

Die Eisenbahn

durch das

Innere des Herzogthums Nassau

von

Wiesbaden über Idstein, Kamberg, Selters, Limburg, Hadamar, Hachenburg &c. in gerader Linie nach Deuz zum Anschluß an die Cöln-Mindner Bahn,

nebst

Beleuchtung der aufgetauchten andern Projekte, mit beigefügten Transportlisten und einer Tabelle sämmtlicher Eisenbahnen Europa's, woraus ersichtlich, wie hoch sich die Kosten derselben per Meile bei ihrem Bau herausgestellt haben; sowie zwei lithographirte Karten,

entworfen und bearbeitet

von dem

Ingenieur Carl Bornschein.

Wiesbaden 1845.

Druck von Ludwig Nebel.

Vorwort.

Das Project einer Eisenbahn durch das Innere des Herzogthums Nassau, welches nach allen Richtungen hin sich mit dem deutschen Eisenbahn-Netz auf dem kürzesten Wege verbindet, wurde von dem Unterzeichneten entworfen und bearbeitet.

Dasselbe fand bei vielen achtbaren Männern des Landes allgemeinen Anklang und Beifall.

Während der Zeit dieser Bearbeitung tauchten gleichzeitig mehrere Eisenbahn-Projecte auf; und ich fühlte mich verpflichtet, dieses, von mir entworfene, als auch die übrigen, in dieser kleinen Schrift hiermit näher zu beleuchten, damit auch der, von der Sache noch nicht so genau Unterrichtete, eine klare Einsicht in derselben erlangen könne.

Zur besseren Uebersicht ist eine kleine Situationskarte beigefügt, worin die projectirte Linie der Nassauer-Internen-Bahn mit blauer Farbe bezeichnet, und diejenigen Bahnen, an welche sich diese Interne-Bahn mit dem deutschen Eisenbahn-Netz verbindet, roth angedeutet sind.

Ferner liegt eine Karte bei von den sämtlichen Hüttenwerken, welche an der Sieg, Aster, Heller, Wilde u. s. w. sich befinden, und welche seiner Zeit alle mit dieser projectirten Bahn in Verkehr treten.

Die Würdigung dieser kurzen Andeutungen wird mich zum größten Dankgefühl verpflichten.

Der Verfasser.

Das Herzogl. Nassauer Land bildet eine Gebirgskette, und scheint zur Anlage von Eisenbahnen große Schwierigkeiten darzubieten, und würde wahrscheinlich von der Verbindung des Deutschen Eisenbahn-Netzes mit seinem innern Lande, welches so reich an Mineralien und Producten aller Art ist, ausgeschlossen bleiben, da die bis jetzt erbauten und noch projectirten Bahnen nur an der äußern Grenze des Landes herziehen. —

Bei meinem Aufenthalte in Wiesbaden habe ich es mir zur Aufgabe gemacht, das Innere des Landes genauer kennen zu lernen, und habe es nach allen Richtungen hin bereist, um die Terrains genau zu prüfen, und zu ermitteln: ob es nicht möglich sei, ein so productives Land in seinem Mittelpunkte mit dem Deutschen Eisenbahn-Netze zu vereinigen.

Mit Erstaunen habe ich gesehen, daß die Anlage einer Eisenbahn mitten durch das Land hindurch durchaus keine Schwierigkeiten darbietet, und daß nicht längst schon sich eine Gesellschaft gebildet hätte, um ein Project für dergleichen Anlage entwerfen zu lassen, um es zur Ausführung zu bringen, da es für das Wohl des Landes von unberechenbarem Nutzen und für die Actionäre von großem Werthe ist. —

Bei dem Entwurfe zur Anlage einer Eisenbahn, insofern selbige nicht bloß ein Stückchen Local-Bahn bildet, sondern eine große Strecke durch das ganze Land hindurch zieht, hat der Ingenieur hauptsächlich sein Augenmerk auf folgende Punkte zu richten, und sich folgende Fragen vorzulegen:

- 1) Welche Linie ist zu wählen, um dem Lande den größtmöglichen Nutzen durch diese Anlage zu gewähren, und die größtmögliche Frequenz an Personen- und Güter-Transport zu erzielen?

- 2) Welchem Anschluß an andere Bahnen kann durch diese projectirte Linie für diesen Augenblick Genüge geleistet werden, und welcher Anschluß kann der Linie noch ferner in Aussicht gestellt bleiben?
- 3) Greift diese Linie nach allen Richtungen hin in das Deutsche Eisenbahn-Netz ein, so daß diese Bahn ein vollkommenes Ganze bildet?
- 4) Kann der Anlage dieser Bahn von Seiten der Nachbar-Staaten Hindernisse in den Weg gelegt, und der Anschluß verweigert werden? oder kann es nur den Nachbar-Staaten wünschenswerth erscheinen, in ihre Bahnen einzumünden?
- 5) Sind die Anlage-Kosten mit der Frequenz in völligen Einklang zu bringen, so daß sich das Unternehmen auch gut rentire, und den Actionären eine Dividende abzuwerfen im Stande sey?

Alle hier aufgestellte Fragen legte ich mir vor, ehe ich zur Bestimmung einer Bahnlinie überging, ich untersuchte nochmals das Terrain nach allen Richtungen hin genau, zog Männer in verschiedenen Gegenden des Landes zu Rathe, welche mit den productiven und mercantilischen Verhältnissen vertraut und heimisch sind. — Ich machte gleichzeitig eine Reise nach Cöln und Deuz, setzte mich in Correspondenz mit Geschäfts-Freunden im Bergischen und Siegener Lande, um wegen dem Anschluß einer Zweigbahn von Siegen her näheres zu erfahren. Jetzt nahm ich die Karte zur Hand und prüfte nochmals: ob diese Linie sich vollkommen mit dem Deutschen Eisenbahn-Netz vereinige, und fand, daß diese Richtung der Bahn dem Lande Nassau von großem Werth und Vortheil sei, und dadurch das ganze Land mit dem Deutschen Eisenbahn-Netze in seinem Mittelpunkt auf dem kürzesten Wege verbunden würde.

Die projectirte Bahnlinie ist nun folgender Gestalt von mir bestimmt worden:

Die Nassauer Wiesbaden-Deuzer Interne, Bahn wird von Wiesbaden ausgehen, wo sie in die Taunus-Bahn einmündet, um mit dem Freihafen zu Diebrich in Verbindung zu treten; sie würde ihren Zug ferner über Sonnenberg, Rambah, Mauroth, Königshofen, Niederseelbach, Gassenbacherhof, Idstein, Wörsdorf, Henriettenthalerhof, und von da nach Würges, Camberg, Erbach, Oberselters, Niederselters, (Mineralquelle) Oberbrechen, Niederbrechen, Mühlen, Eschhofen Limburg, Hadamar, durch das Elb-

thal über Niederzeuzheim, Frickhofen, Heichelheim, Waldmannshausen, Walzenroth, Langendernbach, Gemünden u. nehmen und sodann mittelst eines tiefen Durchstichs oder kleinen Tunnels bei Korb in das Risterthal gelangen, wo sie das Stahlwerk der Englischen Gesellschaft berührt, welches in der Nähe von Hachenburg liegt, und an folgenden Ortschaften vorbeiziehen, als: Rister, Atert, Heimborn, Wingert, Floggert, Helmroth, Langenbach, bei Wissen in das Siegthal gelangen und über Fürthen, Obernau, Roszbach, Dreisbach, Plattenfeld, Horchem, Alsenbach, Eydorf, Blankenburg, Bürisdorf, nach Siegburg, und von Siegburg aus über Wahn in gerader Linie nach Deuz führen, allwo sie in den Cöln-Mindener Bahnhofe einmündete.

Bei dem Orte Oberbrechen im Camberger Grunde würde die Zweigbahn abgehen nach Weylar und Giesen, um sich mit der Cassel-Thüringer-Bahn zu verbinden.

Ebenso würde die erste Zweigbahn im Siegthale, welche aus dem Bergischen und Siegener Lande herführt, sich an die Nassauer Interne-Bahn anschließen.

Legt man nun nach der hier entworfenen Bahnlinie die Karte vor sich, worauf unser Deutsches Eisenbahn-Netz verzeichnet ist, so sieht man, daß durch den Bau der Eisenbahn durch das Innere des Nassauer Landes das Eisenbahn-Netz bedeutend vortheilhafter dasteht, als früher, da theilweise die entferntern Endpunkte, durch das mittlere Durchschneiden durch das Gebirgs-Land, viel näher gerückt, und die Communication vollkommener hergestellt ist.

In diesem Grunde allein schon liegt die sicherste Bürgschaft der Rentabilität dieser Bahn, und es dürfte schwerlich eine Bahn-Strecke aufzufinden sein, die so in jeder Hinsicht mit Bestimmtheit ihre Rentabilität nachweisen könnte. —

Ueber den Anschluß an andere, bereits bestehende und theils in Aussicht gestellte Bahnen, könnte wohl schwerlich eine andere und zweckmäßigere Linie für das Herzogthum Nassau gewählt werden, als die bereits genannte, und es scheint, daß sich dabei alles vereint, was nur zu wünschen sei. —

Die Bahn schließt sich erstlich an die Cöln-Mindener Bahn in Deuz an, und dadurch ist der Verkehr bis nach Berlin und anderntheils bis nach Holland hergestellt, da die jetzt neuerlich concessionirten Bahnen alle in jene einmünden.

Die Eöln=Nachen=Brüssel=Antwerpener-Bahn ist ebenfalls vereinigt, und auf diese Weise der Weg zur Nordsee und der Weg nach Belgien und Frankreich erreicht.

Durch den Anschluß der Zweigbahn vom Bergischen und Sieg'ner-Lande her, erhält diese Bahn eine bedeutende Frequenz an Personen- und Güter-Transport, denn alle Waaren, welche von und nach der Schweiz und dem südlichen Deutschland und Frankreich gehen, müssen sich auf dieser Bahn bewegen und durch das Nassauer Land passiren, da es der gradeste Weg ist. —

Durch den Anschluß an die Cassel=Thüringer-Bahn tritt dieselbe gleichzeitig in Verbindung mit Sachsen, und alle Frachten und Reisende, welche aus Holland und den Niederlanden kommen, sowie aus dem Bergischen und Sieg'ner Lande um die Leipziger=Messe und jene Gegenden zu bereisen, werden nun für die Folge den kürzesten Weg wählen, und durch das Nassauer Land passiren. Fracht-Güter aller Art, die auf dem Rhein zu Berg kommen, und bisher über Frankfurt a. M. spedirt wurden, werden im Hafen zu Diebrich ausladen, und auf der Internen-Bahn sogleich den graden Weg nach Cassel und Sachsen wählen; dasselbe wird mit den Gütern stattfinden, welche per Wasser zu Thal kommen und nach dem Bergischen und Siegner Lande, sowie nach Westphalen zc. bestimmt sind, wird Diebrich der Stapelplatz werden, um dieselben mit der Eisenbahn direct nach jenen Gegenden hin zu spediren. —

Durch die Einmündung in die Taunus-Bahn tritt die Nassauer Interne-Bahn in directe Verbindung mit der Neckar-Bahn, sowie mit der von Frankfurt nach Hanau und Aschaffenburg-Bahn; wodurch einerseits die Verbindung mit Baden, der Schweiz und der Französischen Grenze, und andererseits mit Baiern hergestellt wird.

Auf diese Weise greift diese Bahn nach allen Richtungen hin in das Deutsche Eisenbahn-Netz ein, und bringt deren Endpuncte bedeutend näher zusammen, muß sich daher auch ohne Zweifel schon von seinem Zufluß von außen her, gut rentiren. —

Im Betreff des Anschlusses der Nachbar-Staaten dürfte auf keine Weise ein Hinderniß in den Weg gelegt werden, da es jeder Bahn in dem Nachbar-Lande nur angenehm sein wird; denn jemehr Bahnen sich an die ihrigen anschließen, desto rentbarer werden selbige, und aus diesem Grunde wird jeder Nachbar-Staat mit Freuden gern alles thun, und die Sache auf das schnellste zu befördern suchen, da-

mit es ins Leben tritt; denn wer heut zu Tage zögert, ver geht rückwärts. —

Für Preußen wird der Bau dieser Bahn durch das Innere des Nassauer Landes doppeltes Interesse haben, da die Festung Coblenz und Ehrenbreitstein angrenzen, und von der projectirten Bahn-Linie nur noch die kurze Strecke von einer Etappe von sieben Stunden entfernt sind.

