	—	—		9280	43883	—	—
1850	362785			86625	21	6	25413		55853	—	—	6917		36890	10	—
—		597	26	1231	21	9		12310	21409	—	—		6014	31987	—	—
1851	487850			123268	22	2	48440		108798	—	—	10769		57435	—	—
—		1661	—	3683	19	4		23304	50323	—	—		8171	41578	—	—

Summarische Nachweisung

der **Eisenstein-Förderung** auf den Gruben im Kreise Schleiden und der Production auf den in diesem Kreise gelegenen **Eisenhütten, Hammer- und Puddlingswerken**, so wie auf dem im Kreise Adenau gelegenen **Commerzdorfer Eisenhütten- und Hammerwerke** in den Jahren 1841 bis einschließlich 1851.

Jahr	Production des Bergbaues.				Production der Eisenhütten und Hammerwerke.				Production der Puddlingswerke.				Production des im Kreise Adenau gelegenen Commerzdorfer Eisenhütten und Hammerwerks.				
	Eisenstein.	Gelbwerth.			Roheisen.		Geschmiedetes Stabeisen.		Gewaltes und geschnittenes Eisen.		Eisenblech.		Eisendraht.		Roheisen.	Geschmiedetes Stabeisen.	Gelbwerth.
		Tonnen.	Zhr.	Sg.	Pf.	Q.	Zhr.	Q.	Zhr.	Q.	Zhr.	Q.	Zhr.	Q.			
1841	79152	99213	13	2	119101	255287	61212	341414	21100	103327	200	1500	1880	18800	32854	—	65708
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1750	7878
1842	51662½	63652	20	11	111544	218720	55493	267050	19650	94201	150	1125	2800	28000	29608	—	65138
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1857	9288
1843	62376	73704	29	7	103791	192540	51317	241770	22260	98422	—	—	4510	37583	29444	—	49078
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1761	7044
1844	47753½	58706	15	7	90671	183223	45524	195262	30000	144000	—	—	4600	46000	31009	—	57387
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1352	6154
1845	47364½	66142	22	—	100908	208820	50620	242318	33500	160800	—	—	5500	55000	28366	—	56732
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1514	7570
1846	60418½	77997	1	3	76416	175611	45502	233149	31500	166320	—	—	6600	72600	33070	—	77160
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1141	5130
1847	75384½	98302	22	4	109444	260595	50326	254662	44650	215560	—	—	7450	74500	29897	—	64610
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1212	5250
1848	61088	63289	9	6	78565	148278	30268	141854	14790	62858	—	—	3830	36385	20109	—	30867
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	606	2424
1849	52059½	57093	14	11	59561	109784	29077	121292	17701	85740	—	—	3103	31030	23010½	—	44000
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1092	4400
1850	49442	50961	3	1	57243	103131	31197	129251	20360	75401	—	—	13533	122977	27889	—	46488
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1583	5540
1851	47350	64881	3	1	56463	99024	31379	119690	24500	99316	—	—	15400	123200	22955	—	40171
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1921	7364

Zusammenstellung

der

Kosten für eine Eisenbahn

von

Düren über Commern und Wallenthal bis Schleiden.

Länge der Bahn von Düren bis Wallenthal . . . 10500 Ruthen.

„ „ „ von Wallenthal bis Schleiden . . . 3600 „

Ueberhaupt . . . 14100 Ruthen.

Anlage D. Allgemeine statistische Uebersicht derjenigen Theile der Kreise Düren, Euskirchen, Rheinbach und Schleiden, welche bei Anlegung einer Eifeler Eisenbahn durch fast unmittelbare Berührung und Einwirkung in näheren Betracht kommen.

Nr.	Namen der Bürgermeistereien.	Wohnhäuser.	Flächeninhalt Morgen.	Population.	Abgaben durchschnittlich an			Gewerbe-Betrieb. Benennung der wichtigsten Etablissements.	Haupt- Zu- und Abfuhrwege.	Viehstand					Bemerkungen über die Nahrungsquellen und die Betriebsamkeit der Einwohner einer jeden Bürgermeisterei überhaupt, so wie über die Handels- und Verkehrs-Beziehungen derselben.
					Gewerbesteuer.	Classensteuer.	Grundsteuer.			Pferde.	Rindvieh.	Schafe.	Schweine.	Ziegen.	
A. Kreis Düren.															
1	Arnoldsweiler	354	9176	1757	136	1176	2267								
2	Binsfeld	214	7798	1210	50	900	3071								
3	Birgel	274	10616	3458	560	1500	3260	Wollspinnerei und Gerberei zu Kölsdorf; Eisenwalzwerke und Eisenhütte zu Lendersdorf und Papierfabrik zu Hammer bei Krauthausen.	Von Düren nach Montjoie.	183	779	840	180	50	Ackerbau.
4	Birkesdorf	231	3950	1302	140	746	1117	1 Tuch- und 1 Papierfabrik, 2 Mahl- und Delmühlen.	Von Düren nach Züllich.	168	720	1012	368	50	Ackerbau.
5	Bürvenich	251	6127	1275	171	699	1231	2 Gerbereien (nicht bedeutend), 5 Getreide- und Delmühlen,	Von Düren nach Züllich.	174	1029	750	630	210	Ackerbau und Fabrikarbeit.
6	Düren	750	6873	8037	3489	6187	7421	6 Tuchfabriken (wovunter 4 sehr bedeutende), 2 Filzfabriken, 2 Woldecken-Fabriken, eine große Seifensiederei; der Absatz der Tuchfabriken geht nach Deutschland, Schweiz, Italien, Holland, Belgien, Nordamerika; derjenige der Nadeln-Fabrik ist fast eben so ausgedehnt; auch ist Düren Sitz mehrerer Papierfabrikannten, deren Meisters sich indessen in anderen benachbarten Gemeinden befinden.	Von Düren nach Aachen, Köln mittels der Rheinischen Eisenbahn, nach Montjoie mittels Hausfurter Straße.	100	540	200	200	11	Ackerbau; die Fabrik-Etablissements gehören Dürener Häusern und werden daher unter Düren näher behandelt.
7	Drove	366	11229	2343	160	1227	2540		Ueber Froitzheim nach Düren; über Züllich nach Düren; nach Gemünd.	113	615	928	289	67	Ackerbau und Fruchthandel.
8	Echz	405	7894	2000	166	1364	2750		Von Düren nach Aachen, Köln mittels der Rheinischen Eisenbahn, nach Montjoie mittels Hausfurter Straße.	185	478	903	285	84	Ackerbau, Fabrication, Fruchthandel, Groß- und Detailhandel in Manufactur- und Colonialwaaren.
9	Froitzheim	308	11241	1536	108	969	269	Braunkohlen-Werk „Proserpina“ und Ziegeleien.	Von Düren nach Züllich.	165	1014	1350	324	40	Ackerbau.
10	Füssenich	240	5225	1296	160	708	1600	Braunkohlen-Bergwerk und verschiedene Mühlen.	Düren-Eschweiler Actien-Straße.	140	812	300	120	45	Ackerbau.
11	Kelz	270	5023	1454	80	949	2969		Von Züllich nach Gemünd.	133	860	1480	277	15	Ackerbau.
12	Langerwehe	226	1635	1386	450	690	658	Töpfereien und Ziegeleien.	Von Düren nach Euskirchen.	113	580	1160	260	60	Ackerbau.
13	Merken	450	7630	2506	279	1460	2415	1 Papierfabrik, 1 Nagel- und Eisendraht-Fabrik, 2 Tuchfabriken und 1 Metalltuchfabrik.	Von Düren nach Gemünd.	143	781	1500	270	66	Ackerbau.
14	Merzenich	411	8000	2148	150	1290	3550		Von Düren nach Aachen, Station der Rheinischen Eisenbahn.	58	180	120	120	70	Ackerbau, Handel mit Töpfen und Ziegeln.
15	Nörvenich	324	10407	1991	154	1143	3180		Von Merken nach Düren und nach Langerwehe.	144	829	761	193	104	Ackerbau und Fabrikarbeiten. Die zwei Tuchfabrik-Etablissements haben ihre Eigenthümer in Düren u. sind in den unter Düren aufgeführten mit einbegriffen.
16	Nideggen	257	7457	1232	142	581	870		Von Düren nach Köln.	195	970	965	423	87	Ackerbau.
17	Roßberg	485	10275	2879	300	1342	1971	sehr bedeutende Nadeln-Fabrik zu Schönthal, deren Eigenthümer in Düren wohnt, Bergwerk „Zufriedenheit“ im Entfehen, 2 Walzmühlen } nach Stolberg, 1 Kupferhammer } resp. Aachen 1 Tuchrauherei und 1 Papiermühle } gehörig.	Von Düren nach Bonn.	190	697	1100	265	60	Ackerbau.
18	Sivernich	214	7275	1204	112	722	2250		Von Düren nach Lechenich.	61	499	570	193	77	Ackerbau.
19	Stockheim	362	9225	2143	246	914	2457		Von Düren nach Düren und nach Montjoie.	194	570	400	250	130	Ackerbau, Bergwerk und Fabrikarbeit.
20	Wollersheim	202	7458	1135	86	626	1115	1 Tuchwalke } nach Düren gehörig. 1 Flockenfabrik } 3 Papierfabriken, deren Eigenthümer indessen größtentheils in Düren wohnen.	Von Düren nach Aachen, Station der Rheinischen Eisenbahn.	165	660	1530	230	30	Ackerbau.
	Total	6594	154514	42292	7139	25193	46961	1 Mahl- und Delmühle, 1 Kaltsbrennerei.	Von Düren nach Züllich, von Düren nach Nideggen.	140	751	511	299	111	Ackerbau und Fabrikarbeit.
									Düren-Gemünd, Züllich-Nideggen.	130	580	1631	256	18	Ackerbau.
										2894	13944	18011	5432	1392	

Nr.	Namen der Bürgermeistereien.	Wohnhäuser.	Flächeninhalt Morgen.	Population.	Abgaben durchschnittlich an			Gewerbe-Betrieb. Benennung der wichtigsten Etablissements.	Haupt- Zu- und Abfuhrwege.	Viehstand					Bemerkungen über die Nahrungsquellen und die Betriebsamkeit der Einwohner einer jeden Bürgermeisterei überhaupt, so wie über die Handels- und Verkehrs-Beziehungen derselben.
					Gewerbesteuer.	Klassensteuer.	Grundsteuer.			Pferde.	Rindvieh.	Schafe.	Schweine.	Ziegen.	
B. Kreis Euskirchen.															
1	Commern	245	7493	1394	334	785	1155	8 Hochhütten für Bleierz, 2 Bleischmelzen, 2 Mahlmühlen, 2 Selmühlen, 1 Seifensiederei.	Köln und Luxemburger Bezirksstraße und Communalweg nach Zülpich.	96	389	778	174	131	Ackerbau; gegen hundert Menschen werden durch den Betrieb der Bleierz-Gruben beschäftigt.
2	Enzen	308	8257	1538	173	890	2522	1 Torf- und Braunkohlen-Bergwerk bei Birnich.	Euskirchen, Zülpich, Düren, Commern.	171	845	1677	405	91	Ackerbau und Bergwerk.
3	Euskirchen	547	10084	3554	1063	1942	4216	10 Tuchfabriken mit zusammen 125 Webstühlen; 7 Gerbereien, 4 Ziegeleien, 3 Mahlmühlen, 7 bedeutende Brodbäckerien, 2 Grosskisten, 11 größere Detail-Handlungen, 2 Schönfärberien und 2 Apotheken.	Von Köln nach Trier, sowohl über Gemünd als über Blankenheim; von Bonn desgleichen.	218	1016	1800	560	90	Ackerbau, Tuchfabrication, Handel, Gewerbe und Handwerker aller Art.
4	Frauenberg	320	7062	1668	134	894	2210		Von Zülpich nach Düren.	111	794	1164	181	68	Ackerbau.
5	Kommersum	301	6480	1611	157	955	1965	4 Mühlen, 2 Dachziegeleien.	Nach Köln und nach Düren.	181	996	1144	262	43	Ackerbau.
6	Nemmenich	161	3827	858	90	620	2129		Köln-Luxemburger Bezirksstraße.	126	588	1223	225	39	Ackerbau.
7	Sagbey	217	6545	1133	181	661	1524	2 Mahlmühlen, 1 Hochhütte, 2 Selmühlen, 1 Maschinen-Wollspinnerei mit 80 Arbeitern; mehrere Dachziegeleien und 2 Ziegeleien zu Baumaterialien.		87	524	990	219	84	Ackerbau, Ziegelei und Wollspinnerei.
8	Sinzenich	289	5000	1345	161	703	1831	1 kleine Spinnerei, 1 Walkmühle.		134	586	1194	294	86	Ackerbau.
9	Wachendorf	285	12530	1438	121	778	2130	1 Walkmühle, 1 Papiermühle, 1 Wollspinnerei, 1 Fruchtmühle, 1 Selmühle.	Von Euskirchen nach Stadt Kyll.	137	801	1933	255	44	Ackerbau und geringer Fabrikbetrieb.
10	Wichterich	225	6118	1065	86	949	2040		Nach Köln und nach Düren.	103	653	1198	283	84	Ackerbau.
11	Zülpich	296	4324	1598	510	1104	2576		Straße nach Düren, Römerstraße nach Köln.	120	618	671	308	16	Ackerbau und Kleinhandel.
	Total	3194	77720	17202	3010	10281	24308			1484	7810	13772	3166	476	
C. Kreis Rheinbach.															
1	Euchenheim	1100	34979	6249	1200	3672	8282	Wollspinnerei, Tuchmanufactur, 10 Gerbereien, 28 Mühlenwerke, 1 Papiermühle, 1 Scheermaschine, 1 Kragen-Manufactur.	Bonn und Köln.	478	2659	1982	1318	269	Ackerbau und Fabrikwesen.
D. Kreis Schleiden.															
1	Blankenheim	293	16444	1674	225	821	1022	1 Salzmagazin.	Im Kreise, im Allgemeinen.	119	672	1834	116	182	Kleinhandel und Ackerbau mit etwas Bergbau; Kohlen- und Eisenstein-Frachten.
2	Bleibuir	365	16444	1768	118	918	1537		1. Köln und Luxemburger Bezirksstraße über Euskirchen, Commern, Wallenthal, Gemünd, durch das Schleidener Thal bis Losheim, auf die Aachen-Trier'sche Staatsstraße.	139	761	1881	311	45	Acker- und Bergbau.
3	Call	308	9777	1617	151	624	915	1 Hochofen mit Hammerwerk.	47	656	386	168	71	Desgleichen mit Hüttenbetrieb.	
4	Eronenberg	367	22444	2051	178	976	1349	Desgleichen.	143	1199	1924	311	73	Desgleichen, Kohlen- und Eisenstein-Frachten.	
5	Dollendorf	315	22444	1933	168	1064	1423		150	916	1391	152	157	Acker mit etwas Bergbau, desgleichen.	
6	Dreiborn	572	25777	2825	201	1316	2153		93	1415	4147	238	73	Ackerbau und Frachtführen.	
7	Eids	307	9777	1462	101	873	1347		109	858	1092	280	15	Ackerbau.	
8	Gemünd	245	9333	1553	350	843	752	1 Hochofen mit Hammerwerk, 1 Walzwerk mit Drahtzieherei mittels Dampf; 1 Stahl- und Drahtstift-Fabrik mittels Dampf; 1 Fabrik von eisernen Geströhren und Gußstahl nebst Feilen.	42	323	487	70	90	Kleinhandel, Fabrikbetrieb und etwas Ackerbau.	
9	Heimbach	342	19333	1573	143	724	966			49	743	814	260	51	Etwas Ackerbau, Holzhauerei, Fischerei.
	Transport	3114	151773	16456	1635	8159	11464			891	7543	13956	1906	757	

Nr.	Namen der Bürgermeistereien.	Bohn- häuser.	Stächen- Inhalt. Morgen.	Popu- lation.	Abgaben durchschnittlich an			Gewerbe-Betrieb. Benennung der wichtigsten Etablissements.
					Gewerbe- steuer.	Classen- steuer.	Grund- steuer.	
10	Transport Sellenenthal	3114 565	151773 20000	16456 2775	1635 431	8159 1595	11464 1925	4 Hochöfen mit eben so viel Hammerwerken; 1 Band- hammer, 2 Nagelfabriken und 1 Drahtwalzwerk nebst Drahtzieher.
11	Hollerath	200	9777	1004	52	342	494	.
12	Holzmittheim	181	12666	915	86	516	949	.
13	Seldenich	161	4888	836	138	417	494	3 Hochöfen mit eben so viel Hammerwerken und Bleischmelzen.
14	Lommersdorf	273	14666	1471	150	655	990	1 Hochöfen mit Hammerwerk.
15	Marmagen	336	24444	1752	145	833	1484	1 Hochöfen mit Hammerwerk.
16	Nöthen	204	9333	952	60	534	816	.
17	Schleiden	340	13777	1913	334	1085	1353	5 Hochöfen mit 3 Hammerwerken und 1 Schrauben- fabrik mit Dampfmaschine.
18	Londorf	151	19777	764	46	360	553	.
19	Udenbreth	189	5111	1001	33	416	532	.
20	Buffem	463	12222	2168	213	1284	1446	2 Hochöfen mit Hammerwerken, 1 Bandhammer, Schneidwerk und Bleischmelzen.
21	Wahlen	353	12666	1772	112	651	705	.
22	Wallenthal	146	4222	771	96	423	536	.
23	Weyer	285	7111	1416	169	815	998	1 Hochöfen mit Hammerwerk.
	Total	6961	322433	16966	3700	18085	24739	

Recapitulation.

A. Kreis Düren	6594	154514	42292	7139	25193	46961
B. Kreis Euskirchen	3194	77720	17202	3010	10281	24308
C. Kreis Rheinbach	1100	34979	6249	1200	3672	8282
D. Kreis Schleiden	6961	322433	16966	3700	18085	24739
Gesamt-Summe	17849	589646	82709	15049	57231	104290

Haupt- Zu- und Abfuhrwege.	Viehstand					Bemerkungen über die Nahrungsquellen und die Betriebsamkeit der Einwohner einer jeden Bürgermeisterei überhaupt, so wie über die Handels- und Ver- kehrs-Beziehungen derselben.
	Pferde.	Stindvieh.	Schafe.	Schweine.	Ziegen.	
3. Von Schleiden nach Montjoie, Nachen und Eupen.	891 70	7543 1116	13956 1220	1906 190	757 56	Ackerbau mit Hüttenbetrieb und Kohlen- und Eisenstein-Frachten.
4. Von Schleiden und Blanken- heim über Siffig, Schmidtheim nach Stadt Kyll, so wie über Blankenheim die Ahr hinab nach Ndenau, Coblenz.	22 93 47	777 630 258	500 811 259	45 189 68	35 83 75	Desgleichen. Ackerbau. Desgleichen mit Bergbau, Eisenstein und Eisen- frachten.
5. Von Gemünd über Blatten nach Düren.	129	489	1251	71	114	Ackerbau mit Bergbau, Eisenstein- und Eisen- frachten.
6. Von Wallenthal über Call, Dall- benden, Marmagen nach Schmid- heim und Blankenheim.	90 58 39	772 471 500	900 879 759	180 88 143	118 31 46	Desgleichen. Desgleichen. Kleinhandel mit etwas Ackerbau und Hütten- betrieb, Kohlen- und Eisenfrachten.
7. Von Commerz über Eiserfei nach Blankenheim.	56	363	862	131	65	Ackerbau und etwas Bergbau, Kohlen- und Ei- senstein-Frachten.
Anmerkung. Die Straßen ad 4 und 5 sind noch nicht vollständig ausgebaut und neben der ad 3 ist eine andere in gerader Richtung von Schleiden nach Montjoie angelegt und ausgebaut worden.	20 87	828 735	716 1421	102 178	73 119	Ackerbau und Kohlenfrachten, Bergbau mittels Dampfmaschinen. Acker- und Bergbau mit Blei- und Eisen- u. Frachten.
	37 45 122	783 337 588	631 600 968	111 88 187	44 19 82	Acker- und Bergbau und Eisenstein-Frachten. Desgleichen. Desgleichen.
	1806	16190	25733	3677	1717	

2894	13944	18011	5432	1392
1484	7810	13772	3166	776
478	2659	1982	1318	269
1806	16190	25733	3677	1717
6662	40603	59498	12593	4154

Statistische Fabriken- und Gewerbs-Uebersicht derjenigen Ortschaften, auf deren

Verkehr die projectirte Eisenbahn mehr oder weniger von Einfluß sein würde.

No	N a m e n		Benennung der Etablissements.	Gegenstand und Quantität der gegenwärtigen Production.	Gegenstand und Quantität der rohen Erzeugnisse oder Fabri- cations-Erfordernisse.	B e z e i c h n u n g		B e m e r k u n g e n
	Bürgermeistereien.	Ortschaften.				Bestimmungsplätze der Fabricate.	Bezugsorte der rohen Materialien.	
A. Kreis						D ü r e n .		
1	Birgel	Rülsdorf	Wollspinnerei	500,000 Stränge	1000 Ctr. Wolle	für eine der Fabriken zu Düren		Eine Eifel-Eisenbahn würde den Bezug der Lohse sehr erleichtern.
2		dito	Gerberei und Lohmühle	800 Ctr. Sohlleder	600 Ctr. Wildhäute 4000 Ctr. Lohse	Zollverein	Antwerpen, resp. Eifel	
3		Lendersdorf	Eisenwalzwerk und 2 Hoch- öfen	52,000 Ctr. Stabeisen und Eisenbahn-Schienen	80,500 Ctr. Roheisen und Holzkohlen	In- und Ausland	Inland und Belgien	Da der größte Theil des Bedarfs an Eisenstein aus der Eifel bezogen wird, so würde eine Eifelbahn diesen Werken zum entschiedenen Vortheil gereichen.
4		dito	Hütte	Gußwaaren und Roheisen 12,000 Ctr.	Eisenerz und Holzkohlen	Inland	Inland	
5		Krauthausen	Papiermühle	5000 Ctr. Papier	8000 Ctr. Lumpen	Zollverein und Ausland	Rheinprovinz	Für den Absatz nach der Eifel würde eine Bahn namhafte Vortheile darbieten.
6	Düren	Düren	6 Tuchfabriken	9000 Stück	3230 Ctr. rohe Wolle	Deutschland, Schweiz, Ita- lien, Belgien, Holland, Nordamerica	Schlesien, Frankreich, England	
7	Langerwehe	Langerwehe	2 Wollendecken-Fabriken 2 Filzfabriken	10,000 Stück 1000 Stück	340 Ctr. rohe Wolle 280 " " "	Deutschland, Schweiz, Trier und Holland	Inland	Der Vortheil, welchen die Stadt Düren sich von einer Eifel-Eisenbahn zu versprechen hätte, würde weniger den dortigen Fabrik-Etablissements als der Stadt im Allgemeinen zufallen, indem diese dadurch zum Stapelplatz des ganzen Verkehrs der Eifel mit In- und Ausland gemacht wurde.
			viele Töpfereien und Zie- geleien	2500 Ctr. Töpfe 6000 Ctr. Ziegel	— " — "		Deutschland Holland	
8	Merken	Merken	Papiermühle	2000 Ctr. Papier	2800 Ctr. Lumpen	ganz Deutschland	Oberrhein, Westphalen und Mosel	Absatz nach der Eifel findet bis jetzt zwar nicht Statt, würde aber ohne Zweifel eintreten, wenn das Fabricat vermöge erleichterten Transports wohlfeiler dahin geschafft werden könnte.
9		Mariaweiler	Metalltuch-Fabrik	300 Stück	129 Ctr. Wolle	dito	Inland und England aus der Nachbarschaft	
10		Hoven	Nagel- und Eisendraht- Fabrik	1660 Ctr. Nägel	100 Ctr. Kupferdraht 1150 Ctr. Nagelisen	Zollverein		Wie weit eine Eiser Eisenbahn auf diese Etablissements von Einfluß sein würde, läßt sich noch nicht bemessen, jedenfalls aber können sie dadurch nur gewinnen; namentlich gilt dies von der Nagelfabrik zu Hoven.
11	Roßberg	Roßberg a)	2 Walzmühlen	1000 Ctr. Zinkplatten	1100 Ctr. Zink, 3000 " Holz, 900 " Messing	— — —	— — —	
		dito b)	1 Kupferhammer	600 Ctr. Kessel	3000 " Holz 650 " Messing	— — —	— — —	Diese Etablissements sind Theile der Stolberger Messing-Fabrication: das rohe Material wird demnach daher bezogen und das Fabricat dahin gesandt.
		dito c)	1 Tuch-Kauherei	1800 Ctr. Wollentuch	2000 Ctr. Wollentuch	— — —	— — —	
		dito d)	1 Papiermühle	500 Ctr. Papier	600 Ctr. Lumpen	— — —	— — —	
12	dito	Schönthal	Nähnadel-Fabrik	350 Ctr. Nadeln	500 Ctr. Stahl	Ausland	England	Die Anlagen c und d sind Eigentum Nachener Fabricanten, welche Ankauf von Material und Versandt des Fabricats von ihrem Wohnorte aus besorgen.
13	dito	Püsmühle	1 Tuchwalke	600 Ctr. Wollentuch	700 Ctr. Wollentuch	—	—	
14	dito	dito	1 Flockenfabrik	300 Ctr. Flocken	350 Ctr. Tuchlappen	Belgien	Nachen	Auf das Etablissement zu 12 würde eine Eifelbahn über kurz oder lang nicht ohne günstigen Einfluß bleiben.
15	dito	Hasenrath	1 Kalkbrennerei	15,000 Ctr. Kalk	30,000 Ctr. Steine	Umgegend	Nachen zur Stelle	