In strategischer Hinsicht betrachtet, bietet diese Nassauer Interne-Bahn den sämtlichen Rhein- und Bundes-Festungen bei einem etwa vorkommenden Kriege die beste Sicherheitsstraße dar; denn Preußen kann seine Truppen aus den Provinzen Sachsen und Nieder-Sachsen auf der Thüringer-Bahn über Cassel auf dem kürzesten Wege in Coblenz haben. — Selbst von Berlin bis Cöln bietet diese Straße einen zehn Meilen kürzeren Weg dar, als über Minden. —

Eine solche Sicherheitsstraße, welche durch ein Gebirgs-Land hindurch führt, kann nicht so leicht vom Feind occupirt werden, als selbige am rechten oder linken Rhein-Ufer; und dürfte daher aus diesem Grunde schon von Seiten des Königlich Preussischen Hohen Ministeriums alles mögliche für dessen Anschluß geschehen, da auch andertheils die Königl. Preussischen Provinzen des Bergischen und Sieg'ner Landes mit ihren vielen Fabriken und Erzeugnissen die Nothwendigkeit und das Bedürfniß einer Eisenbahn fühlen, um nicht entweder zurück oder gänzlich zu Grunde zu gehen. —

Für die Cöln-Mindener- und Cöln-Nachen-Lüttich-Antwerpener-Bahn gewährt dieser Anschluß noch weit mehr Vortheile, da sich dadurch der Süden und Osten mit der Nordsee verbindet, und zwar auf der abgekürzten Linie. —

Ich glaube nun in Bezug des Anschlusses und der Verbindung des Deutschen Eisenbahn-Netztes alles deutlich genug dargestellt und auseinander gesetzt zu haben, und bitte die beigefügte kleine Situations-Karte nachzusehen, um die vollkommene Ueberzeugung zu gewinnen: in wie fern das hier Gesagte seinen Grund hat. —

Ich gehe jetzt zu dem Punkte des innern Verkehrs im Lande selbst über, um genau darzulegen, welche Vortheile diese Bahn dem Lande Nassau in jeder Hinsicht zu gewähren im Stande sein wird, und werde so, vom Hafen zu Viebrich aus, die ganze Linie ihrer Länge nach mit ihrem Zuflusse, der rechts und links darauf fällt näher beleuchten.

Alle Güter-Transporte und Personen-Frequenz, was sich vom

Wiebricher Hafen her nach dem Innern des Landes zu bewegt, fließt auf diese Interne = Bahn; ebenso umgekehrt, was sich aus dem Innern nach dem Rhein-Strome zu bewegen muß.

Die Hauptstadt Wiesbaden als Cur-Ort betrachtet, wird im Sommer dieser Bahn eine bedeutende Frequenz an Personen zuführen, da das Innere des Nassauer Landes, hinsichtlich seiner schönen romantischen Gegenden für jeden Fremden anziehend ist; und es werden Ausflüge nach Idstein, Ramberg, Limburg u. in Menge gemacht werden; welches sowohl Erträgniß der Bahn, als Nutzen für das Innere des Landes giebt. —

Wo billige und schnelle Communications-Mittel vorhanden sind, wird es gewiß nicht fehlen, daß im Lande selbst Fabriken und Industrie-Zweige aller Art noch auftauchen und der ganzen Strecke nach hin errichtet und ins Leben gerufen werden. Viele noch bis jetzt unbenutzte Wasser-Kräfte können für Fabriken und industrielle Zwecke benutzt, und so der Aufschwung in diesem Zweige zum wahren Nutzen des Landes befördert werden.

Der Samberger Grund, welcher erstlich sehr bevölkert, zweitens an Landes-Producten sehr ergiebig ist, kann seine Erzeugnisse schnell nach der Hauptstadt zum Umsatz bringen; und beide Theile werden dabei ihren Vortheil finden. Alles, was aus der Gegend von Lungen her, nach dem Rhein zu will, und bisher größtentheils seinen Weg über Frankfurt nahm, wird für die Zukunft diese Bahn frequentiren.

Die Mineral-Quelle zu Nieder-Selters dürfte für die Folge zehnfach stärker ausgebeutet werden, als jetzt, da die Bahn hart daran vorbei führt, und mittelst einer Abzweigung die Vorrichtung getroffen werden könnte, daß dazu eigens eingerichtete Wagen sogleich an der Quelle beladen würden, und in einer Tour bis Köln und Holland einerseits, und bis zum Wiebricher-Hafen, Frankfurt a. M., bis zur Schweizer und Französischen Grenze andererseits, sowie bis Leipzig und Berlin ohne Aufenthalt, und ohne umzuladen transportirt würden, - so daß die Füllung vom heutigen Tage, schon am zweiten Tage in Amsterdam oder Berlin getrunken werden könnte. Die Wagen würden retour mit Gütern beladen, und auf diese Weise wieder zurück geführt, zur frischen Ladung. — Die Ausführung von Mineral-Wasser in großer Masse würde durch Anlage dieser Bahn große Summen Geld aus dem Auslande nach dem Inlande schaffen; da außer der Quelle in Selters auch die Bahn nicht weit von der

Fachinger Quelle vorbei führt, so würde auch jene Quelle noch viel mehr ausgebeutet werden können, und es ist ohne Uebertreibung fest anzunehmen, daß diese zwei Mineralquellen allein der Bahn jährlich wenigstens 150000 Zentner Fracht zuführen würden, und für die Folge gewiß verdrei- oder vervierfacht werden dürfte. —

Bei Oberbrechen würde sich die Bahn nach Wezlar abzweigen, um bei Giesen sich an die Cassel-Thüringer-Bahn anzuschließen. Links fort über Nieder-Brechen, Mühlen, Eschhofen, Limburg, berührt diese Bahn die Nähe der großen Marmor-Brüche, wozu Jahrhunderte gehören würden, um selbige kaum den zehnten Theil ausbeuten zu können. — Das Hemmiß dieser Ausbeutung war bisher der theuere Transport für dieses Material nach entfernten Gegenden. Durch Anlage dieser Bahn dürfte dieß Hemmiß gehoben sein, so daß man gegen billige Fracht bis Holland und Berlin, sowie nach allen Gegenden hin, große Massen versenden könnte. Abnahme dafür würde genug sein. — Durch diesen Industrie-Zweig könnten jährlich mehrere hundert Menschen, Sommer und Winter beschäftigt werden, und es würden große Geldsummen aus dem Auslande nach dem Inlande gebracht, welches, da es theilweise die arbeitende Classe beträfe, großen Wohlstand im Lande hervorrufen würde. —

Limburg, eine Stadt von 3246 Einwohnern, mit 4 Kohl-, 5 Gyps-, 2 Dehl-, 3 Walkmühlen, 3 Ziegelhütten mit Kalköfen, 9 Häfner-Werkstätten und 9 Brennöfen, liegt an dem Lahnlusse, und hauptsächlich günstig für diese Eisen-Bahn.

In seiner Umgebung sind Eisen- und Braun-Stein-Gruben, Marmorbrüche, Schieferbrüche, Thongruben &c. Die Umgegend von Limburg, Diez, Hadamar &c. liefert Eisen- und Braunstein in großer Menge, und es gehen jährlich allein aus dortiger Gegend von diesem Material an 400000 Zentner rheinabwärts. Außer diesem ist der Getreide-Bau daselbst, sowie Viehzucht und sonstige Erzeugnisse von Landesproducten einer der stärksten des Landes, und die Frucht aus dortiger Gegend steht auf dem Holländischen Fruchtmarkt jeder Zeit im Preise oben an gegen alles andere. —

Welche Massen von Frachtgütern nur allein aus dieser Gegend dieser Bahn zufließen, wird sich leicht ermessen lassen, sowie es augenscheinlich ist, daß auch durch diesen Verkehr die Personen-Frequenz im zunehmenden Maße sich vermehren wird. —

Von Limburg aus zieht nun die Bahn nach Hadamar, durch das Elbthal, nach dem Westerwalde hin, fort.

Hadamar, eine Stadt von 2184 Einwohnern, mit einer Schloß- und Stadtmühle, 1 Gyps-, 4 Oel-, 1 Walk-, und 2 Rohmühlen, würde einen Stationsplatz bilden, und der Zufluß an Gütern und Personen aus der Umgegend würde bedeutend sein.

Der Westerwald, welcher so reich an Braunkohlenlagern ist, wird durch diese Bahn gewinnen, denn nur der billige Transport kann die dortigen Kohlen- Werke empor heben, und man kann annehmen, daß jährlich mehr als 2000000 Zentner Braunkohlen nach entferntern Gegenden hin, wo das Brenn- Material theuer ist, verladen und sich auf dieser Bahn bewegen würden. Es werden gegenwärtig jährlich 115000 Tonn, oder 1380000 Zentner Kohlen daselbst gefördert, welche Zahl dann, wenn Absatz- Quellen eröffnet würden, mehr als um das doppelte sich vermehrte. —

Das Schlachtvieh kann um so billiger bis nach Wiesbaden, Mainz, Frankfurt und Köln von dort aus mit der Eisenbahn transportirt, und so den Westerwälder Grund-Besitzern auf alle mögliche Weise neue Nahrungs- und Absatz-Quellen eröffnet werden. Der Vortheil, welcher dadurch für den Westerwald eröffnet wird, wird sich für die Folge erst in seiner ganzen Größe zeigen. —

Ebenso werden diejenigen Städte und Ortschaften erst die Vortheile dieser Bahn dann gewahr werden, wenn man sehen wird, daß man durch diese schnellen und wohlfeilen Transportmittel alle Producte billiger verwerthen und ankaufen kann.

Aus dem Elbthale gelangt die Bahn in das Nister-Thal, wo sie in der Nähe von Hachenburg hart an dem großartigen Etablissement der Englischen Gesellschaft vorbeiführt, und wo man mit Bestimmtheit annehmen kann, daß dieses Werk allein an rohem und gefertigtem Material, sowie an Brennstoff, jährlich an 200000 Etr. Frachtgüter zur Bahn liefern wird.

Von Hachenburg aus würde die Bahn nun ferner fortziehen und die Ortschaften Nister, Akert, Heimbörn, Wisingert, Floggert, Helmroth, Langenbach berühren, bei Wissen in das Siegthal gelangen und über Fürthen, Obernau, Roßbach, Dreißbach, Plattenfeld, Horchem, Aisenbach, Eydorf, Blankenburg, Waldgöwen, Bürisdorf, nach Siegburg, und von da über Troist, Spich, Wahn,

Eisdorf, Urbach, nach Deuz führen, wo selbige in den Bahnhof der Cöln-Mündener Bahn einmünden würde.

Im Siegthale würde sich die Zweigbahn, welche aus dem Sieger und Bergischen Lande zu bauen im Plane liegt, an diese Interne-Bahn anschließen und dadurch einen sehr großen Vortheil gewähren, da erstlich diese Landesdistricte im Besitze von Eisenstein-, Kupfer-, Blei- und Erzgruben, Eisen- und Streckwerken u. c., sowie großer Fabriken aller Art sind, und der Verkehr durch eine Eisenbahn und deren Anschluß nach allen Richtungen hin bedeutenden Aufschwung erhalten. Alle Vortheile hier einzeln aufzuführen, würde mehrere Bogen erfordern, und ich begnüge mich darüber nur so viel zu sagen, daß jene Länderdistricte mit der größten Bereitwilligkeit sich erklärt haben, bei den betreffenden wohlwöbllichen Behörden, sowie bei dem königl. preussischen Hohen Staats-Ministerium alles aufzubieten, um die erforderlichen Concessionen schnell zu erlangen, und den Anschluß an die Nassauer Interne-Bahn zu bewirken. Ein gleiches würde ebenfalls von Gießen und Wezlar aus gethan, und es würde von dieser Seite aus alles geschehen, um das Unternehmen so schnell als möglich zu befördern und ins Leben zu rufen. —

Was nun endlich die Anlage dieser Bahnstrecke hinsichtlich ihrer Kosten betrifft, so werden dieselben, nach vorgenommener Berechnung, auf dieser Linie bedeutend geringer als die hier folgender in Vorschlag gebrachter Projecte, als:

- a) längs des rechten Rheinuferes bis Deuz,
- b) durch das Harthale,
- c) von Wezlar und Gießen aus durch das Lahnthale,
- d) ein Project, was von der Taunusbahn von Hattersheim aus durch das Lorsbacher Thale nach Deuz zu, geführt werden könnte, und endlich
- e) von Biebrich aus nach Rudesheim, eine Localbahn.

Diese Interne-Bahn von Wiesbaden aus bis Deuz hat außerdem den Vortheil, daß sie das Land in seinem Mittelpunkt durchschneidet, und endlich den Hauptvortheil, der alles überwiegt, daß sie mit dem ganzen Deutschen Eisenbahnnetz auf dem kürzesten Wege nach allen Richtungen hin in Verbindung tritt, und dadurch die belebteste Bahn werden muß.