Wie ad 8/10.
Kalk ist eines der Haupt-Bedürfnisse der Eifel und des Schleidener Thales, deren kaltem, unfruchtbaren Boden durch dieses Düngungsmittel bedeutend aufgehoben werden könnte, läßt sich aber jetzt, der zu hohen Kosten wegen, nur in viel zu geringem Maße herbeischaffen. Da nun Hasenrath kaum eine Viertelsstunde von der Rheinischen Eisenbahn gelegen ist, so würde sein Absatz von einer Eiser Bahn unzweifelhaft Vermehrung zu erwarten haben.

Nr.	N a m e n		Benennung	Gegenstand und Quantität		B e z e i c h n u n g		B e m e r k u n g e n
	der Bürgermeistereien.	der Ortschaften.		der gegenwärtigen Production.	der rohen Erzeugnisse oder Fabri- cations-Erfordernisse.	Bestimmungsplätze der Fabricate.	der Bezugsorte der rohen Materialien.	

A. Kreis

D ü r e n .

16	Stockheim	Creuzgau	a) 1 Papierfabrik mit Maschine	2500 Ctr. Papier	4000 Ctr. Lumpen 470 " Vitriol 10,000 " Steinkohlen 1800 " Lumpen	} Köln, Nachen, Bonn	Düren, Köln, Nachen, Bonn	Es unterliegt geringem Zweifel, daß diese Etablissements von einer Eiser Bahn, von der sie etwa 1 Meile entfernt sein würden, sowohl was den Absatz des Fabricats, als was den Bezug der Lumpen betrifft, Vortheile zu erhoffen haben müssen, da die Eifel selbst keine Papierfabriken hat, ihr auch keine anderen näher liegen, als die hier aufgeführten, von denen einige die Bahn schon in Weitweiss erreichen könnten, während ein anderer Theil allerdings durch den Roerfluß gezwungen wäre, seine Richtung über Düren zu nehmen.
		ditto	b) 3 Papierfabriken ohne Maschinen	1350 Ctr. Papier				
17	ditto	Binden	1 dito	450 " "	600 " "			
18	ditto	Oberscheidhausen	1 dito	450 " "	700 " "			
19	ditto	Friedenau	1 dito mit Maschine	2500 " "	4000 " " 420 " Vitriol 7600 " Steinkohlen 690 " Lumpen			
20	ditto	Niederdrove	1 dito	470 " "				
21	Wollersheim	Wollersheim	1 Kalkbrennerei	— " —	— " —		Liegt gegenwärtig unbenutzt, weil der hiesige Kalk sich nur zu gewissen Bauarten eignet; da die Eiser Bahn indessen nur etwa 1 Meile von Wollersheim entfernt bleiben würde, so wäre mit Gewißheit darauf zu rechnen, daß die bisherige Unthätigkeit verschwinden und folglich ein jetzt nutzloses Geschenk der Natur zu mehr oder minder großem Werthe gelangen werde.	

B. Kreis

E u s k i r c h e n .

22	Commern	Commern	8 Pochhütten 2 Bleischmelzen	8000 Ctr. Blei 23,000 Ctr. Glasur-Erz 500 Ctr. Seife	12,000 Ctr. Coaks	Holland, Belgien, Frankreich, Deutschland	aus der Nähe von Commern, Bleialf und Uerscheid	Die Wichtigkeit, welche die, Commern unmittelbar berührende Eiser Bahn für dieses eben so alte als interessante Etablissement unumgänglich haben mußte, liegt auf der Hand. Nicht allein würde sie demselben beim Bezuge des Materials, sofern solches von Bleialf zc. kommt, einige Erleichterung bieten, sondern, und dies ist bei Weitem die Hauptsache, die Coaks, welche größtentheils von Eschweiler, theils von Köln gebracht und auf Landfuhrn angefahren werden müssen, würden, eben so wie das nach verschiedenen Theilen des Continents bestimmte Fabricat, keinen Augenblick mehr den Schienenweg zu verlassen haben, so daß nach beiden Richtungen hin die Betriebskosten sich sehr vermindern würden.
23	Enzen	Enzen	1 Torf- und Braunkohlen-Bergwerk	1 Million Stück Torfklütten	— " —	— " —	— " —	
24	Euskirchen	Euskirchen	7 Gerbereien	40,000 Scheffel Braunkohlen 2000 Ctr. Leder aller Art	8000 Ctr. Häute	Nachen, Köln, Bonn	Antwerpen und Köln, die Loh aus der Eifel	
			4 Ziegeleien	1 1/2 Million Ziegelsteine	6000 Ctr. Steinkohlen	Umgegend	Eschweiler und Bardenberg	
			3 Mahlmühlen mit 7 Gängen	30,000 Ctr. Mehl	40,000 Ctr. Getreide	Nachen, Bonn, Köln	Umgegend	
			1 Spinnerei, 1 Rauberei, 2 Scherereien, Tuchweberei auf 125 Stühlen	5000 Ctr. Wollengarn und Wollentuch	8000 Ctr. rohe Wolle, Farbstoffe und Steinkohlen	nach allen Richtungen	aus allen Richtungen	
			14 Brau- und Brennereien	7500 Ctr. Bier und Branntwein	26000 Ctr. Kartoffeln, Malz, Hopfen und Koshen	Nachen und Köln	Hopfen aus Köln, Kohlen aus Eschweiler	

Nr.	N a m e n		Benennung der Etablissements.	Gegenstand und Quantität		B e z e i c h n u n g		B e m e r k u n g e n
	der Bürgermeistereien.	der Dtschaften.		der gegenwärtigen Production.	der rohen Erzeugnisse oder Fabri- cations-Erfordernisse.	Bestimmungsplätze der Fabricate.	der Bezugsorte der rohen Materialien.	

B. Kreis

Euskirchen.

24	noch Euskirchen	noch Euskirchen	11 Kaufleute und 30 Kleinhändler	60,000 Ctr. von Fabricaten aller Art	60,000 Ctr. von Fabricaten aller Art	Euskirchen und Umgegend	Köln, Bonn, Aachen, So- lingen, Düsseldorf, Amster- dam, Rotterdam, Düren und Eschweiler	Nach dem Nebengesagten kann der Verkehr, welchen Euskirchen nach außen hin unterhält, für jetzt angeschlagen werden auf:
			2 Schönfärber	— — —	2500 Ctr. Kohlen	dito	Düren, Eschweiler und Köln	8000 Centner Häute, 1000 " Leder, 30000 " Steinkohlen, 4000 " wollenes Fabricat.
			4 Schmiede, 9 Schlosser, 3 Nagelschmiede, 4 Fruchthändler,	— — —	12,000 Ctr. Kohlen 6000 Ctr. Eisen	dito	Eschweiler, Eifel, Herzog- thum Berg	5000 " Stoffe dazu, exclusive Steinkohlen. 6000 " gegohrene Getränke, 60000 " Fabricate aller Art, 6000 " Eisen,
			7 Brodbäckereien	76,000 Ctr. Brod, wovon 33,000 Ctr nach Köln und Bonn gehen	175,000 Ctr. Getreide	Köln, Aachen, Bonn, Herzogthum Berg Köln und Bonn	Umgegend dito	240000 " Getreide, Brod und Mehl. 360000 Centner.
25 26	Sagvey Wachendorf	Sagvey Wachendorf Calcar	1 Pochhütte 1 Wollspinnerei, 1 Walkmühle 1 Papiermühle, 1 Kalfbrennerei	1000 Ctr. Glasur-Erz — — —	6000 Ctr. Blei-Erz — — —	Umgegend, Köln, Bonn — — —	Umgegend — — —	Wie bei 22. Die Gemeinde Wachendorf enthält an vielen Stellen Eisenstein, der gegenwärtig unbenutzt liegt. Die projectirte Bahn wird sich nun zwar immer noch in einer Entfernung von circa einer Meile von dieser Gemeinde halten; dem ungeachtet läßt sich aber die Er- wartung wohl aussprechen, daß sie diesem jetzt nutzlosen Natur-Er- zeugnisse über kurz oder lang Werth verleihen werde.

C. Kreis

Rheinbach.

27	Euchenheim	Euchenheim	Wollspinnerei, Tuchmanufactur, 10 Gerbereien, 28 Mühlenwerke, 2 Papiermühlen, 1 Scheermaschine, 1 Kraken-Manufactur					Die Bürgermeisterei Euchenheim treibt bedeutenden Mehlhandel nach Köln, der ihr durch die Eifelbahn ohne Zweifel erleichtert werden wird, wenngleich diese Bahn circa eine Meile von ihr ent- fernt bleiben muß. Auch ihren sonstigen Zu- und Abfahren wird dieselbe zu Hülfe kommen, namentlich der Papierfabrik, welche jähr- lich 6000 Centner verfertigt.
----	------------	------------	---	--	--	--	--	--

Nr.	N a m e n		Benennung der Etablissements.	Gegenstand und Quantität der gegenwärtigen Production.	Gegenstand und Quantität der rohen Erzeugnisse oder Fabri- cations-Erfordernisse.
	der Bürgermeistereien.	der Dorfschaften.			

D. Kreis

28	Commerßdorf	Abrhütte	20 Hochofen und 19 Hammerwerke	79,418 Etr. Roheisen,	47,350 Tonnen Eisenerz
29	Eronenberg	Hammerhütte		33,300 " geschmiedetes	440,000 Etr. Holzkohlen
30	Büßem	Büßem		Eisen	
31	Weyer	Eiserfey		24,000 Etr. gewalztes Eisen	
32	Gall	Gall		15,400 " Eisendraht	
33	Keltenich	Soetenich			
34	dito	Urf			
35	Marmagen	Steinfeld			
36	Schleiden	Schleiden			
37	dito	Wüßgen			
38	dito	Oberhausen			
39	Hellenthal	Blumenthal			
40	dito	Broich			
41	dito	Kirchseifen			
42	dito	Hellenthal			
43	Gemünd	Gemünd	1 Walzwerk mit Draht- zieherei	80,000 Etr. Stabeisen und Draht	90,000 Etr. Roheisen
44	dito	dito	1 Feilensfabrik	Feilen	150,000 Etr. Steinkohlen
45	dito	dito	1 Gasröhren-Fabrik	Gasröhren	15,000 Etr. Stabeisen
46			1 Gasröhren-Fabrik	Gasröhren	6000 Etr. Draht
47			1 Stahlfabrik und Draht- stift-Fabrik mit Dampf	Stahl, Drahtstifte, zusammen 15,000 Centner	36,000 Etr. Steinkohlen
48	Schleiden	Oberhausen	1 Schraubensfabrik mit Dampf	2000 Etr. Schrauben	2000 Etr. Draht
49	Hellenthal	Blumenthal	1 Draht-Walzwerk	20,000 Etr. Draht	33,000 Etr. Steinkohlen
50	Büßem	Bleiwerk		80,000 Etr. Glasur-Erz	
	Wallenthal	Bleiwerk		20,000 Etr. Blockblei	

Bezeichnung der Bestimmungsorte der Fabricate.	Bemerkungen über die Ausdehnung, welche die Fabriken und Gewerbe- Industrie und die Zu- und Abfuhr-Verhältnisse in Folge einer Eisenbahn-Anlage, die den Kreis berühren würde, mit Wahrscheinlichkeit gewinnen dürften.

Schleiden.

Düren, Köln, Eschweiler, Gemünd	Holzkohlen aus den Wal- dungen der Kreise Schlei- den, Malmedy, Montjoie, und Düren und aus dem Austande, Erze aus dem Soe- tenich = Keltenicher Revier, aus der Nähe von Weyer, Commerßdorf, Duhlemund, Schmidtheim, die Coaks von Eschweiler	Von den Hüttenwerken des Kreises werden, der Wohlfeilheit we- gen, noch 60,000 Centner belgischen und englischen Eisens bezogen. Der Reichthum an Eisenerzen, der in den hiesigen Bergen liegt, ist uner schöpft, und es könnten, wenn die Transportkosten sich nicht zu hoch stellten, noch 800,000 Centner von diesen Erzen aus- geführt werden. Auch ließen sich solche zu Roheisen umgestalten, wenn der Preis des Brennmaterials nicht der Anlegung neuer Hochofen im Wege stände; in diesem Falle würde eine Zufuhr von 800,000 Centner Coaks Statt finden; es würden alsdann erzeugt 350,000 Centner Roheisen, und so würde eine Transport-Bewegung von 1,150,000 Centnern hervorgerufen, von der jetzt noch nichts existirt.
Köln Aachen	von den Hammerwerken des Ortes u. der Umgegend, Steinkohlen von Eschweiler und der Ruhr, Coaks von Eschweiler	
Köln Aachen		
Köln		

Wird auf 22 Bezug genommen.

Statistische Angaben

in Bezug auf

Boden=Cultur und Erzeugnisse, Consumtions- und Handels=Verhältnisse dieser Erzeugnisse, und
Bedarf an Brennmaterial für ökonomische Zwecke
von denjenigen Theilen der Kreise

Düren, Euskirchen und Schleiden,

welche bei Anlegung einer Eifeler Eisenbahn in näheren Betracht kommen

(ausschließlich der Bürgermeisterei Froisheim, Kreis Düren, von welcher die erforderlichen Nachrichten nicht
geliefert worden).

Namen der

	Namen der		
	Arnoldsweiler.	Binsfeld.	Birgel.
	I.	II.	III.
1) Flächen-Inhalt, Morgen	9176	7798	10616
2) Davon sind:			
Ackerland	4905	7452	5040
Wiesen	349	35	1116
Holzjung	2375	45	2763
Gärten und Baumgärten	73	123	335
Weiden			510
Teiche			92
Heiden, Schiffelland, Deben, Hütungen, Torfgruben etc. Pflanzungen Gebäulichkeiten Wege und Flüsse	1474	143	567
3) Grundsteuer nach dem Ca- Rein-Ertrag taster Thlr.	2267 17009	3071 22753	3260 20079
4) Beschaffenheit des Bodens und Fruchtarten, wofür derselbe hauptsächlich geeignet ist	Schwerer Lehmboden, geeignet für Weizen, Roggen, Hafer, Kartoffeln und Sämereien	Lehmboden, zu Weizen und Roggen geeignet	sehr verschiedenartig, hauptsächlich geeignet für Weizen, Roggen, Hafer, Sommerweizen und Kartoffeln
5) Durchschnittlicher Aerndte- Ertrag:			
Weizen	16	2700	11
Roggen	16	3300	12
Hafer	23	3600	24
Sommerweizen			10
Kartoffeln	80	6000	100
Gerste	20	900	
Sämereien		600	
Hülsenfrüchte		300	
6) Ob der Ertrag die Consumtion übersteigt und in welchem Gesammtmaße überhaupt	der Ertrag übersteigt die Consumtion um mehr als 40 pCt.	der Ertrag übersteigt die Consumtion; das Verhältniß ist indessen nicht angegeben	der Ertrag macht das Doppelte des Bedarfs aus
7) Wie viel und von welchen Fruchtgattungen ausgeführt wird	66 pCt. Weizen und Roggen 33 pCt. Hafer 25 pCt. Kartoffeln 33 pCt. Gerste 33 pCt. Samen	von allen Fruchtorten	die Hälfte aller Erzeugnisse
8) Nach welchen Märkten	Düren, Köln, Aachen	Düren, Köln, Eupen, Aachen, Eschweiler	Aachen, Köln und Montjoier-Land
9) Welche Quantitäten zugeführt werden	keine	keine	keine
10) Ob Viehhandel getrieben wird u. in welcher Richtung	unbedeutend nach Düren, Köln, Aachen	ja, nach verschiedenen Richtungen	nach Köln
11) Ob Landfalk als Düngungsmittel gebraucht wird	ja	ja	ja

Bürgermeistereien

	Bürgermeistereien			
	Birkedorf.	Bürvenich.	Drobe.	Düren.
	IV.	V.	VI.	VII.
	3950	6127	11229	6873
	2014	3420	7528	5073
	576	775	522	242
	247	658	1831	81
	87	180	116	292
	458			502
		901	1232	79
				551
	521			
	47	27		53
		166		
	1117	1231	2516	7421
	7577	10787	19257	19895
	verschiedenartig, hauptsächlich für Weizen und Roggen geeignet	durchgängig sehr schwer; stellenweise jedoch sandig und steinig; geeignet zu allen Fruchtgattungen, die Sämereien ausgenommen	theils mittelmäßig, theils schlecht	gut; zu Winter- und Sommerfrucht aller Art geeignet
	nicht angegeben.	10 9 20 80 24	Scheffel pro Morgen	6000 9000 1600 1200
			nicht angegeben	Scheffel im Ganzen
		der Ertrag übersteigt die Consumtion um 40—50 pCt.	einige Gemeinden haben Ueberfluß; andere decken kaum ihren Bedarf	der Ertrag übersteigt die Consumtion nicht, da Düren, seiner Fabriken wegen, eine im Verhältniß zur Bodenfläche starke Bevölkerung hat es wird jedoch Weizen und Roggen vom hiesigen Markte ausgeführt
	wie hierneben	120 Scheffel Weizen, 1500 " Roggen, 600 " Gerste, 2100 " Hafer	es findet indessen einige Ausfuhr von Weizen, Roggen und Hafer Statt	
	Düren, Aachen und Eschweiler.	Eschweiler und Malmedy	Düren	Belgien
	keine	keine	keine	keine
	nein	nein	nein	nein
	ja	es ist damit vor wenig Jahren der Anfang gemacht worden; die hohe Frucht steht aber im Wege	ja	ja

Namen der

	Arnoldsweiler. I.	Binsfeld. II.	Birgel. III.
12) Von woher derselbe bezogen wird	von Jüngersdorf bei Langerwehe aus Düren	von Jüngersdorf und Röhe von Düren	von Jüngersdorf von Düren
13) Von woher Küchen- und Viehsalz bezogen werden	zum Hausbedarf	für den Hausbedarf	zum Hausbedarf
14) Zu welchem Umfange	Schiefer von Düren, Dachziegel und Kalk von Langerwehe, Tannenholz von Köln, Eichen- und Buchenholz geht von hier nach Köln	Tannenholz aus Köln und Düren; Kalk aus Jüngersdorf; Ziegel von Frangenheim u. Langerwehe; Schiefer v. Gey; Eichenholz aus d. Nachbarschaft	Kalk von Jüngersdorf, Sand aus der Roer, Holz aus der Nachbarschaft, Steine werden geziegelt
15) Woher die Baumaterialien bezogen und ob davon Gegenstände ausgeführt werden	von Eschweiler und Vardenberg	Holz aus der Nachbarschaft; Steinkohlen von Eschweiler und Vardenberg; Torf von Kiblar und Jüngersdorf	von Eschweiler und Vardenberg
16) Woher die Brennmaterialien bezogen werden	nein	nein	nein
17) Ob Torf und Braunkohlen gewonnen und aus- und wohin geführt werden	Brennholz wird gewonnen und nach Düren und Köln geführt	wird gewonnen, aber nicht ausgeführt	kleines Holz — zum Anlegen des Feuers — wird nach Düren abgesetzt
18) Ob dasselbe in Bezug auf Brennholz gilt	zum Hausbedarf, jedoch nur in geringem Maße, da viel Holz zur Feuerung verwandt wird	zum Hausbedarf, in Konkurrenz mit Holz und Torf	zu den verschiedenen Fabriks-Etablissements und zum Hausbedarf
19) Zu welchen Zwecken und in welchen Quantitäten Steinkohlen gegenwärtig zugeführt werden			der ganze Hausbedarf wird dadurch gedeckt
20) Ob die Steinkohlen zum Hausbedarf dienen und in welchem Umfange	die Getreide-Ausfuhr könnte durch eine Eiselnbahn gefördert werden		keine
21) Welche Transport-Erweiterungen in dieser Beziehung von einer Eisenbahn zu erwarten sind	keine	keine	keine
22) Angabe der Großhandlungen, der Gegenstände, womit Großhandel getrieben wird, der Distschaften, wo, und der Handelsplätze, womit sie in Verbindung stehen			
23) Sonstige Angaben			Die Eiselnbahn kommt in Bezug auf die Bürgermeisterei Birgel nur in so weit in Betracht, als sie in den darin (zu Vendersdorf) befindlichen, einige Tausend Menschen beschäftigenden Eisenwerken den Bezug des Roheisens erleichtert wird.