Es erscheint nothwendig: jene oben angeführten fünf Projecte hier näher zu beleuchten, um eine klare Einsicht hierüber darzustellen.

- a) Eine Eisenbahn am rechten Rheinufer längs hin zu bauen, von Biebrich aus bis Deuz bietet solche Terrain-Schwierigkeiten dar, daß der Bau derselben die Meile nicht unter 500,000 Thlr., wo nicht noch mehr, zu stehen kommen würde, und der Bau einer Concurrnz-Bahn auf dem linken Ufer des Rheins, wo bereits von Bonn bis Coblenz schon die Actien dafür gezeichnet und mit $\frac{1}{2}$ % für die Vorarbeiten eingezahlt sind, sowie das Nivellement von da nach Bingen ebenfalls schon in Arbeit ist, dürfte und würde unter allen Umständen ausgeführt werden. Es entsteht nun hier die Frage: wie und auf welche Weise sich das Unternehmen einer Eisenbahn des rechten Rheinufers zu rentiren im Stande sei, wo erstens die Anlage-Kosten so enorm, zweitens neben einer Wasserstraße, die von drei Dampf-Schiff-fahrts-Gesellschaften, und einer Dampf-Schlepp-Schiffahrt auf das regelmäßigste befahren, und durch wohlfeile Fahrpreise für Personen und Güter alles aufgeboten wird; welcher Frequenz könnte da die Eisenbahn entgegen sehen? und die Ausführung einer Parallel-Concurrnz-Bahn noch neben sich zu haben, ein solches Project auszuführen, wird gewiß jeder denkende Mensch einsehen, daß jeder Actionär, welcher dazu Actien zeichnet, um sein Geld betrogen wäre. — Ferner kommt dazu, daß dieses Project dem Nassauer Lande durchaus gar keinen Vortheil, sondern nur Nachtheil bringen würde; und endlich kann einer Vollkommenheit des Deutschen Eisenbahn-Reges; durch diese Anlage, durchaus nicht entsprochen werden. —
- b) Das zweite Project durch das Arththal und deren Fortsetzung entspricht in einer Hinsicht nur insofern, daß es das Innere des Landes mehr berührt, als das am rechten Rheinufer; allein diese Linie hat viele und große Terrain-Schwierigkeiten, da auf der Strecke wenigstens 3 große und 3 kleinere Tunnels vorkommen würden; wodurch der Bau ebenfalls bedeutend höher gesteigert, und andererseits die Quellen der Mineralien und Landesproducte, an deren Ausbeutung hauptsächlich gelegen sein muß, nicht so berührt werden können, als auf der Linie der Wiesbaden-Deuzer Internen-Bahn. Auch tritt die Verbindung mit dem ganzen Deutschen Eisenbahnnetz bei diesem Project sehr in den Hintergrund. —
- c) Das dritte Project, von Gießen über Weglar längs des Lahnthals nach Coblenz zu führen, scheint eine Chimäre zu sein, da

die Ausführung desselben nur mit Opfern von Millionen könnte hergestellt werden; und da der Zufluß auf dieser Bahn nur ein einseitiger würde, so könnte von einer Rentabilität schwerlich eine Rede sein. — Ferner hat das Land auf die Schiffbarmachung der Lahn große Summen verwendet, und die Anlage einer Eisenbahn neben der Lahn her würde das herbeiführen, daß ein Unternehmen mit dem andern zu Grunde ginge; und endlich entspräche diese Bahn, wegen dem mangelhaften Eingriffe, nach allen Richtungen hin, das Deutsche Eisenbahnnetz zu verbinden, durchaus gar nicht. —

- d) Ein Project, was von Frankfurt aufgetaucht ist, um aus der Taunusbahn bei Hattersheim durch das Lorsbacher=Thal eine Bahn über Limburg nach Deuz hinzuführen, würde zwar in Hinsicht des Terrains dasselbe sein, als die von mir bezeichnete Linie der Internen-Bahn; allein hierbei kann ich nicht umhin, darauf aufmerksam zu machen, daß dadurch das Nassauer Land in dreierlei Hinsicht bedeutend gefährdet, und in Nachtheil versetzt würde; welches, wenn das Project zur Ausführung käme, niemals wieder gut gemacht werden könnte. — Der erste Nachtheil entstünde für den Hafen zu Biebrich, da von einem Stapel- oder Speditionsplatz dann keine Rede mehr sein könnte; indem derselbe von dem Verkehr abgeschnitten, welcher aus dem Innern und nach dem Innern des Landes, und von weiter her aus dem Sieg'ner und Bergischen Lande zc. käme. — Alle Güter- und Personen-Frequenz würde Wiesbaden und Biebrich abgeschnitten sein; und alles würde nach Frankfurt gehen und Biebrich und Wiesbaden liegen lassen. — Wollte man von Wiesbaden, Biebrich oder dem Rheingau u. s. w. nach dem Innern des Landes oder nach Deuz, so hätte man also erst nöthig auf der Taunusbahn bis Hattersheim zu fahren und auf diesem Umwege die Tour zu machen. — Für die Residenz-Stadt hätte es doppelte Nachtheile, da Wiesbaden, als Cur=Ort betrachtet, dadurch den größten Verlust leiden würde. —

Der zweite Nachtheil würde für das Nassauer Land dadurch entstehen, daß die Zweigbahn von Oberbrechen aus nach Giesen hin, nicht zu Stande kommen dürfte, da die Stadt Frankfurt jetzt schon recht gut einsieht, daß von Biebrich aus über Wiesbaden die Güter, welche nach Cassel und dortige Gegend ihre

Bestimmung hätten sowie der Reisende, bei Ausführung der Internen-Bahn, Frankfurt umgehen, und der grade Weg über Gießen nach Cassel genommen würde. Auf diesen Grund hin scheint auch das in Vorschlag gebrachte Project aufgetaucht zu sein, und man glaubt vielleicht die Concession von Einem Herzogl. Nassauischen Hohen Staats-Ministerium um so mehr zu erlangen, da man gleich Vorschläge zu machen sucht im Betreff der Geldmittel; allein was diesen Punkt betrifft, braucht wahrlich ein Land deshalb noch nicht dem Auslande offenbar seine eigenen Vortheile zu verschenken; denn, wenn alle die Vortheile so klar dargelegt und nachgewiesen werden können, wie solches bei der Nassauer Internen-Deutzer Bahn der Fall ist, so sind Tausende von Geldmännern bei der Hand, so viel Millionen aufzubringen, als dazu erforderlich sind, und die Actien der Internen-Bahn werden auf jeder Börse Deutschlands in den größten Verkehr treten, und wird überall die größte Nachfrage danach sein. — Ueberhaupt soll ein Land alles zu verhüten suchen, um ein dergleichen industrielles und gemeinnütziges Unternehmen ganz und gar einer fremden Geldmacht in die Hände zu legen.

Der dritte Nachtheil, den dieses Project dem Nassauer Lande noch darbietet, ist der, daß die Verbindungslinie, hinsichtlich des Anschlusses, nicht der Art ist, wie bei der Internen-Bahn; denn die Verbindung mit dem Rheinstrom wäre verfehlt, und die Linie zum Anschluß an die Cassel-Thüringische Bahn, sowie nach Hannover u. wäre gänzlich abgeschnitten. —

Es steht zu hoffen, daß man alles dieses, bevor man eine Concession an Ausländer ertheilte, doch gewiß zu aller erst das im Lande selbst entworfene und ausgearbeitete Project mit seinen Nachweisen und Belegen genauer prüfen, und bei dessen Gutbefinden gewiß lieber eine inländische Gesellschaft concessioniren wird, als Ausländer. —

e) Das fünfte Project einer Eisenbahn-Anlage von Wiebrich nach Rüdeshelm kann eigentlich neben dem Rheinstrom her eine Localbahn genannt werden, und hat mit der Internen-Wiesbader-Deutzer Bahn nur dem Namen nach etwas gemein.

Da ich jedoch auch vorher über die Anlagen anderer Bahnen meine Meinung geäußert habe, so will ich auch von dieser nicht unterlasse, meine Ansichten darüber auszusprechen.

Erstens soll diese Bahn von unterhalb Biebrich aus ihren Anfang nehmen und nach Rüdeshcim hingehen, wo sie von Bingen gegenüber mittelst einer Dampf-Fähre mit der Kreuznacher-Birkensfelder-Saarbrücker Bahn in Verbindung gesetzt werden soll. Ob die Concessionen dazu bewilligt sind von Seiten Preußens ist noch nicht gewiß. —

1) In wie fern sich eine solche Localbahn neben dem Rhein-
strom, wo die regelmäsigsten Fahrten für Personen und Güter gegen sehr billige Preise mittelst vier Dampf-schiffahrts-Gesellschaften rentiren und bestehen könne, ist nicht leicht abzusehen. —

2) Die Anlagekosten dürften, obschon das Terrain sich nicht ungünstig herausstellt, aber demohngeachtet gewiß nicht unter jene der Taunusbahn zu stehen kommen; und bekanntlich hat die Meile 350,000 Rthlr. bei der Taunusbahn gekostet. — Der Ankauf des Grundeigenthums von Biebrich bis nach Rüdeshcim dürfte gewiß nicht unter jenem Preise der Taunusbahn kommen.

Ferner muß man wohl im Auge halten, daß die Bahn, hinsichtlich ihrer Anlage so in Ausführung gebracht werden müßte, daß sie über den Punkt des höchsten Wasserstandes angelegt würde, damit bei Ueberschwemmungen dieselbe nicht unter Wasser gesetzt, die Fahrten unterbrochen und sonst die Dämme großen Beschädigungen unterworfen würden. Auf diese Weise würden die Kosten von 350,000 Rthlr. per Meile überstiegen werden.

3) Kann der Bahnhof bei Biebrich nicht unmittelbar in die Taunusbahn einmünden, sondern soll unterhalb Biebrich ein separater Bahnhof angelegt werden; dieses bietet für Güter-Transporte sowohl, als für Passagiere einen großen Mißstand dar; denn der Transport von einem Bahnhofe nach dem andern ist eben so kostspielig als unbequem.

Der Reisende, welcher von Kreuznach mit der Bahn ankäme, würde es gewiß gleich lieber vorziehen, mit dem Dampf-schiff bis Biebrich zu fahren, und von dort mit der Taunusbahn oder nach Wiesbaden hin weiter zu reisen, als erst in Bingen sich mit der Dampf-Fähre übersetzen zu lassen, und dann nochmals in Biebrich von dem untern nach dem obern Bahnhofe per Omnibus oder Fiaker schaffen zu lassen, oder sein Gepäck durch Träger zu transportiren.

Bei einer Eisenbahn-Anlage soll man so viel als möglich dahin zu trachten suchen: die Bahnhöfe mit einander zu vereinigen,

welches von unberechenbarem Nutzen und Vortheil ist, da viel Zeit und Kostenaufwand für Transporte erspart wird, wodurch der Zentner Frachtgüter durch solche Ersparnisse schon mehrere Meilen weiter transportirt werden kann, und durch Wohlfeilheit nur allein können den Eisenbahnen Frachten größerer Massen zugeführt werden.

4) Das Herüber- und Hinüberschaffen der Güter und Personen mittelst einer Dampf-Fähre bei Bingen scheint zwar eine ziemlich leichte und bequeme Sache zu sein; allein der Sache genau auf den Grund gesehen, ergeben sich verschiedene Einwürfe dagegen:

Erstens ist eine Dampf-Fähre nicht ausreichend, und müssen nothwendig deren zwei vorhanden und zwar stets geheizt da sein, damit, wenn an der einen eine Unterbrechung oder Stockung einträte, die zweite sogleich zum Dienst bereit sein kann.

Zwei Dampf-Fähren mit ihrer Bemannung und steten Unterhaltung erfordern aber täglich eine bedeutend starke Ausgabe und man muß diesen Gegenstand nicht so leicht nehmen; es würden daher auch die täglichen Zug- und Betriebskosten dieser Bahn bedeutend erhöht werden; und stellt man die Interessen eines bedeutenden Anlage-Capitals dazu, so dürfte für die Zinsen der Actionäre wenig übrig bleiben; und an eine Dividende schwerlich zu denken sein. —

5) Tritt dieser Bahn noch eine große Bedenklichkeit in den Weg, die folgende ist:

Auf dem linken Rheinufer, wo das Terrain von Mainz her sehr günstig und billiger ist, als auf dem rechten Ufer, wird man jedenfalls eine Bahn bis Mainz fortbauen, weshalb auch schon jetzt die Anlage des Bahnhofes der Ludwigs-Hafener-Bahn dergestalt berücksichtigt worden ist, daß diese Bahn in einem und demselben Bahnhofe zusammen einmünden kann; also ein Beweis, daß jenseit des Rheines fortgebaut werden wird; was dem Unternehmen diesseits jedenfalls zum Ruin wäre. —

6) Wie steht es mit dem Herüber- und Hinüberschaffen der Güter und Personen im Winter, wo der starke Eisgang, oder gar längere Zeit der Rhein gänzlich zugefroren ist; wäre dann die Bahn nicht offenbar längere Zeit unterbrochen? — oder abermals mit größerem Kosten-Aufwand verbunden? —

Alle diese Sachen sind bei der Anlage einer Eisenbahn von Viebrich nach Rudesheim wohl zu überlegen und zu berücksichtigen, und da ich glaube, ja sogar die feste Ueberzeugung habe, daß bei dem Entwurfe dieses Projectes so mancher dieser Punkte gar nicht

in Betracht gezogen worden ist, so wird diese Beleuchtung gewiß anerkennend aufgenommen werden.

Was nun die Anlagekosten der Internen = Wiesbaden = Deutzer Bahn anbelangt, so habe ich der Sachlage des Terrains zufolge die genauesten Prüfungen und Berechnungen vorgenommen, und es stellt sich dabei heraus, daß man auf dieser Strecke hin durchschnittlich die deutsche Meile für den Preis von 210,000 Rthlr. incl. der Betriebs-Utensilien herstellen kann, welcher Preis nicht überschritten wird, indem das Terrain keine großen Schwierigkeiten darbietet und Baumaterialien auf der ganzen Linie hin billig sind.

Auf diese Weise würden die Kosten der Herstellung dieser Bahn im vollkommenen Einklange zur Frequenz stehen und den Actionären sichere Zinsen und große Dividenden gewähren, als auch das Wohl des ganzen Landes befördern.

Da nun über alle jene Fragen, welche im Eingange dieser Schrift aufgestellt, vollkommene Genüge geleistet wurde, so erlaube ich mir hier noch über die Aufbringung und Anschaffung der erforderlichen Geldmittel zur Ausführung dieses Unternehmens einiges aufzustellen und anzuführen, um hauptsächlich auch hierüber nähere Aufschlüsse zu ertheilen, da, wie es scheint, über diesen Punct von mehreren Seiten Zweifel erhoben worden sind, welche jedoch den Beweis liefern, daß jene Zweifler mit den Grundprinzipien dieses Eisenbahn-Unternehmens, weder in Hinsicht der Anlage in Bezug auf den Nutzen und das Wohl des Landes, hinsichtlich der zweckmäßigen Führung der Bahn-Linie mit ihrem Anschlusse an das deutsche Eisenbahnnetz, noch mit den technischen und mercantilen, und eben so wenig mit den pekuniären Verhältnissen, zu einer solchen klaren und richtigen Einsicht gelangt zu sein scheinen, als hierzu erforderlich ist; weshalb die Aufstellung folgender Argumente hier nöthig erscheint.

Wenn sich mehrere Gesellschaften, um Erlangung von Concessionen von Eisenbahn-Anlagen, in ein und demselben Lande bewerben, so muß jedenfalls die erste Frage die sein: Welches von den vorgelegten Projecten bietet dem Lande selbst den größten Nutzen dar; und kann durch die Ausführung desselben zum Anschlusse an das Deutsche Eisenbahnnetz in jeder Hinsicht vollkommene Genüge geleistet werden?

Die zweite Frage betrifft nun die Geldmittel; wie und auf

welche Weise selbige zu der in Rede stehenden Anlage aufgebracht werden sollen.

Unternimmt der Staat die Ausführung eines solchen Unternehmens nicht selbst auf Staats-Kosten, und leistet andererseits auch keine Zinsen-Garantie, oder theiligt sich selbst mit einem bedeutenden Capitale bei diesem Unternehmen, so ist derjenigen Gesellschaft, welche das vortheilhafteste Project vorgelegt hat, wodurch der Nutzen und das Wohl des Landes in jeder Hinsicht gewahrt und klar dargelegt, sowie der Anschluß und die Verbindung des Deutschen Eisenbahnnetzes vollkommen bewirkt ist, jedenfalls die Concession unter dem Vorbehalt zu ertheilen, daß sie sich binnen einer festgesetzten Frist über die Geldmittel zur Ausführung dieses Projects in allem auszuweisen habe; und es wird dann Sache der sich zu diesem Behufe gebildeten Gesellschaft sein, und in ihrem eignen Interesse liegen, die Aufbringung der Geldmittel so zu bewirken, daß sie dem Lande die Priorität sichern, und nicht unbedingt die ganze Entreprise in fremde Hände geben. — Nach einem solchen Unternehmen, welches Nutzen und Rentbarkeit darlegt, greifen sogleich gern alle große Banquier-Häuser, weil sie recht gut wissen, welcher Nutzen und Gewinn für sie daraus erwachsen kann. — Wenn nun eine Hohe Behörde in einem Staate in der Meinung stünde, daß bei dergleichen Unternehmungen diejenige Gesellschaft sogleich zu concessioniren sey, welche ohne weiteres, im vorab bei ihrer Bewerbung, erklärte: sie habe die Mittel, und zwar aus dem Auslande! so glaube ich, wenn dergleichen vorkäme, daß dieses als ein großer Mißgriff anzusehen wäre; denn, geschähe es aus der wohlgemeinten Absicht, daß dadurch mehrere Millionen fremde Gelder ins Land gezogen würden, so wäre dieser Grund durchaus ein ganz falscher; und zwar deshalb:

1) Einer Gesellschaft die Concession einer Bahnlinie zu ertheilen, wovon nachgewiesen werden könnte, daß dieselbe durchaus nicht mit dem bessern vorgelegten Project zu vergleichen sei. —

2) Bloss aus dem Grunde, weil diese Gesellschaft sogleich die dazu erforderlichen Geldmittel des Baues nachgewiesen hätte; und zwar einzig durch ausländische Geldmacht. —

Es wird daher der Gesellschaft durchaus nicht schwer fallen, die ersten Banquiers-Häuser dafür zu gewinnen, und das gewählte Comité soll sich's zur strengen Pflicht machen, das Interesse des Landes und seiner Einwohner dabei im Auge zu behalten, welches dadurch geschehe, indem es sich mit einer gewissen Priorität vorab

zu einem gewissen Antheile sicher stellt, damit bei Auflage der Actienzeichnung auch jedem Landes-Einwohner der Weg zur Betheiligung eröffnet sey, wobei noch zu bemerken, daß

1) die Actien nicht zu einem zu hohen Nennwerth ausgeschrieben und bestimmt werden,

2) die erste Einzahlungs-Rate bei Unterzeichnung so zu stellen, daß nicht mehr als 1 % sogleich zu erlegen, und die fernern Einzahlungs-Raten die Höhe von 10 oder 15 Prozent nicht übersteigen.

Durch eine solche Einrichtung würde auch dem Mittelstande der Landes-Einwohner die Gelegenheit dargeboten, sich betheiligen zu können; während, wenn die Actien zu hoch ausgeschrieben, und die erste Einzahlungs-Rate bei der Zeichnung sogleich zu 10 % festgesetzt würde, bloß der reichern Classe, und den Speculanten das Mittel geboten wäre, sich zu betheiligen, der Mittelstand aber davon ausgeschlossen bliebe.

Es ist von jeder weisen und klugen Staats-Regierung und deren Männern, die das Staatsruder führen, gewiß zu erwarten, daß über alle diese angeführten Punkte in jeder Hinsicht mit Umsicht gehandelt werden wird.

Mein Bestreben, für alles Gute und Nützliche nach Kräften zu wirken, war von Anfang des Entwurfes dieses Projectes an, dahin gerichtet, jedes einzelne Privat-Interesse fern zu halten; sondern habe nur das wahre Interesse, welches in jeder Hinsicht zum Wohle des Ganzen sein kann, im Auge behalten. —

Daß nicht andere Gründe, als die, für das gemeinnützige Wohl zu wirken, vorgelegen, möge zum Beweis dienen, daß ich alle jene Untersuchungen und Vorarbeiten auf meine eignen Kosten bestritten habe, und von keiner Seite hierzu Jemand in Anspruch nahm. —

Der Entwurf dieses Projectes hat im Lande allgemeinen Anklang gefunden, und es sind Männer von Umsicht und Erfahrung zusammen getreten, welche das nützliche der Sache eingesehen haben, um darauf hinzuarbeiten, das Unternehmen ins Leben zu rufen und zur Ausführung zu bringen.

Da allgemein die Idee und das Vorurtheil vorherrschend war, daß es nicht in der Möglichkeit liege: durch das Innere des Nassauer Landes eine Eisenbahn-Anlage mit Vortheil durchzuführen zu können, so unternahm ich, gestützt auf meine Kenntnisse und Erfahrungen, welche ich in diesem Zweige seit dem Jahr 1826 mir zu erwerben suchte, da ich schon bei dem Bau der Liverpöler-Manchester-Bahn

Gelegenheit hatte, wirksam zu sein, und später in Belgien, sowie im Jahr 1835 bis 1838 mit Kräften daran arbeitete, das Project der Taunus-Bahn ins Leben zu rufen.

Ferner habe ich mich seit dem Jahr 1839 bis 1845 stets auf Reisen befunden, wo ich ganz Oestreich, Italien, Deutschland, Rußland, Frankreich, Holland, Belgien und England nochmals bereist habe, um alles Gute und Nützliche zu sehen, und die Fortschritte, welche in neuerer Zeit in diesem Zweige gemacht wurden, wahrzunehmen, und die erforderlichen Notizen gesammelt, um selbige bei vorkommenden Fällen mit Nutzen, und zum Wohl Anderer anwenden zu können.

Auf diesen Reisen habe ich Gelegenheit gehabt, auch so manches Unternehmen mit zu bearbeiten, und es wurde mir durch meine ausgebreitete Bekanntschaft mit Collegen und Männern von Fach sehr leicht, in die Verhältnisse eindringen zu können; habe manches Gute und Nützliche, aber auch viele Mängel und Mißgriffe kennen gelernt.

Aus diesen vorliegenden Gründen fühlte ich mich berufen: den Entwurf und die Bearbeitung des Projectes der Internen-Rassauer-Wiesbaden-Deuzer-Bahn zu machen und ins Leben zu rufen.

Wie nun jedes neue, gemeinnützige Unternehmen seine Protectoren und seine Gegner hat, so wird es auch hier nicht fehlen, daß, da eine Eisenbahn-Unternehmung tausend kleine Privat-Interessen in allen Zweigen berührt, von den Gegnern alles aufgeboten werden wird, ihren Ansichten Geltung zu verschaffen.

Ich bin indessen darauf bestens vorbereitet, und werde in jeder Hinsicht die bessere Sache zu vertheidigen wissen.

Zweiter Abschnitt.

Ueber die Transport- und Verkehrs-Verhältnisse der projectirten Internen-Rassauer-Bahn.

Es erscheint nothwendig, die Transport-Verhältnisse der Frachtgüter und Personen-Frequenz, welche sich gegenwärtig im Lande Nassau und dem angrenzenden Sieg'ner Lande ic. von und nach dem Rhein, sowie nach andern Gegenden hin bewegen, hier noch detaillirter aufzuführen.

So viel in der Möglichkeit gelegen hat, habe ich über diesen Gegenstand genaue Erkundigung einzuziehen gesucht, und sind mir

folgende Resultate ertheilt worden, wie aus der beigefügten Tabelle zu ersehen ist, welcher Gütertransport gegenwärtig besteht, und seiner Zeit auf diese Bahn gelangen würde.

Dabei kann jedoch angenommen werden, daß dieser Transport sich seiner Zeit gewiß um das vierfache vermehren dürfte, da hier bloß von dem Verkehr der Frachten des Inlandes die Rede ist; und der, welcher für die Zukunft vom Anschluß anderer Bahnen hinzukommende, ohne Zweifel bedeutender werden dürfte.

I. Uebersicht

der Verkehrs = Verhältnisse der Stadt Limburg und deren
nächste Umgebung auf der Route von Cöln über Limburg,
Wiesbaden und Frankfurt a. M.