Bürgermeistereien

	Birlesdorf. IV.	Bürvenich. V.	Drove. VI.	Düren. VII.
	von Jüngersdorf, Röhe und Stolberg	von Weisweiler	von Langerwehe	von Venau
	wie hierneben	von Düren und Gemünd	von Düren	aus der Factorei Düren
	von Köln, Düren und Langerwehe	für den Hausbedarf Holz von Köln; Kalk von Jüngersdorf und aus der Eifel; das Uebrige aus der Nachbarschaft	für den Hausbedarf Schiefer von Hau und Montjoie; das Uebrige aus der Nachbarschaft	für den Hausbedarf Holz und Bretter von Köln
	wie hierneben	Steinkohlen von Eschweiler und Vardenberg; Torf von Jüngersdorf bei Hüffensich; Holz aus der Nachbarschaft	Steinkohlen von Eschweiler; Torf von Ginnik	von Eschweiler und Vardenberg
	nein	nein	nein	nein
	wie hierneben	nur zum Hausbedarf	zum Hausbedarf und in den Schmieden	zum Hausbedarf und zum Fabriken-Gebrauch
	wie hierneben	die Steinkohlen concurriren bei der Heizung mit Torf und Braunkohle	wie hierneben	der ganze Hausbedarf wird dadurch gedeckt
	keine	die Bürgermeisterei Bürvenich muß jetzt die Steinkohle v. Achse in Düren holen, statt daß die Eiselnbahn ihr solche bis Commern bringen u. so Holz u. Torf entbehrlich machen würde; auch würde der Getreide-Abfag nach Malmédy, so wie der Bezug des Kalks dadurch erleichtert.	die Eisenbahn würde den in der Bürgermeisterei befindlichen Fabriken Gelegenheit geben, Abfag nach der Eifel zu erlangen.	die Eisenbahn würde zur Bildung von bedeutenden Steinkohlen-Niederlagen, so wie zur Erweiterung des Großhandels Anlaß geben, den Bezug des Roheisens u. anderer Rohstoffe, namentlich d. Lumpen, fördern, u. in allen Beziehungen auf Düren von dem günstigsten Einflusse sein.
	keine		keine	
				Die Stadt Düren besitzt 6 Tuchfabriken, worunter 4 von großem Umfange, welche Versendungen nach allen
				Theilen Deutschlands, nach Holland, Belgien, Italien, Spanien und Nordamerica machen; eine derselben hat sogar Abfag nach England und Kleinasien; der Verbrauch an Wolle beträgt gegen 4000 Ctr. Ferner hat Düren in seiner Nähe 7 Papiernmaschinen und mehrere Hand-Papierfabriken, welche 40,000 Ctr. Lumpen verarbeiten, und ihren Haupt-Abfag in Deutschland selbst finden, 2 Fabriken von Garnituren (Rißen) für Papierfabriken, 2 Wollendekken-Fabriken, viele Gerbereien, worunter eine große; eine mit einer Delhandlung verbundene, einen bedeutenden überseeischen Verkehr treibende Seifenfabrik; 3 große Steinkohlen-Lager; 2 Manufacturwaaren-Handlungen en gros, welche ihre aus England, Frankreich, Sachsen, Schlesien zc. bezogenen Artikel in umfangreichem Maße in den westlichen Provinzen absetzen; mehrere Colonialwaaren-Handlungen, welche en gros und en detail zugleich verkaufen, und endlich eine Menge von mehr oder minder bedeutenden Detail-Geschäften und von anderen städtischen Gewerben. Hierzu wird in den nächsten Monaten noch eine Flachspinnerei von 500 Spindeln kommen.

Namen der

Bürgermeistereien

	E d h.	Füssenich.	K e l z.
	VIII.	IX.	X.
1) Flächen-Inhalt, Morgen	7894	5225	5023
2) Davon sind:			
Ackerland	3809	4190	4165
Wiesen	711	354	111
Holzung	2702	72	396
Garten und Baumgarten	267	149	83
Weiden	95		
Teiche	11	13	8
Haiden, Schiffelland, Deden, Hütungen, Torfgruben u. Pflanzungen	255	276	246
Gebäulichkeiten	44	27	14
Wege und Flüsse		144	
3) Grundsteuer (nach dem Ca=Rein-Ertrag) tafter Thlr.	2750	1600	2969
	20847	12150	12185
4) Beschaffenheit des Bodens und Fruchtarten, wofür derselbe hauptsächlich geeignet ist	Boden theils gut, theils gering; geeignet für Weizen, Roggen, Gerste und Hafer	Lehm-, Mergels-, und steinigter Boden; am meisten für Roggen, stellenweise auch für Weizen und Hafer geeignet	Lehm und Mergel, auch etwas Sand; für alle Fruchtgattungen, hauptsächlich aber für Weizen und Roggen geeignet
5) Durchschnittlicher Aerndte-Ertrag:			
Weizen	6000	9	} 12 bis 13 Scheffel pro Morgen
Roggen	14000	10	
Hafer	24000	18	
Sommerweizen	} Scheffel im Ganzen		
Kartoffeln			
Gerste			
Hülsenfrüchte			
Sämereien	6000		
Buchweizen			
6) Ob der Ertrag die Consumption übersteigt und in welchem Gesamtmaße überhaupt	der Ertrag übersteigt die Consumption um 40 pCt.	der Ertrag übersteigt die Consumption um 60 pCt.	desgleichen 75pCt.
7) Wie viel und von welchen Fruchtgattungen ausgeführt wird	3000 Scheffel Weizen, 4000 " Roggen, 12000 " Hafer, 3000 " Gerste werden von Fruchthändlern an Ort und Stelle aufgekauft	der Ueberschuß wird ausgeführt	
8) Nach welchen Märkten		Montjoie und von da theilweise nach Belgien	Düren
9) Welche Quantitäten zugeführt werden	keine	keine	keine
10) Ob Viehhandel getrieben wird u. in welcher Richtung	nein	nein	es wird viel Vieh aus der Eifel bezogen, und dagegen viel nach den Kreisen Heinsberg, Erkelenz und Bergheim verkauft

Langerwehe.	Merken.	Nörvenich.	Nothberg.	
XI.	XII.	XIII.	XIV.	
1635	7630	10407	10275	
1032	3675	8970	3450	
211	499	} nicht angegeben	680	
64	2315		5845	
97	208			
38	615			
24	1			
123	56			
	39			
25	222			
658	2415		3180	1971
5055	18565		24123	15787
mittelmäßig; hauptsächlich geeignet zu Roggen, Hafer, Gerste, Buchweizen und Kartoffeln; wenig zu Weizen	guter Lehm- und Mergelboden, zu jeder Fruchtgattung geeignet	Boden gut und für Weizen und Roggen geeignet	theilweise schwerer Lehm- und Thonboden, geeignet zu Weizen, Roggen, Bohnen, Kartoffeln und Klee; theilweise aber Sand- und Kieselboden, zu Roggen, Hafer, Buchweizen, Erbsen und Kartoffeln geeignet	
} 9 Scheffel pro Morgen	9	7	3420	
	9	7	5850	
	15	18	8400	
	100	30	3609	
15	18	18	1100	
	15	9	320	
			240	
der Ertrag reicht nicht aus, daher Zuschuß erforderlich ist	der Ertrag übersteigt die Consumption um 66 pCt.	der Ertrag übersteigt die Consumption bedeutend	der Ertrag liefert gewöhnlich einigen Ueberschuß über den Verbrauch	
keine	der ganze Ueberschuß	5400 Scheffel Weizen, 6000 " Roggen, 1800 " Gerste, 900 " Sämereien	der Ueberschuß	
keine	Roggen nach Aachen, Eschweiler und Stolberg; Weizen nach Belgien; Gerste in die Umgegend u. nach Belgien	Düren und Köln	Eschweiler und Aachen	
Weizen, Roggen, Hafer, Gerste	keine	keine	keine	
nein	Pferdehandel nach Frankreich; Rindviehhandel nach dem Flachlande	nein	nein	

Namen der

	E s t.	Jüßenich.	K e l z.
	VIII.	IX.	X.
11) Ob Landkalk als Düngungsmittel gebraucht wird	ja	nein	ja
12) Von woher derselbe bezogen wird	von Jüngersdorf		von Langerwehe und Jüngersdorf
13) Von woher Küchen- und Viehsalz bezogen werden	von Düren	von Düren und Köln	
14) In welchem Umfange	zum Hausbedarf	für den Hausbedarf	
15) Woher die Baumaterialien bezogen und ob davon Gegenstände ausgeführt werden	Steine und Eichenholz aus der Nachbarschaft; Dachziegel von Langerwehe; Tannenholz von Köln; Eichenholz wird ausgeführt von Eschweiler und Vardenberg	Kalk von Langerwehe; Steine von Sinnich; Dachziegel von Frangenheim; Bretter von Köln und Zülpich; das Uebrige aus der Nachbarschaft Steinkohlen von Eschweiler; Torf und Braunkohlen aus der Bürgermeisterei selbst	Tannenholz von Köln; Schiefer von Langerwehe und Gey; Kalk von Langerwehe und Jüngersdorf; das Uebrige aus der Nachbarschaft von Eschweiler und Vardenberg
16) Woher die Brennmaterialien bezogen werden	nein	Torf und Braunkohlen werden auf zwei Gruben gewonnen und in der Nachbarschaft abgesetzt	desgleichen
17) Ob Torf und Braunkohlen gewonnen und aus- und wohin geführt werden	nein	Torf und Braunkohlen werden auf zwei Gruben gewonnen und in der Nachbarschaft abgesetzt	desgleichen
18) Ob dasselbe in Bezug auf Brennholz gilt	wird gewonnen und nach Langerwehe ausgeführt	Brennholz wird zum häuslichen Bedarf gewonnen	
19) Zu welchen Zwecken und in welchen Quantitäten Steinkohlen gegenwärtig zugeführt werden	zum Hausbedarf	zum Hausbedarf, jedoch nur als Beihülfe	zum Hausbedarf
20) Ob die Steinkohlen zum Hausbedarf dienen und in welchem Umfange		zum Hausbedarf; es werden indessen nur pp. 2000 Scheffel verbraucht, da der größere Theil des Brennmaterials aus Torf und Braunkohle besteht.	der häusliche Verbrauch theilt sich in Holz- und Steinkohlen, von letzteren pp. 5400 Scheffel
21) Welche Transport-Erweiterungen in dieser Beziehung von einer Eisenbahn zu erwarten sind	die Getreide-Ausfuhr könnte durch eine Eifelbahn gefördert werden	da die Eisenbahn ganz nahe bei dieser Bürgermeisterei vorbeikäme, so könnte mittels derselben ein besseres und angenehmeres Brennmaterial beschafft werden, als bis jetzt zu Gebot steht	Steinkohlen-Bezug und Getreide-Absatz würden namhafte Erleichterung finden
22) Angabe der Großhandlungen, der Gegenstände, womit Großhandel getrieben wird, der Ortschaften, wo, und der Handelsplätze, womit sie in Verbindung stehen	keine	keine	keine
23) Sonstige Angaben			

Bürgermeistereien

Langerwehe.	Merfen.	Norvenich.	Nothberg.
XI.	XII.	XIII.	XIV.
ja	ja	ja	ja
aus der Nähe	aus der Nähe	von Jüngersdorf	aus der Nähe
von Düren	von Düren	von Düren	von Eschweiler, Nachen und Düren
sowohl zum Hausbedarf, als zu der bedeutenden Fabrikation v. Töpfen aus der Umgegend	zum häuslichen Bedarf	zum häuslichen Bedarf	zum Hausbedarf
von Eschweiler und Vardenberg	wie hierneben; Torf in geringem Maße von Luchenberg	Steinkohlen von Eschweiler; Torf von Lürnich und Balshausen	von Eschweiler und Vardenberg
nein	nein	nein	nein
nein	für die örtliche Consumtion	nein	nein
zum Haus- und Gewerbe-Bedarf	zum Hausbedarf 15,000 Scheffel; zum Fabrik-Verbrauch 20,000 Scheffel	zum Hausbedarf	zum Hausbedarf
der Hausbedarf wird lediglich durch Steinkohlen gedeckt	der Hausbedarf wird größtentheils durch Steinkohlen gedeckt	der Hausbedarf wird theilweise durch Torf gedeckt	der häusliche Bedarf wird ganz durch Steinkohlen gedeckt, circa 4000 Scheffel
der Absatz an Töpferwaaren könnte auf Zunahme rechnen, wenn ihm die Verbindung mit der Eifel erleichtert würde	die Getreide-Ausfuhr würde von einer Eifelbahn Vortheil ziehen können	wie hierneben	für die in der Bürgermeisterei Nothberg gelegene, über 700 Menschen beschäftigende Nähnadel-Fabrik, deren Sitz sich in Düren befindet, würde die Anlegung einer Eifelbahn nicht ohne Interesse sein
keine	keine	keine	keine
	Diese Bürgermeisterei kommt hauptsächlich wegen der darin befindlichen Fabrik von Nägeln und sonstigen eisernen Artikeln in Betracht, auf welche die Erweiterung der Eisen-Production in der Eifel bedeutenden Einfluß haben könnte.		