No.	Benennung der Gegenstände.	Anzahl der Zentn.	Anmerkung.
1	Colonialwaaren, Tabak, Wein, We- bereiartikel, Spirituosen, Del, Thran ic. alljährlich . . .	80000	
2	Schlachtvieh und Wildpret . . .	20000	
3	Eisenwaaren	20000	
4	Eisenstein	50000	Diese Artikel dürften in der Fol- ge sich bedeutend vermehrten.
5	Marmor	20000	
6	Thon	10000	
7	Braunstein und Schwerspat . . .	50000	
8	Braunkohlen vom Westerwald	500000	
9	Steinkohlen zum weiteren Transp.	10000	
10	Gyps, Knochenmehl, Knochen nach dem Westerwald und Taunus	152000	
11	Früchte, Waizen, Korn und Gerste	500000	
12	Mineral-Wasser	75000	
13	Leder und Häute	20000	
14	Baumaterialien, Borden, Holz, Kalk, Ziegelsteinen u. s. w.	100000	
	Summa.	1607000	

II. Uebersicht

der auf dem Westerwalde in nachbenannten Braunkohlen-
gruben jährlich geförderten Braunkohlen.

No.	Namen der Gruben.	Grubenmaaß angenommen zu 12 Zentner den Bau.	Anzahl der Zentner.
1	Die Grube Nassau bei Schönberg liefert	10000	120000
2	„ „ Dranien bei Stockhausen .	10000	120000
3	„ „ Wassenfeld bei Höhn . .	5000	60000
4	„ „ Alexandria bei Höhn . .	12000	144000
5	„ „ Victoria bei Schönberg . .	6000	72000
6	„ „ Gerechtigkeit bei Stahlhofen	3000	36000
7	„ „ Gnade Gottes daselbst . .	1000	12000
8	„ „ Christiane bei Westerbürg .	5000	60000
9	„ „ Wilhelmsfond daselbst . .	10000	120000
10	„ „ gute Hoffnung daselbst . .	10000	120000
11	„ „ Eduard bei Hantlingen . .	5000	60000
12	„ „ neue Hoffnung bei Marienberg	5000	60000
13	„ „ Segen Gottes bei St. Furth	5000	60000
14	„ „ Wilhelmsgrube bei Bach .	8000	96000
15	„ „ Niederfeld bei Oberrosbach		
16	„ „ Pfeifersgrube bei Bach		
17	„ „ Moritzgrube		
18	„ „ Ludwig-Haasengrube	20000	240000
19	„ „ Ludwigs Zuversicht		
20	„ „ Zeche Trieschbach		
21	„ „ „ Wohlfahrt		
22	„ „ „ Langenderubach		
	Summa.	115000	1380000

III. Uebersicht

der Frequenz, welche von Hadamar aus bis in die Gegend bis Hachenburg, Wissen, Siegburg und Deuz visa versa angenommen wird.

No.	Benennung der Gegenstände.	Anzahl der Zentner.	Anmerkung.
1	Colonialwaaren, Tabak, Spirituose, Del, Thran	70000	
2	Schlachtvieh und Wildpret . . .	80000	
3	Eisenwaaren	40000	
4	Eisenstein	50000	
5	Braunstein und Schmalte . . .	50000	
6	Braunkohlen vom Westerwald	400000	
7	Steinkohlen zum weiteren Trans- port	10000	
8	Baumaterialien	80000	
9	Landesproducte verschiedener Arten	40000	
10	Roheisen, Stahl, Kupfer, Blei zc.	250000	
11	Getreide	100000	
12	Gyps, Knochen-Mehl, Knochen	150000	
13	Leder, Häute und Lohe	60000	
14	Mineral-Wasser	20000	
15	Baumwolle, Flachs, Wolle zc.	20000	
16	Keinen-Wollen- und Baumwollen- Stuhlwaaren, Garn zc. . . .	40000	
	Summa	1460000	

IV. Frequenz-Berechnung

für eine Eisenbahn-Anlage im Binnenlande des Freien-
Grundes Saal und Burbach (ein District von etwa 3
Stunden Länge und 2½ Stunden Breite)

No.	Jetziger Verkehr.	Anzahl der Zentner.
1	Roheisen und Rohstahleisen, von den Eisenhütten zu Wiederstein, Zappensfeld, Wilden, Salchendorf u. Neuhütte	70400
2	Wascheisen von diesen Hütten	620
3	geschmiedeter Stahl	1000
4	Eisenstein, 200 Wagen, à 25 Str. (zur Ausfuhr)	5000
5	Blei- und Kupfererze	17000
6	Basalt und Gesteine	1300
7	Loh für Gerber	4200
8	Bauholz, Grubenholz, roh und geschnitten	2300
9	Braunkohlen	4000
10	Getreide	10000
11	Mehl	2000
12	Gußwaaren	600
13	Heu, Stroh, Kartoffeln, Wein, Bier ic.	2000
14	Salz, Kaufmannsgüter, Colonial-Waaren ic. . . .	4000
15	Holzkohlen	10000
16	Blech und sonstiges Kleineisen	4000
17	Pulver	200
18	Kalk gebrannter	1000
19	Coaks	2000
20	Kalksteine	800
21	Steinkohlen	2000
22	Bieh, als Mastochsen, fette Schweine ic.	1000
23	Obst	200
24	Leder	1000
	Summa	146620

V. Extract,

aus der gefälligen Mittheilung des Herrn Joh. Heint. Dresler sen. in Siegen vom 20. Januar 1845, über die Gegenstände, welche einer von Wiesbaden, Hadamar, Heller und Sieg-Gegend, Nähe von Wissen, dann nach Siegburg und Deuz führenden Eisenbahn aus dem Kreise Siegen zum Transport zugehen würden.

No.	Gegenstände des jährlichen Transports.	Anzahl der Zentner.
1	An Zucker	3318
2	„ Kaffee	3298
3	„ Taback	997
4	„ Wein, 1253 Dhm, à 3 Etr.	3759
5	„ Brantwein, 1990 Dhm, à 3 Etr.	5970
6	„ Haringe, 74 Tonnen, à 4 Etr.	296
7	„ Thran	2046
8	„ Baumwolle	350
9	„ Baumwollen-Waaren	2500
10	„ Baumwollen-Garn	2190
11	„ rohen Häuten, 60000 Stück, à $\frac{1}{4}$ Etr.	15000
12	„ Farbestoffe	1000
13	„ Getreide, 121,553 Etr., $\frac{2}{3}$ für diese Bahn	91164
14	„ Roheisen, Roh-Stahl-Eisen, geschmiedetes, 2c. von 288876 Etr., $\frac{1}{4}$ für diese Bahn	72219
15	„ Steinkohlen, von 381000 Etr. $\frac{2}{3}$ für diese Bahn	127003
16	„ Stahl von der Hütte H. Dresler zu Hamen	14000
17	für die Kreise Wittgenstein und Olpe	24890
	Summa.	370000

VI. Extract,

von Hrn. C. Zimmermann zu Siegburg vom 24. Januar 1845 über den Transport, welcher der Eisenbahn von Wiesbaden nach Denz, aus der dortigen Gegend zufließen würde.

No.	Jährlicher Transport.	Anzahl der Zentner.
1	Von der Maanhütte auf der Hardt bei Siegburg des L. Bleibtreu zu Maanhütte auf Hardt . . .	20000
2	Von der Friedrich Wilhelmshütte bei Siegburg von J. J. Langen zu Friedrich Wilhelmshütte an Eisengußwaaren	100000
3	Von der Maanhütte zu Oberkassel bei Bonn des Mathias Jäger Sohn in Bonn, an Maun . . .	10000
4	An feuerfesten Steinen, Maurer- und Dachziegel, von dem Braunkohlen-Bergwerk bei Siegburg des Albert von Mülmann zu Siegburg	100000
5	Von der Kattendruckerei, Bleicherei und Maschinen-Weberei zu Siegfeld bei Siegburg des Rolffo und Comp. in Cöln	5000
6	Von der Maun- und Vitriolhütte zu Rott bei Siegburg, der Gebrüder Rhodius zu Linz	10000
7	Von der Maanhütte zu Spich bei Siegburg des Hecker und Gottschalk in Elberfeld	20000
8	Von dem Eisenschmelzofen zu Rupichtrodt bei Siegburg des Heismann in Rupichtrodt, Gußwaaren	100000
9	Von 15—20 Kalkbrennereien zu Rupichthardt . . .	100000
10	Baumwolle, roh und gesponnen von Gebrüder Jung in Cöln	12000
11	Baumwolle, Stuhlwaaren, von F. A. Jung daselbst	500
12	Eisenblech, von Carl Stein daselbst	2000
	Summa.	479500

Da in dieser Frequenz-Berechnung der Coaks bei den Eisenhütten nicht gedacht worden ist, und doch mit dergleichen geschmolzen werden soll und muß, sobald der Transport per Bahn einen solchen Bezug erleichtert, so ließ ich Herrn Gontermann nochmals darauf aufmerksam machen und erhielt folgende Auskunft:

Neunkirchen den 16. März 1845.

Ich freue mich auf ihr geschätztes Schreiben vom 25. v. M. erwidern zu können, daß die hiesigen Freiengründer acht Hütten, jährlich: wenn diese acht Hütten nur zur Hälfte ihren Kohlenbedarf in Coaks verwenden, die Summe des Gewichtes von 108,000 Ctr. per Jahr betragen werden. Die neue jetzt erschienene Gewerbsordnung des Preussischen Staates kann übrigens das Bedürfniß der Kohlen, da die Ausdehnung des Betriebes unumschränkt gegeben ist, um vieles vergrößern.

Durch die immerwährende Fortschreitung in der Vergrößerung und Verbesserung der Eisenproduction und Fabrikation wird der Verbrauch der Steinkohlen und Coaks immer vermehrter.

Fernerem Aufträgen sehe gern entgegen und werde sie, so viel in meinen Kräften steht, so genau als möglich erfüllen; übrigens zeichne

achtungsvoll ergebenst

Carl Gontermann.

Anmerkung

über diese beiden Notizen von Herrn Gontermann, über die Transporte, welche der projectirten Bahn davon in Aussicht gestellt werden, als:

- | | |
|---|-------------|
| 1) die Auskunft vom 12. Februar 1845 enthält 146,620 Ctr., welche der Bahn zur Hälfte als Transport in Aussicht gestellt werden können mit | 73,310 Ctr. |
| 2) der unterm 16. März angemerkte Coaks-Verbrauch mit | 108,000 " |
| 3) durch die ad Ursache 2 größere Eisenproduction kann der Bahn, wo nicht das Ganze, doch der größte Theil von 70,400 Ctr. als Transport zukommen mit | 50,000 " |

Summa 231,310 Ctr.

Gewiß für einen District von 3 Stunden Länge und 2½ Stunden Breite für die Bahn ein erfreuliches Resultat.

Die Transporte für diese Gegend werden alsdann zu Berg, wie zu Thal, in Wissen oder in Bezdorf an der Sieg, gemacht werden müssen. —

Wissen an der Sieg den 28. Febr. 1845.

Auf Ihr geehrtes Schreiben vom 22. d. M., die Frequenz-Berechnung für die projectirte Eisenbahn durch das Siegthal bis hier betreffend, haben wir folgendes ergebenst zu bemerken:

Die von Hrn. Beinbauer aufgestellte, Ihnen mitgetheilte Berechnung, über den wahrscheinlichen Transport von Colonial-Waaren, bezieht sich wahrscheinlich nur auf die nächste Umgebung von Siegen. Zählt man nun im Kreise Siegen 35,000 Einwohner, im Kreise Altenkirchen 29,000 und im Kreise Waldbrühl 16,000, so würde sich die Frequenz auf der Siegbahn, gegen die Aufstellung des Hrn. Beinbauer um $\frac{9}{16}$ höher stellen, da die letztgedachten Kreise bei der Siegbahn concurriren.

Durch die Beziehung von Steinkohlen oder Coaks per Eisenbahn bis Bezdorf würden zu den, im Sarnisch- und Siegen'schen und hier ganz in der Nähe liegenden 35 Hütten, welche jetzt mit Holzkohlen betrieben werden, doch aller Wahrscheinlichkeit nach noch 20 Hütten oder Hochöfen gebaut, welche mit Steinkohlen oder Coaks betrieben würden. — Rechnet man nun den Betrieb eines Hochofens jährlich auf 200 Tage, so würde dieses im Ganzen 4000 Tage oder circa 570 Wochen ausmachen. Jeder Hochofen verbraucht wöchentlich 125 Tonnen, à 20 Etr. oder 2500 Etr. Coaks, oder 5000 Etr. Steinkohlen, und würden demnach bis hier 3,425,000 Etr. Coaks, oder 6,850,000 Etr. Steinkohlen zum Transport auf der Siegbahn allein zum Hüttenbetrieb kommen.