	Namen der			Bürgermeistereien			
	Siebernich.	Stoßheim.	Wollersheim.	Commern.	Enzen.	Ensfkirchen.	Frauenberg.
	XV.	XVI.	XVII.	XVIII.	XIX.	XX.	XXI.
1) Flächen-Inhalt, Morgen	7275	9225	7458	7493	8257	10084	7062
2) Davon sind:							
Ackerland	5610	4824	4865	3062	5937	8180	5374
Wiesen	124	559	325	423	862	704	545
Holzung	991	1727	1260	2602	364	680	606
Garten und Baumgarten	125	202	139	127	254	235	144
Weiden		820					
Teiche		6			9		4
Haiden, Schiffelland, Deden, Hütungen, Dorfgruben u. Pflanzungen	425	689	869	1279	295	85	360
Gebäulichkeiten					241		29
Wege und Flüsse		83			32		
3) Grundsteuer nach dem Ca-	2227	2457	1115	1155	263	200	2210
Rein-Ertrag taster Thlr.	17044	15929	8453	8865	2522	4216	2210
4) Beschaffenheit des Bodens und Fruchtarten, wofür derselbe hauptsächlich geeignet ist	zur Hälfte Weizen-, zur Hälfte Roggenland	ziemlich gut; mit Ausnahme des auf den Höhen befindlichen Terrains zu allen Fruchtgattungen geeignet	mittelmäßig; zu Weizen wenig und durchgängig nur zu Roggen, Hafer und Hülsenfrüchten geeignet	größtentheils Kalksteinboden; einige Fluren lehm- und thonhaltig, andere auf Sandstein-Gebirgen ruhend; geeignet zu Weizen, Roggen und Hafer	meistens Lehmboden, an einigen Stellen mit Steinen gemischt; zu allen Fruchtforten geeignet	mittlere Güte; zu allen Fruchtgattungen geeignet	wenig für Weizen, durchgängig aber für Roggen, Hafer und Sämereien geeignet
5) Durchschnittlicher Aerndte-Ertrag:							
Weizen	5000	in den Niederungen 9 Schfl.	7 1/2	9	12	170,000 Str. Körnerfrucht und Kartoffeln	10 1/2
Roggen	10000	auf den Höhen 4 "	8 1/2	12	12		10 1/2
Hafer	10000	pro Morgen	15	18	21		21
Sommerweizen							
Kartoffeln							
Gerste	2500		12	20	96		
Hülsenfrüchte					24		
Sämereien	1000		9		12		10 1/2
Buchweizen					12		
6) Ob der Ertrag die Consumtion übersteigt und in welchem Gesammtnaße überhaupt	Der Ertrag läßt einen Ueberschuß von mehr als 70 pCt.	der Ertrag übersteigt den Verbrauch um 20 pCt.	33 1/3	der Ertrag erreicht nur 75 pCt. der Consumtion	66 pCt.	der Ertrag übersteigt die Consumtion um 50 pCt.	66 pCt.
7) Wie viel und von welchen Fruchtgattungen ausgeführt wird	4600 Scheffel Weizen, 7000 " Roggen, 7000 " Hafer, 2100 " Gerste, 900 " Sämereien	der ganze Ueberschuß		keine	der ganze Ueberschuß	3000 Str. Weizen, 23000 " Roggen, 8000 " Gerste, 7000 " Hafer, 20000 " Kartoffeln	der ganze Ueberschuß
8) Nach welchen Märkten	Düren und Aachen	Düren, Eschweiler und Aachen			einiger Weizen und Roggen nach Schleiden, das Uebrige nach Düren	Aachen, Bonn, Köln, Düsseldorf	Köln und Eschweiler
9) Welche Quantitäten zugeführt werden	keine	keine	keine	25 pCt. des Bedarfs	keine	30,000 Str. Weizen u. Roggen werden aus der Umgegend zugeführt u. in Ensfkirchen verbakken, das Brod geht nach Köln wie hierneben	keine
10) Ob Viehhandel getrieben wird u. in welcher Richtung	nein	nein	nein	300-400 Stück gehen von hier jährlich nach dem Niederrhein	ein geringer nach der Gegend von Köln	noch sehr wenig	nein
11) Ob Landkalk als Düngungsmittel gebraucht wird	nein	ja	nein	ja	es ist damit der Anfang gemacht worden		nein
12) Von wofür derselbe bezogen wird		von Langerwehe		aus dem Fey- und dem Ursthal	aus der Gegend von Münster-eifel	aus der Gegend von Münster-eifel, aus Eiserey und Busslem	

Namen der Bürgermeistereien

	Sievernich. XV.	Stodheim. XVI.	Wollersheim. XVII.	Commern. XVIII.	Enzen. XIX.	Enskirchen. XX.	Frauenberg. XXI.
13) Von woher Küchen- und Viehsalz bezogen werden	von Düren	von Düren	von Düren	von Enskirchen	von Enskirchen und Köln	von Bonn, und zwar circa 8000 Etr.	von Enskirchen
14) In welchem Umfange	zum Hausbedarf	zum Hausbedarf	zum Hausbedarf	zum Hausbedarf	zum Hausbedarf	zur Versorgung d. hies. Factorie	zum Hausbedarf
15) Woher die Baumaterialien bezogen und ob davon Gegenstände ausgeführt werden	aus der Umgegend	aus der Nachbarschaft, so wie von Düren und Köln; einziges Holz wird ausgeführt	aus der Nachbarschaft; auch hier wird etwas Holz ausgeführt	Bauholz aus der Nachbarschaft und von Köln; Dachziegel von Firmenich u. Dbergarzhelm; alles Uebrige aus der Nachbarschaft	aus der Nachbarschaft	Lannenholz, Bord und Dielen von Köln und Bonn; Bruchsteine, Eichenholz und Kalk aus der Eifel; Bruchsteine auch von Königswinter; Ziegelsteine aus der Nachbarschaft	aus der Nachbarschaft
16) Woher die Brennmaterialien bezogen werden	von Eschweiler	Steinkohlen von Eschweiler; Torf von Sinnick	Braunkohlen von Jünterodorf; Steinkohlen von Eschweiler	Coaks u. Steinkohlen von Köln u. Eschweiler; Torf von Birnich und aus der Nähe von Brühl; Brennholz aus der Nachbarschaft	Steinkohlen von Eschweiler; Torf von Birnich; Holz aus der Nachbarschaft	Steinkohlen von Eschweiler und von der Ruhr; Torf und Braunkohlen aus dem Walde Will; Brennholz aus der Nachbarschaft und von Flammersheim	Steinkohlen von Eschweiler; Torf von Liblar
17) Ob Torf und Braunkohlen gewonnen und aus- und wohin geführt werden	nein	nein	nein	nein	ja; in den Gruben von Birnich; Ausfuhr findet Statt nach Commern und der Eifel wie hierneben	nein	nein
18) Ob dasselbe in Bezug auf Brennholz gilt	Brennholz wird für die örtliche Consumtion gewonnen, außerdem aber nach Stolberg, Eschweiler u. Langerwehe ausgeführt	nein	nein	wird gewonnen, aber nicht ausgeführt	wie hierneben	ein mittelmäßiger Handel mit Holz, namentlich mit Eichen und Ulmen findet nach Köln Statt	nein
19) Zu welchen Zwecken und in welchen Quantitäten Steinkohlen gegenwärtig zugeführt werden	zum Hausbedarf	zum Hausbedarf und für die Fabriken, im Ganzen pp. 36000 Etr.	zum Hausbedarf, circa 100 Scheffel	zum Hausbedarf	zum Hausbedarf	zum Hausbedarf, zu Ziegeleien, Brau- und Brennereien; Schönfärbereien, Schmieden etc., im Ganzen 105,000 Etr., wovon 50,000 zum Hausbedarf wie hierneben	zum Hausbedarf, wozu jedoch auch Torf verwandt wird.
20) Ob die Steinkohlen zum Hausbedarf dienen und in welchem Umfange	der häusliche Bedarf wird ganz durch Steinkohlen gedeckt, circa 1500 Scheffel	die Steinkohlen dienen vorherrschend, der Torf in geringererem Maße zum häuslichen Verbrauch	bloß die bemittelten Einwohner brennen Steinkohlen; allgemeines Brennmaterial aber ist das aus d. Nähe kommende Braunkohle	theilweise werden Kohlen, theilweise aber Torf und Holz gebraucht	desgleichen; es werden aber auch Torf und Holz verwendet, obgleich die Steinkohle vorherrscht	wie hierneben; auch würde der Handel in Früchten, Mehl und Brod auf bedeutende Zunahme zu rechnen haben	der mehrere Stunden weit herkommende Torf würde durch die bessere Steinkohle verdrängt werden, sobald die Eisenbahn deren Bezug erleichterte
21) Welche Transport-Erweiterungen in dieser Beziehung von einer Eisenbahn zu erwarten sind	die Getreide-Ausfuhr würde von einer Eifelbahn Vortheil ziehen können	den in der Bürgermeisterei befindlichen Papierfabriken würde durch eine Eifelbahn Gelegenheit gegeben, in südlicher Richtung Absatz zu erwerben	eine Eifelbahn würde die Eschweiler u. Bardenberger Steinkohle der Bürgermeisterei Wollersheim, welche der Station Jülpich ganz nahe liegen würd zu billigen Preisen zuführen und solche daher auch den unbemittelten Theile der Einwohner zugänglich machen	Holz wird nur in unzureichender Quantität gewonnen, und der Torf muß mehrere Stunden weit herbeigebohlt werden; eine Eifelbahn, welche die Eschweiler u. Bardenberger Steinkohlen der Bürgermeisterei zuführte, würde dieser mithin eine hohe Wohlthat sein	die Eifelbahn würde die Steinkohle wohlfeiler und dadurch Holz und Torf entbehrlicher machen		
22) Angabe der Großhandlungen, der Gegenstände, womit Großhandel getrieben wird, der Ortschaften, wo, und der Handelsplätze, womit sie in Verbindung stehen	keine	keine	keine	keine	keine	drei Großhandlungen in Del, Thran, Spiritus, Kaffee, Tabak u. Manufactur-Waaren stehen mit allen größeren Handelsplätzen der Provinz, so wie mit Danzig, Stettin, Amsterdam und Rotterdam in Verbindung	keine
23) Sonstige Angaben						Der bedeutende Handel Enskirchens würde einer Eifelbahn zweifelsohne eine bedeutende Verstärkung zu verdanken haben; jedenfalls aber würde demselben dadurch die Verbindung mit dem Westen erleichtert werden, die bis jetzt beim Mangel an Communicationsmitteln noch sehr dürftig ist.	

Namen der Bürgermeistereien

	Commerzum. XXII.	Remmenich. XXIII.	Satzbey. XXIV.	Einzenich. XXV.	Wachendorf. XXVI.	Wichterich. XXVII.	Jülpich. XXVIII.
15) Woher die Baumaterialien bezogen und ob davon Gegenstände ausgeführt werden	Steine und Kalk von Weingarten; Bord, Bretter und Schiefer von Köln; Holz und Ziegel aus der Nachbarschaft	Tannenholz und Schiefer von Köln; Kalk von Eversheim u. Keldenich; Eichen- u. Ulmenholz aus der Nachbarschaft	der größere Theil des Bedarfs an Holz von Köln; alles Uebrig aus der Nachbarschaft	Tannenholz und Schiefer von Köln; Kalk von Eversheim u. Keldenich; Eichen und Ulmen aus der Umgegend	Holz von Bonn und Köln; das Uebrige aus der Nachbarschaft	aus der Umgegend	Tannenholz und Schiefer von Köln; Kalk von Eversheim und Keldenich; das Uebrige aus der Nachbarschaft
16) Woher die Brennmaterialien bezogen werden	Holz aus der Nachbarschaft; Braunkohlen aus Ringsdorf; Steinkohlen von Eschweiler	Holz aus der Nachbarschaft; Torf u. Braunkohle v. Kiblar, Küffenich, Jüntersdorf u. Birnich; Steinkohlen v. Eschweiler	Holz und Steinkohlen wie hier; Torf von Birnich und Brühl	Steinkohlen von Eschweiler; Torf und Braunkohlen von Birnich	Steinkohlen von Eschweiler und von der Ruhr; Torf aus der Gegend von Brühl; Holz aus der Nachbarschaft	Steinkohlen von Eschweiler; Braunkohlen von Kiblar	Steinkohlen von Eschweiler; Torf und Braunkohle von Birnich
17) Ob Torf und Braunkohlen gewonnen und aus- und wohin geführt werden	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
18) Ob dasselbe in Bezug auf Brennholz gilt	Brennholz wird zum eigenen Bedarf gewonnen			nein	nein	nein	nein
19) Zu welchen Zwecken und in welchen Quantitäten Steinkohlen gegenwärtig zugeführt werden	Steinkohlen werden nur in geringer Quantität (pp. 100 Scheffel) und zwar lediglich für den Hausbedarf zugeführt; in der Hauptsache dienen dazu indessen Holz und Braunkohle	zum Hausbedarf, wozu jedoch auch	zum Hausbedarf und in den Ziegeleien	nur zum Hausbedarf	nur zum Hausbedarf	nur zum Hausbedarf	nur zum Hausbedarf
20) Ob die Steinkohlen zum Hausbedarf dienen und in welchem Umfange		Torf, Holz und Braunkohle verwandt werden	zum Hausbedarf in Concurrenz mit Torf, Holz u. Braunkohle	zum Hausbedarf, in Concurrenz mit Torf, Holz u. Braunkohlen	zum Hausbedarf werden Steinkohlen, Torf und Holz gebraucht, erstere aber nur zum Heizen der Wohnzimmer	neben der Steinkohle wird auch Braunkohle gebraucht	zum Hausbedarf, in Concurrenz mit Torf, Holz u. Braunkohle
21) Welche Transport-Erweiterungen in dieser Beziehung von einer Eisenbahn zu erwarten sind	eine Eisenbahn würde der Bürgermeisterei die Steinkohlen bis auf etwa 1 1/2 Meile nahe bringen und eben so die Zufuhr von Kalk erleichtern	da die Eisenbahn den Hauptort der Bürgermeisterei unmittelbar berühren würde, so würde die Steinkohle allgemeines Brennmaterial werden, u. Holz, Torf u. Braunkohle um so mehr verdrängen, als beide letztere mehrere Stunden weit hergeholt werden müssen.	wie hierneben, obgleich die Bahn in einiger Entfernung von der Bürgermeisterei bleiben wird; auch würden die in letzterer befindlichen Töpfer-Ofen zweifelsohne zur Steinkohlen-Feuerung umgewandelt und dadurch die Consumtion an Kohlen vermehrt werden	da die Station Jülpich in der Nähe der Bürgermeisterei Einzenich liegen würde, so würden die Steinkohlen allgemeines Brennmaterial werden, u. Holz, Torf und Braunkohlen aus der Consumtion entfernen	Wachendorf und Wichterich würden, dieses zu Jülpich, jenes zu Commern, beide in nicht zu großer Entfernung, sich mit Steinkohlen versehen können, und alsdann auf Torf und Braunkohle, deren Lager viel entfernter sind, gerne Verzicht leisten	das Nebengesagte findet hier um so mehr volle Anwendung, als Jülpich selbst zum Stationsort werden würde	
22) Angabe der Großhandlungen, der Gegenstände, womit Großhandel getrieben wird, der Dtschaften, wo, und der Handelsplätze, womit sie in Verbindung stehen	keine	keine	keine	keine	keine	keine	keine
23) Sonstige Angaben							

Die sämtlichen von 18 bis incl. 28 aufgeführten Bürgermeistereien müssen, die eine mehr, die andere weniger, sich des Torfs, der Braunkohle und des Holzes bei der Heizung bedienen, und die Steinkohle gilt bei ihnen so zu sagen nur als Luxus-Artikel. Torf und Braunkohle werden aber von einigen verhältnismäßig weit hergeholt und geben bekanntlich ein sehr unangenehmes Feuerungs-Material ab; das Holz dahingegen wird von Tag zu Tag theurer. Sie würden daher gewiß gern zur Steinkohle greifen, wenn ihnen solche zugänglich gemacht wäre, und daß dieses durch eine Eisenbahn geschehen würde, muß einleuchten, wenn lediglich erwogen wird, daß für die allerentfernteste (Commern) der Transport von Düren nur auf 1 Egr. zu stehen kommen würde. Es läßt sich aber der Bedarf dieser Bürgermeistereien, sowohl für den häuslichen Bedarf, als für diejenigen Gewerbe, welche mit Steinkohlen betrieben werden, füglich anschlagen auf 100,000 Str. für Commern mit seiner Umgegend und dem dorthin gehörigen Theile des Blei-Reviers,

100,000 " " Guskirchen,

100,000 " " Jülpich,

welchen 300,000 Ctrn. noch eine Abfuhr von

200,000

an Getreide, Obst und gebakkenem Brod zuzusehen ist, die von hier aus in die benachbarten Bezirke abgeführt werden. Guskirchen allein sendet täglich 100 Ctr. Brod nach Köln.

Namen der Bürgermeistereien

der ganze Kreis Schleiden.

XXIX.

1) Flächen-Inhalt, Morgen	322444
2) Davon sind:	
Ackerland	81611
Wiesen	24957
Holzung	78004
Garten und Baumgarten	1214
Weiden	
Teiche	155
Haiden, Schiffelland, Deben, Hütungen, Torfgruben etc.	53582
Pflanzungen	
Gebäulichkeiten	696
Bege und Flüsse	
Wechselland	65372
3) Grundsteuer nach dem Ca-	24739
Rein-Ertrag taster Thlr.	210282
4) Beschaffenheit des Bodens u. Fruchtarten, wofür derselbe hauptsächlich geeignet ist.	im Schiefergebirge, der vorherrschenden Bodenart, theils mittelmäßig, theils schlecht, bei durchgehends hoher und rauher Lage; in den geschützten Thälern besser; am besten aber im Ralkgebirge, namentlich in den nordöstlichen Bürgermeistereien; in letzteren wird Weizen, Roggen und Spelz gezogen; sonst bilden Hafer und Kartoffeln die Hauptgegenstände des Ackerbaues
5) Durchschnittlicher Aerndte-Ertrag:	
Weizen	1800
Roggen	63000
Hafer	208000
Sommerweizen	
Kartoffeln	300000
Gerste	5500
Hülsenfrüchte	4500
Sämereien	
Buchweizen	
Spelz	55000
6) Ob der Ertrag die Consumption übersteigt und in welchem Gesammtmaße überhaupt	Scheffel im Ganzen
7) Wie viel und von welchen Fruchtgattungen ausgeführt wird	Heu in bedeutenden Quantitäten, Hafer 100,000 Scheffel, Kartoffeln 90,000 "
8) Nach welchen Märkten	Heu und Hafer nach Köln, Kartoffeln nach Aachen
9) Welche Quantitäten zugeführt werden	2000 Scheffel Weizen 50000 " Roggen 1500 " Gerste 400 " Hülsenfrüchte } von Düren und Euskirchen
10) Ob Viehhandel getrieben wird u. in welcher Richtung	früher fand ein bedeutender Absatz von Vieh nach Frankreich Statt, der seit der Trennung von diesem Lande fast ganz weggefallen ist. Jetzt wird Viehhandel nach der Gegend von Düren getrieben

Namen der Bürgermeistereien

der ganze Kreis Schleiden.

XXIX.

11) Ob Landkalk als Düngungsmittel gebraucht wird

Kalk ist ein unumgängliches Erforderniß für den kalten Boden des Kreises Schleiden, kann indessen bei Weitem nicht nach Bedürfniß angewandt werden, einerseits weil sein Transport zu theuer ist, andererseits weil der hohe Preis der Steinkohle die Ausbeutung der im Heybach- und im Urstihale, so wie an manchen anderen Stellen des Kreises befindlichen reichen Kalkstein-Lager nicht gestattet, obgleich dadurch sowohl in dem hiesigen, als in den benachbarten Kreisen Malmedy und Prüm dem Ackerbau der allerwesentlichste Vortheil erwachsen würde
von Friesenrath bei Cornelymünster

12) Von woher derselbe bezogen wird

von Gemünd und Blankenheim

13) Von woher Küchen- und Viehsalz bezogen werden

zum Hausbedarf

14) In welchem Umfange

15) Woher die Baumaterialien bezogen und ob davon Gegenstände ausgeführt werden

Tannenholz aus Köln, alles Uebrige aus dem Kreise selbst; Eichen-Niegeleholz und Bretter werden in bedeutenden Mengen nach Köln versendet; Marmorblöcke und Hauwerk aus Kalkstein der hohen Fracht wegen in geringem Umfange

16) Woher die Brennmaterialien bezogen werden

Das Brennmaterial besteht hauptsächlich in Holz, welches aus den Wäldungen des Kreises bezogen wird; einiges an Torf und Braunkohle kommt aus der Gegend von Commern, der Kreis selbst hat keine derartigen Lager; Holz wird in großen Mengen gewonnen, aber auch von den vielen Hütten und Hammerwerken, Hochöfen u. d. d. Kreise Schleiden, Adenau, Prüm und Daun dergestalt in Anspruch genommen, daß noch ansehnliche Zufuhren aus weiter Ferne erforderlich sind. Brennholz, incl. Zurichtung pr. Klafter 6—7 Thlr. und mehr kostend, bildet daher im Budget eines Eiselnbewohners einen der belangvollsten Artikel, und so hat, der hohen Fracht ungeachtet, die wohlhabendere Classe längst schon mehr oder weniger sich der Vardenberger Steinkohle zugewandt. Der ärmere Bewohner des Kreises brennt theures Holz oder friert in Ermangelung der Mittel zur Anschaffung von Brennmaterial für Schmiede, Pottasch-Siedereien, Druckereien, Delmühlen, Brau- und Brennereien

17) Ob Torf und Braunkohlen gewonnen und aus- und wohin geführt werden

34000 Scheffel

18) Ob dasselbe in Bezug auf Brennholz gilt

zum Hausbedarf 10000 "

19) Zu welchen Zwecken und in welchen Quantitäten Steinkohlen gegenwärtig zugeführt werden

vorstehend beantwortet

20) Ob die Steinkohlen zum Hausbedarf dienen und in welchem Umfange

21) Welche Transport-Erweiterungen in dieser Beziehung von einer Eisenbahn zu erwarten sind

Die durch eine Eisenbahn herbeigeführte Preisverminderung würde die Consumtion der Steinkohlen in nicht zu berechnendem Maße vermehren, und es ist nur als eine, die spätere Wirklichkeit ohne allen Zweifel nicht erreichende Schätzung zu betrachten, wenn wir solche annehmen, wie folgt:

- a) für 7000 Haushaltungen im Kreise Schleiden 280,000 Ctr.
 b) für die darin befindlichen Schmieden, Pottasch-Siedereien, Delmühlen, Brau- und Brennereien, für Kalkbrennereien und Ziegeleien 170,000 "
 c) für den Verbrauch ad a und b der anschließenden Kreise Montjoie, Malmedy, Prüm, Daun, Müstereifel und Adenau, welche sich aus den Niederlagen des Kreises Schleiden versehen würden 350,000 "

Summa des Verbrauchs an Steinkohlen zu ökonomischen Zwecken 800,000 Ctr.

Namen der Bürgermeistereien

der ganze Kreis Schleiden.

XXIX.

Rechnet man hierzu:

- | | |
|---|--------------|
| 1) die Zufuhr an Kaufmannsgütern mit | 100,000 Etr. |
| 2) die Abfuhr von 500,000 Etrn. Eisenerz, 300,000 Etrn. an mehr oder weniger verarbeitetem Eisen, 200,000 Etrn. Blei und Alquisfour, 100,000 Etr. rohen Steinen, Holz, Kalk | 1,100,000 „ |

so gelangt man zu einer Masse von 2,000,000 Etr.

welche der Kreis Schleiden und dessen Nachbar-Bezirke der Eiselbahn zuzuwenden bestimmt sind.