Da aber ein großer Theil des erzeugten Eisens in gedachter Gegend durch Anlage von Puddlings-Werken hier verarbeitet werden würde, so kann man füglich den Steinkohlenbedarf $\frac{1}{3}$ höher annehmen, als bereits geschehen ist; zumal da man auch diesen Brand mehr in den Haushaltungen einführen würde. Gesezt aber, die Erbauung von Puddlings-Werken fände nicht statt, so käme größtentheils alles producirte Roheisen zur Versendung auf der Siegbahn; wenigstens das bei Steinkohlen oder Coaks erzeugte, was man wenigstens 310,000 Etr. annehmen kann. —

Wenn auch die Erbauung der 20 Hochöfen in der ersten Zeit noch nicht erfolgen wird, so sind doch jetzt schon 4 zur Erbauung projectirt, welche immerfort betrieben werden sollen; daher mit Berücksichtigung der nöthigen Ruhezeit, zum Zustellen, in 180 Wochen à 100 bis 130 Tonnen, oder 2000—2600 Etr. Coaks, = 360,000—468,000 Etr. consumiren; sowie das von Hrn. Stein in Kirchen im Bau begriffene Puddlings-Werk bei schwachem Betrieb jährlich an 40 bis 50,000 Etr. consumiren wird.

Indem wir hoffen, daß der Bau der Bahn hieher ausgeführt wird, sehen wir schon im Geiste die Regsamkeit, welche dadurch herbeigeführt werden wird, und freuen uns schon im voraus auf das gute Gelingen der angewandten Mühe, um dieses nützliche Werk ins Leben zu rufen; und zeichnen mit fröhlichem Glückauf!

J. P. Bieser.

E. Daub,
Berg- und Hüttenverwalter.

VII. Die Zweigbahn von Oberbrechen aus nach Wehlar und Gießen hin, würde in Folge des Anschlusses an die Thüringer-Bahn und in Anbetracht der kürzern Linie nach dem Rhein, und vom Rhein her, nach gesammelten und mitgetheilten Notizen, der Bahn an Frachtgütern jährlich an 3,500,000 Centner zuführen. Da die Ausfuhr an Landesproducten, und der nähere Güterzug vom Rhein-strome aus nach der Weser und Leipzig hin, alles diesen kürzern Weg wählen wird.

VIII. Aus den hier aufgestellten Frachtverhältnissen ergibt sich für diese Bahn eine außerordentlich starke Frequenz für Güter-Transporte; und wird für die Folge von der größten Bedeutung werden; wenn die Verbindungen in allen Theilen vollkommen hergestellt sind.

Rechnet man nun diejenige Fracht noch dazu, welche, durch den Anschluß der Köln-Mindener-, Köln-Aachener-, den Zufluß von Holland, den Zufluß von der Neckar- und Taunus-Bahn, und von der Ueerrheinseite her, diese Bahn zu passiren hat, so kann man mindestens noch 4,500,000 Etr. annehmen, ohne die Sache zu übertreiben.

Auf der beigefügten Karte No. II., worauf die sämtlichen Hüttenwerke, welche an dem Sieg-, Aster-, Wilde- und Hel-

Lehr-Flüsse liegen mit ihrer Entfernung und ihrer Production genau bezeichnet sind, ergibt sich: welche Masse von Steinkohlen und Coaks alljährlich verbraucht, und was an Production von sämtlichen Werken ausgeführt wird.

Alle Bedürfnisse, sowie alle Productionen, fließen dieser Bahn zu; und durch den Betrieb mit Steinkohlen und Coaks werden seiner Zeit von Jahr zu Jahr die Frachten in zunehmendem Maße wachsen, und noch mehrere Werke entstehen.

Betrachtet man nun, was aus dem Innern des Landes von allen Seiten dieser Bahn zugeht, und nimmt man, aus dem Auslande, von den angeschlossenen vereinigten Bahnen, den Verkehr dazu, so stellt sich gewiß ein Resultat heraus, was noch kein Project aufzuweisen im Stande war.

Um mit einem Blick das Ganze zu übersehen, füge ich die Zusammenstellung sämtlicher Transport-Tabellen umstehend bei:

Zusammenstellung der sämtlichen Frachtgüter, welche sich auf der Internen Wiesbaden = Drenzer = Bahn bewegen werden.

No.	Recapitulation der Tabellen.	Anzahl der Zentner.
I.	1607000
II.	1380000
III.	1460000
IV.	146000
V.	370000
VI.	4135810
VII.	3500000
VIII.	4500000
Summa.		17098810

Personen-Frequenz.

Nach eingezogenen und zusammengestellten Daten würde sich auf dieser Bahn nach dem gegenwärtigen Verkehr jährlich eine Frequenz von 450,000 Personen herausstellen; es dürfte jedoch diese Frequenz sich noch bedeutend erhöhen, da die Verbindung mit dem Süden und Norden und der Osten mit dem Westen nach allen Richtungen hin auf dem kürzeren Wege in dem deutschen Eisenbahnnetz verbunden ist; und es läßt sich deshalb eine feste Bestimmung darüber für den Augenblick eben so wenig feststellen, als man früher bei jedem andern Entwürfe eines Eisenbahnprojectes zu thun im Stande war.

Die Beweise liegen uns aber von allen Eisenbahnen vor, und zeigen: wie bei jedem Unternehmen nach dessen Ausführung sich die Frequenz an Güter- und Personen-Transport von Jahr zu Jahr vermehrt hat, und auf diese Gründe hin, darf man bei dieser Bahn es um so sicherer annehmen, da nicht jedes Land solche Productivität hat, als das Nassauer Land und dessen angrenzende, mit dieser Linie verbundene, Länder.

Viele Bahnen Deutschlands könnte ich hier namhaft machen, die theilweise nur eine einseitige Verbindung in das Bahnnetz darbieten, und dennoch sehr gut rentiren. Wie sollte man also noch einen Zweifel erheben, daß sich diese Bahn nicht noch weit besser rentiren könne, wo sie nach allen Seiten hin in das deutsche Eisenbahnnetz eingreift, und selbst aus ihrem Innern so productiv ist.

Viele Zweifel sind über diesen Gegenstand schon hier und da aufgetaucht und Meinungen zu Tage gefördert worden; z. B., daß auf der Strecke der Bahn nicht so viele Menschen wohnten, um solche eine Frequenz hervorzubringen; allein dies liefert wieder einen neuen Beweis, daß diejenigen, welche eine solche Meinung hegen, sich weder in die wahre Sachlage eines Landes, noch in das Ineinandergreifen eines Eisenbahnsystems richtig hinein denken konnten, und nur eine oberflächliche Meinung, ohne alle Beweisgründe, abzugeben im Stande sind.

Ich erlaube mir hier einen Gegenbeweis aufzustellen, wodurch selbst der Nichtsachkenner zur besseren Einsicht bei einigem Nachdenken gelangen kann.

Auf der Brücke zu Mainz und Köln wohnen auch keine Menschen; das rechte und linke Ufer des Rheins ist aber durch die Brücke

verbunden, und die Frequenz der Brücke dadurch hergestellt; dasselbe Bewandniß hat es mit dieser Internen-Eisenbahn. Man denke sich einen Kreis, welcher stets in seinem Halbmesser umgangen werden müßte, um von Osten nach Westen und von Süden nach Norden zu kommen; wenn dieser Kreis aber in gerader Linie von Osten nach Westen und von Süden nach Norden durchschnitten würde, so wird sich ergeben: daß man auf viel kürzerem Wege von einem Ende zum andern gelangen kann, und jeder Reisende, sowie alle Waarentransporte, werden nun den kürzesten Weg wählen. — Das scheint der beste Vergleich mit dieser Nassauer Internen-Bahn zu sein, welcher sich für die größte Rentabilität ausspricht.

Außerdem bewegen sich nun noch alle jene Frachtgüter auf der Bahn, welche innerhalb des Kreises erzeugt und zum Transport ausgeführt, und ebenso die in demselben Kreise wohnende Population.

Im Bezug auf die Ausführung eines Eisenbahnprojectes fühle ich mich besonders bewogen: einige Anmerkungen hier beizufügen, um seiner Zeit nutzbare Anwendung davon machen zu können.

Es ist sehr schätzenswerth, wenn eine Gesellschaft bei der Ausführung eines solchen Unternehmens vorab alles wohlweislich in Ueberlegung und Berathung zieht, um nicht durch einen voreiligen Schritt später in große Nachtheile zu gelangen, und es sind deshalb folgende Punkte genau zu prüfen:

1. Wenn auf der herausgesuchten und gefundenen Bahnlinie die weiteren Vorarbeiten, als da sind: Nivellement, Berechnung und Aufstellung der Kosten-Anschläge, Ankauf des Terrains, sonstige Ablösungen und Ausgleichungen verschiedener Realien zc. vorgenommen werden, so soll dieses mit vieler Umsicht geschehen, damit die Kosten der Vorarbeiten so billig als möglich hergestellt werden.
2. Bei der Wahl einer Direction soll man Leute wählen, welche Kenntnisse und Umsicht besitzen, und weder Rang noch Stand bevorzugen, sondern nur solche Männer wählen, die in jeder Hinsicht befähigt sind, dem Guten der Sache mit Rath und That zu nutzen.
3. Soll jedes Privat-Interesse fern, und ohne Ausnahme nur das Interesse des Ganzen im Auge gehalten werden.
4. Soll man eine in allem Detail genau ausgearbeitete Vorarbeit, und zwar unter Angabe verschiedener Motive herstellen lassen, um Vergleiche für das Bessere anstellen zu

nen. Man soll lieber etwas mehr für die Vorarbeiten ausgeben, als später bei der Ausführung des Baues in Nachtheile zu gerathen.

5. Können die Vorarbeiten sowohl als die ganze Leitung der Ausführung des Baues in Entreprise gegeben werden nach Procenten des Anlage-Capitals; dadurch ist die Gesellschaft der Actionäre vorab sicher gestellt, daß die Vorarbeiten, sowie die Leitung des Baues auf einer gewissen Basis beruhen und der Etat nicht überschritten werden kann.

Es wird interessant sein, hier ein Beispiel von einer Deutschen Bahn anzuführen, welches vielleicht manchem nicht so bekannt ist; und doch für jedes neue Unternehmen, was ins Leben treten soll, von Interesse sein dürfte.

Durch öffentliche Blätter sowohl als privatim ist es bekannt geworden, daß bei der Rheinischen Bahn große Mißgriffe gemacht wurden, daß die Vorarbeiten allein von der Summe des Anlage-Capitals von 8,301,070 Rthlr. nahe an 10 Procent weggenommen haben. Ferner, daß durch die Wahl einer andern und bessern Bahulinie die ungeheuren Kosten der großen unnützen Tunnels und Viaducte, um bedeutendes hätten können vermindert werden; wodurch die Zinsen geringer, und die Rentabilität der Bahn weit günstiger sein würde, als selbige ist.

Selbst bei der größten Frequenz kann durch ein zu hohes aufgewandtes Anlage-Capital und fehlerhafte Verwaltung, eine Eisenbahn nicht hinlänglich rentiren. Man stellte bei der Rheinischen Eisenbahn Directoren an, welche den Gehalt eines Ministers bezogen; man gab selbigen noch außerdem Diäten, um Reisen zu machen, um das zu erfahren und zu lernen, was sie vor ihrer Anstellung hätten wissen sollen. —

Auf diese Weise ergab sich nun; wie man aus allem erschen hat, der größte Nachtheil für die Actionäre.

Es soll einem Ingenieur wahrlich nichts daran liegen: durch Aufführung großer unnützer Bauwerke sich einen berühmten Namen in der Welt machen zu wollen. Nein! es soll ihm mehr daran liegen: bei einem Unternehmen das Nützlichste und Zweckmäßigste des Ganzen im Auge zu haben, und durch solide und billige Ausführung der Unternehmung zu nützen; dieses glaube ich, wird ihm einen größeren Ruf erwerben, als große unnütze, für die Actionäre nachtheilig ausgeführte Bauwerke herzustellen.

Eine Direction hat ferner, im vorkommenden Falle, wo die Bahn in eine andere einmündet, darauf zu sehen und zu bewirken, daß die Bahnhöfe vereinigt werden; dadurch werden große Kosten erspart, und der Verkehr ist weit bequemer und vortheilhafter, als wenn der Transport von einem Bahnhofe zum andern unterbrochen ist. Gleichzeitig sind die Bahnhöfe und Stationsplätze am zweckmäßigsten der Art einzurichten, daß sich die Wagenhalle unmittelbar an das Stationshaus anschließt, damit die Passagiere sogleich aus dem Wartesaale in die Halle unter gleichem Niveau in die Wagen einsteigen können, und nicht erst Treppe auf, Treppe ab, bei Regenwetter und ungünstiger Witterung wohl gar noch durch Umwege zu den Wagen gelangen müssen; wie uns das Beispiel so mancher Bahn der Art vorliegt. Man soll das Beispiel der Wien=Glognitzer-, Berlin=Stettiner-, Berlin=Frankfurt a. d. O., Berlin=Anhaltischen- und Sächsisch-Bairischen-Bahn zc. zum Muster nehmen; und alle Wünsche der Art werden erfüllt sein.