Dabei bleibt außer Anschlag die Consumtion von 18 Hüttenwerken in diesem, und mehreren anderen in den angränzenden Kreisen, welche ihre Hochöfen eben so, wie es in Schottland geschieht, mit Steinkohlen betreiben werden, sobald sie dabei ihre Rechnung finden; dies muß aber alsbaldige Folge der Eisenbahn sein, da bei einem Preise von 10 Sgr. die Steinkohle jetzt schon mit der Holzkohle concurriren könnte, letztere aber täglich theurer wird, wogegen erstere per Eisenbahn bis Gemünd zu 6 Sgr. zu stehen kommen würde

eigentlicher Großhandel hat bis jetzt im Kreise Schleiden nicht aufkommen können, da dessen Isolirung denselben nicht gestattet. Eine Eiselbahn würde aber auch hierunter andere Verhältnisse herbeiführen, und wahrscheinlich ihren Endpunct zu einer Niederlage von Fabricaten und Consumtibilien für die seitwärts und in südlicher Richtung gelegenen Districte machen

- 22) Angabe der Großhandlungen, der Gegenstände, wo mit Großhandel getrieben wird, der Ortschaften, wo, und der Handelsplätze, wo mit sie in Verbindung stehen
- 23) Sonstige Angabe

Darstellung

des

muthmaßlichen Ertrages

einer

Eifel-Zweigbahn von Düren bis Schleiden über Zulpich und Commern

auf 7 Meilen Länge,

mit Rücksicht auf die zu erwartenden Steinkohlen-Transporte nach der Eifel, und Eisenerz-Transporte von den Eifel-Gegenden nach den Kohlen-Erzeugungs-Gebieten.



Ertrag Ermittlungen.

		Centner.	Transport-Entfernung. Meilen.	Alle Centner auf eine Meile. Centner	Thaler.	Bemerkungen über die Transportweise und Transport-Verhältnisse.
A. Güter-Transport.						
1. Aufwärts.						
1	Von 1,100,000 Centner Kohlen, und zwar:	300000	7 bis Schleiden	2100000		Einschließlich aller Quantitäten, welche nicht allein von Eingeseffenen des Kreises Schleiden, sondern auch der angrenzenden Kreise Euskirchen, Malmedy, Montjoie, Prüm, Daun für den Industrie-, wie für den Dekonomie-Bedarf von den verschiedenen Stationen abgenommen werden dürften. Die Ladung von 30 Waggons täglich à 100 Centner geben 3000 Centner. X 365 Tage machen 1,095,000 Centner.
		300000	6 " Gemünd	1800000		
		200000	5 " Call und Soetenich, Urft und Fayt	1000000		
		100000	4 " Commern, Bleiberg	400000		
		100000	3 " Euskirchen	300000		
		100000	2 " Zülpich	200000		
	Ueberhaupt	1100000		5800000 . . . à 3 Pfennige per Meile . . . =	48333	
2	An Kaufmanns-Gütern überhaupt	100000	5 Durchschnittliche Transp.	Entfernung zu 4 Pfennige per Centner und Meile . . . =	5555	
	Zusammen	1200000				
3	Eis- und Post-Güter (Straße nach Trier)	—	Im Ganzen		1112	
2. Abwärts.						
1	Eisenerze auf 5 Meilen Transport-Entfernung	500000	à 2 Pfennige per Meile = 10 Pfenn	ergeben	Thaler. 13889	1 Waggon Eis- und Post-Güter. Verwendung von überhaupt 34 Waggons täglich.
2	Gewalztes, gezogenes, gegossenes Eisen und Draht durchschnittlich auf 6 Meilen Transport-Entfernung	300000	à 3 " " " = 18 " "	"	15000	
3	Blei und Atquifour auf 4 Meilen Transport-Entfernung	200000	à 3 " " " = 12 " "	"	6667	
4	Rohe Steine, Holz, Kalk etc. auf 5 Meilen Transport-Entfernung	100000	à 2 " " " = 10 " "	"	2778	
5	Getreide, Obst, gebackenes Brod (Euskirchen täglich 100 Centner) auf 3½ Meile Transport-Entfernung	200000	à 3 " " " = 10 " "	"	5555	
6	Eis- und Post-Güter (Trierer Straße)	—	Im Ganzen	"	1111	
	Zusammen	1300000		Ertrag des Güter-Transports abwärts	45000	
	Ueberhaupt Güter-Transport	2500000		Ertrag des Güter-Transports überhaupt	100000	
B. Personen-Transport.						
240 Personen täglich in beiden Richtungen. 120 " " in jeder Richtung. 60 " " in jedem Zuge in 2 à 3 Wagen.						
87600 Personen jährlich, wovon ppt. 1 % I. Classe 1000 Personen durchschnittlich 5 Meilen à 6 Sgr. = 1 Thlr. 25 % II. " 22000 " " 5 " à 4½ " = 9/2 " " 74 % III. " 64000 " " 3 " à 3 " = 9 Sgr.						
	Ertrag vom Personenge				36880	Oder etwa nur 2/3 Theile im Verhältnis des inneren Personen-Transports der Rheinischen Eisenbahn. Verwendung von überhaupt 36 Wagen in jeder Richtung, oder in jedem Zuge 18 Personen- und Güterwagen, bei Annahme, daß in jeder Richtung nur zwei gemischte Züge geben.
	" für Gepäck, Hu			Equipagen und Vieh	3120	
	Gesamt-Ertrag			Personen- und Vieh-Transports	40000	
	Ueberhaupt Ertrag				140000	

Anlage **H.**

Zusammenstellung

der

muthmaßlichen Betriebs-Ausgaben

für

eine Eifel-Zweig-Eisenbahn von **Düren** nach **Schleiden**
auf 7 Meilen Länge,

mit Einrichtung von Stationen zu **Zülpich**, **Enzen** (für **Euskirchen**), **Commern**, **Call**, **Gemünd**
und **Schleiden**, und von Haltestellen zu **Bettweis** und **Wallenthal**.

Es wird dabei nach Maßgabe der früher sub G. mitgetheilten Aufstellung Folgendes angenommen :

- 1) Ein Brutto-Ertrag von 140,000 Thalern jährlich, sobald der Verkehr auf der Zweigbahn sich gehörig ausgebildet hat.
- 2) Die Zufuhr von Steinkohlen für das allgemeine ökonomische Bedürfnis von etwa 70,000 Eifel-Bewohnern des Kreises Schleiden (35,000), und theilweise der Kreise Montjoie, Adenau, Euskirchen, Düren, Daun, Malmedy und Prüm.
- 3) Die vermehrte Abfuhr von Eisenerzen zu den jetzigen Hüttenwerken zu Düren und Eschweiler — der Anlage von neuen Hochofen noch nicht zu gedenken.
- 4) Eine sehr billige Fracht für den Güter-Transport.
- 5) Eine angemessene Personen-Frequenz, mit Rücksicht auf die Verlegung der Haupt-Verkehrsstraße zwischen Köln und Aachen und Trier und Saarbrücken, durch Mitbenutzung der Eifel-Zweigbahn über Düren, Schleiden, Losheim u. s. w.
- 6) Die Einrichtung von gemischten Personen- und Güter- (auch Kohlen-) Zügen der Art, daß nur täglich zwei Züge in jeder Richtung abgefertigt werden, nämlich früh Morgens und Nachmittags zum Anschluß in Düren an die Züge von und nach Köln und Aachen.

Muthmaßliche Ausgaben

für den

Betrieb einer Eifelbahn von Düren bis Schleiden.

I. Bahn-Verwaltung.

1) Besoldung eines Section-Ingenieurs und Dienst-Vorgesetzten für den Zweigbahn-Betrieb	600	Tblr.	
Besoldung eines Gehülfen desselben	300	"	
" von vier Bahnmeistern à 300 Tblr.	1200	"	
" von 46 Bahn- und Excentrix-Wärtern à 160 Tblr. (einer auf 350 Ruthen im Durchschnitte) (Alles inclusive Uniformirung)	6900	"	
			9000 Tblr.
2) Unterhaltung des (einspurigen) Bahnkörpers und Oberbaues à 1200 Tblr. per Meile . . .	8400	"	
3) Instandhaltung der Telegraphen und Signal-Vorrichtungen à 50 Tblr. per Meile . . .	350	"	
4) Unterhaltung der Bauwerke in und über dem Bahnkörper (es sind derselben nur wenige) . .	1200	"	
5) Instandhaltung der Gebäude an der Bahn und auf den Bahnhöfen	1000	"	
6) Inventarium der Bahn-Unterhaltung	500	"	
7) Beleuchtungs-Materialien für den Bahn-Unterhaltungs-, Bahn-Polizei- und Signal-Dienst (kein Nachts-Dienst)	150	"	
8) Insgemein: Steuern, Feuer-Versicherung der Gebäude etc.	900	"	
	Zusammen		21500 Tblr.

II. Transport-Verwaltung.

a. Transport-Mittel und deren Unterhaltung.

1) Besoldung von 3 Locomotiv-Führern, 3 Heizern und 6 Bremsern	4000	Tblr.	
2) Inventarium der Werkstätten (reichlich)	1000	"	
3) Transport-Kräfte, Heizung und Speisung der Locomotiven — täglich 28 Fahr-Meilen, 2 Stations- und Reserve-Meilen — überhaupt 30 Meilen × 365 = 10950 Meilen.	11000	Meilen.	
und zusätzlich	1000	"	
Ueberhaupt also	12000	Meilen.	
12000 Locomotiv-Rugmeilen à 217 Pfund oder 2 $\frac{1}{6}$ Ctr. Brutto Coaks per Ctr. zu 8 $\frac{1}{2}$ Sgr. = die Meile also circa 18 Sgr. (abwärts weniger) zu 18 Sgr.	216000	Sgr. =	7200 "
Schmier-Material à 1 Sgr. per Zug und Meile für	12000	" =	400 "
4) Unterhaltung und Ergänzung von 5 Locomotiven und Tendern à 1200 Tblr. jährlich	6000	Tblr.	
Beitrag zur Unterhaltung von 80 Wagen à 37 Tblr. jährlich	3000	"	
			9000 "
5) Feuerung und Beleuchtung der Werkstätten	100	"	
6) Insgemein	100	"	
			21800 "
	Zu übertragen		43300 Tblr.

II. h. Personen- und Güter-Abfertigung.

1) Besoldungen von 2 Bahnhofs-Inspectoren à 400 Thlr. und 6 Bahnhofs-Aufsehern à 300 Thlr.	2600 Thlr.
Besoldungen von 6 Stations-Wärtern und 6 Arbeitern à 150 Thlr. im Durchschnitt, incl. Dienst-Kleidung	1800 "
Wagenbegleitungs-Personal: 2 Zugführer à 500 Thlr. und 6 Schaffner à 300 Thlr.)	2800 "
2) Inventarium der Personen- und Güter-Abfertigung	400 "
3) Heizung und Beleuchtung der Dienst-Localc	600 "
4) Personen-Abfertigungs- und Transport-Kosten	200 "
5) Güter-Abfertigungs- und Transport-Kosten	1000 "
6) Insgemein	300 "
	9700 "
Zusammen	53000 Thlr.
Hierzu Antheil an den allgemeinen Verwaltungs-Kosten (Rheinische Bahn 20783 Thlr.)	3000 "
Ueberhaupt	56000 Thlr.
Ferner, bei der Annahme, daß keine besonderen Wagen für die Zweigbahn angeschafft werden, und für den Dienst auf derselben das bestehende Wagen-Inventar der Rheinischen Bahn mit ausreichen wird, als Entschädigung dafür zu 1 Sgr. per Wagen und Fahrmeile, und bei der Verwendung von 72 Wagen täglich auf 5 Meilen Benutzung im Durchschnitt $72 \times 5 \times 365 = 131400$ Wagenmeilen und Silbergrofschen.	4380 "
Ueberhaupt	60380 Thlr.

(Dahingegen müßten die früher ausgeworfenen 3000 Thlr als Beitrag zur Wagen-Unterhaltung ausfallen; sie mögen indeß zum Ueberschuß stehen bleiben.)

Die Einnahme wäre	140000 Thlr.	
Die Betriebs-Ausgaben ppt.	60000 "	ppt. 43 %
Bleibt Ueberschuß	80000 Thlr.	