Die Direction soll jeden überflüssigen Luxus großartiger, kostspieliger Bauten vermeiden, aber keine Opfer scheuen, das Allerzweckmäßigste und Bequemste herzustellen; da dies der sicherste und größte Hebel eines Eisenbahn-Unternehmens ist.

Bei einer Bahn, auf welcher sich vorzüglich viel Gütertransport bewegt, soll die Direction unbedingt darauf hinarbeiten: derselben durch Herstellung vortheilhafter Transport-Wagen und bequemer und zweckmäßiger Ab- und Auslade-Nemisen, sowie Güter-Niederlagen für die Güter anlegen zu lassen.

Ferner sollte zur Bequemlichkeit, um die größte Frequenz in jeder Art zu erzielen, eine eigne Wagen-Classe erbaut und angeschafft werden für die Landleute, welche ihre Marktproducte nach den größten Städten führen wollen; was auch bei der Wien=Glognitzer- und Bonner-Bahn bereits eingeführt ist, so daß jeder Landmann seine Traglast frei hat, und er nur seinen Platz zum geringsten Satz für die Person bezahlt. Durch diese Einrichtung ist der beste Vortheil einer Bahn, und der größte Vortheil für die Bewohner des Landes, sowie für die Stadtbewohner herbeigeführt. Dadurch ist es für den Landmann möglich und vortheilhaft, die Bahn zu benutzen; indem er schnell nach der Stadt, und wieder zurück, ohne zu ermüden an seine Arbeit kommt. Der Stadtbewohner genießt den Vortheil, daß der Markt mit Producten aller Art gefüllt ist, und dadurch wohlfeiler einkaufen kann. Der Bahn kann es einerlei sein, ob ein Wagen

mehr oder weniger mit dem Convoje geht; und dadurch wird nur die Einnahme erhöht.

Durch die Verminderung der Fahrpreise hat sich in neuerer Zeit in England, Belgien und Deutschland ergeben, daß die Frequenz bedeutend stärker wurde, und die Einnahmen sich vermehrt haben; was auch selbst bei der Rheinischen Bahn, rücksichtlich der Frachten von Antwerpen bis Cöln sich erwiesen hat.

In einem Lande, wie das Nassauer Land, welches so reich an Mineralien und Producten aller Art ist, soll auch sogleich von Anfang an eine Eisenbahn-Direction darauf Bedacht nehmen: verschiedene Fracht-Tariffätze aufzustellen, damit je nach Art und Beschaffenheit, dem oder jenem Producte die Gelegenheit dargeboten, es mehr und mehr ausbeuten, und nach dem Auslande auszuführen zu können; wodurch der Wohlstand von Tag zu Tage mehr gehoben wird.

Je größer und zweckmäßiger die Umsicht und Handhabung einer Direction bei einem Eisenbahn-Unternehmen ist, desto rentabler wird es für die Actionäre; und noch größere Vortheile wird es dem Lande selbst darbieten.

Um dieses Schriftchen nicht zu einem größeren und weitläufigern Volumen auszu dehnen, habe ich nur das wesentliche der Sache in möglicher Kürze berührt, und schließe mit dem Wunsche, daß diese meine Andeutungen, welche auf gemachter Erfahrung beruhen, allgemeynen Anklang finden, und daß das in Rede stehende Project zur baldigen Ausführung kommen möge.

Zum Schlusse füge ich noch eine Tabelle nach der Aufstellung des Hrn. Freiherrn Friedr. Wilh. v. Reden bei, welche eine vergleichende Uebersicht der Anlage- und Einrichtungskosten fast sämtlicher Eisenbahnen Europa's darstellt.

Vergleichende Uebersicht der Anlage- und Einrichtungskosten fast sämmtlicher Eisenbahnen Europa's.

Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahn	Länge in deut- schen Meilen.	Durchschnitts- kosten einer Meile in Ehr. pr. Cour.	Erläuterungen.
1	London=Blackwall	0,75	8785745	Außergewöhnliche Terrain- schwierigkeiten; Viaduct von 12060 Fuß Länge, auf Pfei- lern von 10 Fuß Höhe und Bogen von 30 Fuß Span- nung; bewegende Kraft 2 stehende Maschinen an jedem Ende von resp. 115 und 75 Pferdekraft.
2	London=Green- wich	0,8	5862500	Die ganze Bahn ist ein Viaduct von 20 Fuß Höhe, welcher auf 878 Bogen mit 18 Fuß Spannung ruht, und gleich der vorigen über einen Theil von London hinführt.
3	Manchester=Leeds (mündet bei Nor- manton in die North=Midland= Bahn)	10,7	2064000	8 Tunnel, von denen einer 8580 Fuß lang ist; 5 Via- ducte; theueres Terrain.
4	Manchester Bir- mingham (Creve)	6,3	2040000	Sehr große Erdarbeiten; 2 Viaducte, von denen einer 2179 Fuß lang und 111 Fuß hoch.
5	London=Croydon.	2,2	1873440	Der s. g. London Clay macht hier, wie bei vielen Englischen Eisenbahnen, die Arbeiten sehr schwierig und sehr theuer; 2 Viaducte; 1,7 Englische Meile gemeinschaftlich mit der Lon- don=Greenwich=Bahn.

Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahn.	Länge in deutschen Meilen.	Durchschnitts- Kosten einer Meile in Thl. pr. Cour.	Erläuterungen.
6	Manchester = Bolton	2,15	1869767	Hohe Landpreise und bedeutende Erdarbeiten.
7	Paris = Versailles (linkes Ufer)	2,25	1822000	2 Tunnel; Viaduct von 1080 Fuß Länge, auf 2 über einander befindlichen Reihen Bögen von zusammen 100,8 Fuß Höhe ruhend; hohe Terrainpreise.
8	Edinburgh = New- haven	0,33	1770000	Actien-Kapital 140000 £. St.; Tunnel; sehr erhebliche Erdarbeiten.
9	Great = Western (London Bristol)	25,16	1637718	Große Terrainschwierigkeiten; 8 Tunnel unter denen 1 von 1,75 Engl. Meile Länge; 2 bedeutende Viaducte.
10	London = Birming- ham	24,05	1583980	Sehr kostbare Erdarbeiten; Clay; 7 Tunnel; 4 Viaducte.
11	Dublin = Kings- town	1,3	1565351	Hoher Preis des Terrains.
12	Eastern = Counties (London-Colchester bis jetzt Lond. Brentwood)	10,9	1560000	Außerordentlich hohe Terrainpreise (wie bei den vorstehenden) und bedeutende Terrainschwierigkeiten; Viaduct von 160 Bögen.
13	Paris St. Ger- main	2,48	1486000	2 Tunnel, deren einer 588 Fuß lang ist; 2 bedeutende Brücken über die Seine.
14	Liverpool = Man- chester	6,57	1435000	Große Terrainschwierigkeiten; 3 Tunnel:
15	London = Brighton	9,1	1214835	Ohne die, mit den London-Greenwich und London-Croydon-Bahnen gemeinschaftlichen 9,25 Engl. Mn.; sehr schwie-

Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahn.	Länge in deutschen Meilen.	Durchschnittskosten einer Meile in Tpl. pr. Cour.	Erläuterungen.
				rige Erdarbeiten; 5 Tunnel; 3 Viaducte.
16	Paris-Versailles (rechtes Ufer)	3,05	1206000	1400 Ruthen gemeinschaftlich mit der Paris-St. Germain-Bahn; sehr hoher Preis der Grundstücke.
17	Sheffield = Noterham	1,12	1196428	Bedeutende Erdarbeiten.
18	Hartepool	3,2	1157521	
19	North = Midland (Derby = Leeds mit Zweigbahn nach Sheffield vergl. d.)	15,75	1139407	Sehr kostbare Erdarbeiten; 7 Tunnel, deren einer 5280 Fuß lang ist, 3 große Viaducte.
20	Chester = Birkenhead	3,2	1083365	Bedeutende Erdarbeiten; Tunnel; Viaduct.
21	Newcastle = Nord-Shields	1,75	1072000	Schwierige Erdarbeit; kleiner Tunnel.
22	London = South-Western (South-Hampton) ohne d. Zweigbahn nach Gosport.	16,4	976534	Sehr schwieriges Terrain; 4 Tunnel, wovon einer 4500, 2 andere resp 1800 Fuß lang sind; schwerer Clay.
23	South-Eastern (London = Dover, bis jetzt Redstone-Hill bis Ashford.)	14,2	952000	Einige bedeutende Erdarbeiten; 4 Tunnel, wovon einer 6600, ein anderer 4260 Fuß lang; gemeinschaftlicher Bahnhof mit der Brighton- und Groyden-Gesellschaft.
24	Birmingham = Gloucester	10,3	949190	Größter Abtrag 85 Fuß; größter Auftrag 62 Fuß; ein Tunnel.
25	Durham = Junction	1	871000	Viaduct.

Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahn.	Länge in Meilen.	Durchschnitts- kosten einer Meile in Fr. Fr. Cour.	Erläuterungen.
26	Napoli = Nocera e Castellamare	4	854250	
27	Montpellier = Nîmes	4,3	850000	Staatsbau; Anschlag.
28	Devon = Cornwall	10,2	846090	Kostenanschlag.
29	Paris = Corbeil	4,15	840000	Bedeutende Bauwerke, z. B. die Ueberbrückung am äußeren Boulevard von Paris; der Viaduct zu Choisy-le-Roy.
30	Birmingham = Derby = Junction (Hampton = Derby)	8,3	831446	2 Viaducte von resp. 1310, und 807 Fuß Länge.
31	Rheinische Eisen- bahn (Köln = Belgische Gr.)	11,3	825000	Sehr schwieriges Terrain; 4 Tunnel, wovon einer 5160, ein anderer 3288 Fuß lang; Viaducte bei Birtscheid und über das Thal Gneuse; Brücke über die Rör; Doppelgleise.
32	Canterbury = Whit- stable.	1,3	824610	3 geneigte Ebenen $\frac{1}{31}$, $\frac{1}{45}$ und $\frac{1}{53}$ mit stehenden Ma- schinen.
33	Ans = Frontière belge.	6,35	821000	Anschlag.
34	Edinburgh = Glas- gow.	9,8	820410	Bedeutende Erdarbeiten; 5 Tunnel; 3 Viaducte, wovon einer 2160 Fuß lang.
35	Midland = Coun- ties. (Rugby = Derby auf der Straße von London nach Birmingham.)	10,3	818187	Schwieriges Terrain; 4 Viaducte; 3 kleine Tunnel.
36	Glasgow = Pristley	3,8	812120	Dhne die, mit der Glas-

Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahn.	Länge in deutschen Meilen.	Durchschnittskosten einer Meile in Thlr. pr. Cour.	Erläuterungen.
	und Greenock			gow=Thr gemeinschaftlichen 7 Engl. Meilen umfassende Erdarbeiten; Einschnitte von bis zu 60 Fuß; 2 Tunnel; 2 Viaducte.
37	Chester-Grewe	3,78	808113	Viaduct; Aquaduct.
38	Paris-Rouen.	17,05	804000	Rectificirter Anschlag; 600 Ruthen von der Paris=St. Germain-Bahn.
39	Frankreichs Staats-Eisenbahnen.		764000	Großer Durchschnitt nach den jetzigen Berechnungen.
40	Lille und Valenciennes-Frontière.	3,63	740000	Anschlag; Staatsbau.
41	North-Union. (Preston-Parke side.)	5,3	731857	Bedeutende Erdarbeiten; kleiner Tunnel.
42	St. Petersburgs Zarskoje-Selo, Pawlowsk.	3,6	730000	Brücke über den Canal der Fontanka von 61 Fuß Spannung; außerordentlicher Kostenaufwand an andern Bauwerken.
43	Grand-Junction. (Birmingh. Warringt.)	17,7	727340	Clay-Boden; 2 Tunnel; 3 Viaducte.
44	Great-North of England, Newcastle-York.	9,6	695926	Einige bedeutende Erdarbeiten. Von den vielen Projecten einer Eisenbahnverbindung Londons mit Edinburgh sind die der Ausführung am nächsten gebrachten: London, Cambridge, Lincoln, York (von wo bereits Eisenbahn bis New-

Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahn.	Länge in deutschen Meilen.	Durchschnitts Kosten einer Meile in Tblr. v. Cour.	Erläuterungen.
				castle), Newcastle, Edinburgh und London. (bis Lancaster auf bereits vorhandenen Bahnen) Lancaster, Carlisle, Glasgow, Edinburgh.
45	York=North=Midland. (York=Methby) nebst Seitenbahnen.	5,86	686008	
46	Düsseldorf=Elberfeld.	3,75	679000	Viaduct bei Somborn, 310 Fuß lang; geneigte Ebene von 7800 Fuß Länge bei Erkrath; $\frac{1}{30}$ Steigung mit 2 stehenden Dampfmaschinen von je 50 Pferdekraft.
47	Glasgow= Paisley= Ayr.	8,6	632712	Viaduct; kleiner Tunnel.
48	Bristol= Exeter.	16,17	628124	Actienkapital; Tunnel von 3600 Fuß Länge.
49	Lancaster= Preston.	4,34	625200	Einige bedeutende Erdarbeiten; zwei Viaducte.
50	Hull= Selby.	6,5	618461	
51	Durham= Sunderland.	2,8	612571	Betrieb der ganzen Bahn durch 8 stehende Maschinen; Clay; größter Abtrag 60 Fuß.
52	Wien= Wloggnitz.	10	593600	Die außerordentliche Frequenz dieser Bahn machte für Fahrzeuge und Bauwerke einen außergewöhnlichen Kostenaufwand erforderlich; auch ist größtentheils Doppelgeleise vorhanden. Die Kosten der

Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahn.	Länge in deutschen Meilen.	Durchschnitts- kosten einer Meile in Tblr. pr. Centr.	Erläuterungen.
				Maschinenfabrik und für den Preßburger angefangenen Flüs- gel sind hier ausgeschlossen.
53	Petersburg-Mosk- kau.	90	592000	Erster vorläufiger Kosten- anschlag.
54	Sämmtliche Bel- gische Eisenbahnen		586000	Großer Durchschnitt.
55	Strasburg-St. Louis. (Basel.)	18 ₁₀₅	586000	Drehbrücke über den Rho- ne-Canal; eiserne Brücke über den Canal de la Bruche; desgl. über die Bruche; Ue- berbrückung der Departemen- talstraße Nr. 2.
56	Brandling-Junc- tion.	3 ₁₈	576501	Nicht unbedeutende Erdar- beiten; Clay; geneigte Ebene mit stehender Maschine.
57	St. Etienne-Lyon.	7 ₁₆	552000	5 Tunnel, darunter einer von 4560, ein anderer von 3000 Fuß Länge.
58	Preston-Wyre.	4 ₁₂	539064	
59	Leeds-Selby.	4 ₁₃	529770	Größter Auftrag 50 Fuß; größter Abtrag 43 Fuß; Tun- nel.
60	Bolton-Leigh.	2	528462	Geneigte Ebenen mit stehen- den Maschinen, $\frac{1}{30}$ auf $\frac{1}{12}$ Engl. Meile und $\frac{1}{82}$ auf $\frac{1}{15}$ Engl. Meile Länge.
61	Augsburg-Nord- grenze.	46	525000	Mittel des ersten und zwei- ten Kostenanschlages.
62	Thames-Haven.	5 ₁₈	520000	Actienkapital; die Strecke von London bis Rufford ge- hört der Eastern-Counties- Gesellschaft.

Laufende No.	Bezeichnung der Eisenb. lhn.	Länge in deutschen Meilen.	Durchschnitts- Kosten einer Meile in Thlr. * pr. Cour.	Erläuterungen.
63	Northern = Eastern. (Stratfort = Hocker = hill.)	6 ₇₂	486290	Anschlag; leichte Erdarbei- ten.
64	Clarence. (mit 3 Zweigbah- nen.)	7	478571	
65	Newcastle = Carl- isle.	13 ₇₃	478571	Einige erhebliche Erdarbei- ten; 2 Viaducte.
66	Frontière = Tour- nay.	2 ₇₄	467000	Anschlag.
67	Mecheln = Antwer- pen.	3 ₇₄	463000	Doppeltes Geleise.
68	Mecheln = Brüssel.	2 ₇₇	462600	Desgl.
69	Dundee = Newtyle.	2 ₇₅	455600	Geneigte Ebenen mit ste- henden Maschinen, ¹ / ₁₀ auf 0 ₇₅ Engl. Meile Länge, ¹ / ₂₅ auf 1 Meile, ¹ / ₁₃ auf 0 ₇₅ Meile Länge.
70	Dublin = Drogheda	6 ₇₈	450000	Doppelgeleise.
71	Courtray = Fron- tière.	2 ₀₃	445000	Anschlagsumme.
72	Mecheln = Ans.	11 ₇₈	443000	Doppeltes Geleise.
73	Amsterdam = Haar- lem.	2	437500	Bedeutende Wasserbauten und hohe Landpreise.
74	Amsterdam = Arn- heim.	12	437500	Anschlagsumme.
75	Ulster (Belfast = Armagh.)	7 ₇₇	434297	Schwierige Erdarbeiten.
76	Garnkirch = Glas- gow.	1 ₇₇	423140	Erdarbeit nicht bedeutend.
77	Braine le Comte = Namur.	8 ₇₈	398000	Anschlagsumme.
78	Berlin = Potsdam.	3 ₇₅	397956	Hat als eine der ältesten

Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahn	Länge in deutschen Meilen.	Durchschnittskosten einer Meile in Thlr. pr. Cour. *	Erläuterungen.
79	Würtemb. Eisenbahnen.	43	393000	Bahnen verhältnißmäßig viel Leihgeld zahlen müssen. Kostenanschlag.
80	St. Waast la Haut = Denain.	1,15	386000	
81	Bristol = Gloucester	7	382457	Anschlagssumme; 4200 Fuß langer Tunnel.
82	Brüssel = Quiévrain.	11	373000	¼ doppeltes Geleise.
83	Stockton = Hartlepool.	1,77	364558	Anschlagssumme; Viaduct von 92 Bogen.
84	Bishop = Auckland = Weardale.	1,78	357333	Anschlagssumme; größter Abtrag 78 F.; Tunnel.
85	Hamburg = Bergedorf.	2,1	357100	Dammarbeiten im Hammerbrook; Brücken von zusammen im Lichten resp. 105, 72, 44, 30 Fuß Oeffnung.
86	Weser = Rhein = Bahn. (Richtung Hamm = Duisburg.)	38	355000	Anschlagssumme.
87	Leipzig = Dresden. (bis zur Pr. Grenze.)	17	353000	3173 Ellen freie Brücken; Muldebrücke 677 Ellen; Viaduct bei Dschag 717 Ellen; Elbbrücke bei Riesa 604 Ellen; Viaduct bei Köderau 1150 Ellen; Tunnel bei Oberau 900 Ellen; Doppelgeleise.
88	Taunus = Bahn.	5,5	349800	Wegen der Beschaffenheit des Bodens schwierige Erdarbeit; Riddabrücke mit 9 Bogen; theurer Ankauf des Terrains.

Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahnen.	Länge in deutschen Meilen.	Durchschnitts-Kosten einer Meile in Tplr. pr Cour.	Erläuterungen.
89	Edinburgh = Dalkeith.	1/6	342870	Geneigte Ebene $\frac{1}{307}$ lang 3480 Fuß, mit stehender Maschine; Tunnel von 1716 Fuß Länge.
90	Mailand = Monza.	2/5	337600	
91	Arbroath = Forfar.	3/2	335000	Größter Abtrag 36 Fuß; größter Auftrag 29 Fuß.
92	Lombard. = Venezianische. (Mailand = Venedig.)	39/25	331154	Anschlagssumme.
93	Olmütz = Prag.	37/7	325990	Anschlagssumme.
94	Slamannan.	2/7	310185	Viel Moorgrund; geneigte Ebene $\frac{1}{227}$ mit stehender Maschine.
95	Paislay = Kenfrew.	0/65	309230	Ohne erhebliche Terrainhindernisse.
96	Magdeburg = Leipzig. (bis Sächf. Grenze.)	14/5	288730	43 größere Brücken, wovon die Saalbrücke mit 30 Pfeilern; Bahnhofanlagen in und bei Magdeburg; Doppelgleise.
97	Mecheln = Ostende.	16/9	288000	Doppeltes Geseise auf 7/16 Meilen.
98	Badensche. (Mannheim = Heidelberg.)	2/5	277276	
99	München = Augsburg.	9	269900	Moose nehmen fast die Hälfte der Bahnlinie ein; bedeutende Brücken, z. B. über den Lech mit 325 Fuß Lichtweite, Amper 190 Fuß, Paar 112 Fuß.

Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahnen.	Länge in deutschen Meilen.	Durchschnittskosten einer Meile in Thlr. pr. Cour.	Erläuterungen.
100	Sächsisch-Bairische. (Leipzig=Grimmitschau.)	9 ₀₄	269000	Schwierige Erdarbeiten; Brücken, z. B. Pleißebrücke 290 Ellen; Mühlgrabenbrücke 270 Ellen lang.
101	Dundee-Anbroath.	3 ₇₅	268000	Fast ohne Steigungen; leichte Erdarbeiten.
102	Berlin-Hamburg.	36	263900	Kostenanschlag für die Bahn am rechten Ufer.
103	Aylesbury.	1 ₇₅	263533	Leichte Erdarbeiten.
104	Landen-St. Trond	1 ₇₅	260000	
105	Berlin=Frankfurt a. d. D.	10 ₇₅	252908	Leichte Erdarbeiten bis zur Umgegend von Frankfurt, wo eine sehr stark geneigte Ebene; nur eine bedeutende Brücke bei Erkner.
106	Leicester-Swanington.	3 ₇₄	251290	Viele stark geneigte Ebenen, darunter $\frac{1}{17}$ und $\frac{1}{29}$ mit stehenden Maschinen; Tunnel 1 Engl. Meile lang.
107	Hannover-Minden. (bis zur Pr. Grenze.)	8 ₇₄	249500	Kostenanschlag.
108	Maïs=Beaucaire.	9 ₃₃	246000	
109	Grand=Combe=Maïs.	2 ₇₃	245000	
110	Strada=Leopolda. (Florenz-Livorno)	12 ₇₄	240700	Anschlagssumme; 2 Tunneln von resp. 560 und 124 Fuß Länge; Brücken über die Pi-sa, Arno, Ombrone, Bisenzio.
111	St. Etienne=Andrecieux.	2 ₇₅	240000	
112	Kais. Ferdinands-Nordb. (Haupt u. Zweigbahnen)	61	237024	Großer Durchschnitt, zum Theil auf Veranschlagung beruhend, da erst 42 Meilen befahren werden.
113	Hildesheim=Celle	7 ₂₅	234700	Kostenanschlag.
114	Celle=Harburg.	17 ₇₁	236000	Desgl.
115	Gent=Courtray.	5 ₇₆	231000	
116	Magdeburg=Halberstadt.	6 ₇₅	227000	Berichtigter Kostenanschlag.
117	Berlin-Anhalt. (Berlin=Cöthen.)	20	221196	Viele Brücken und Ueberbrückungen; kostbarer Bahnhof zu Berlin.

Tausende No.	Bezeichnung der Eisenbahnen.	Länge in deutschen Meilen.	Durchschnitts- kosten einer Meile in Thlr. vr. Cour.	Erläuterungen.
118	Andricœur = Ro- anne.	9	220000	Aufträge bis 67 Fuß; 2 Tunnels.
119	Montpellier = Sette.	3,66	220000	Zum Theil Pferdebetrieb; geneigte Ebene $\frac{1}{70}$ auf $\frac{2}{15}$ Engl. Meilen Länge.
120	Ballochnay.	1,13	218060	
121	Hanover = Braun- schweig. (bis Braunschw. Gr.)	5,73	216000	Kostenanschlag.
122	Bonn = Köln.	4,70	215200	Berichtigter Kostenanschlag.
123	Stockton = Dar- lington.	5,14	209375	Bedeutende Steigungen $\frac{1}{33}$ auf $\frac{1}{2}$ Engl. Meile Länge, mit stehender Maschine, fer- ner $\frac{1}{104}$, $\frac{1}{128}$, $\frac{1}{135}$, $\frac{1}{144}$; Curven bis zu $\frac{1}{4}$ Engl. Meile Halbmesser.
124	Hanover = Bremen	15,25	194000	Kostenanschlag.
125	Kais. Ferdinands Nordbahn (Wien = Brünn)	23	193000	3 Viaducte von 89 Bogen und 390 Klafter Länge; 21 Brücken mit 139 Bogen; 198 Straßenübergänge.
126	Braunschw. = Wol- fenbüttel	1,6	190000	Von der ganzen Bahnlänge zwischen Braunschweig und Harzburg (1 Meile Pferde- betrieb) hat die Meile durch- schnittlich nur 141667 Rthlr. gekostet.
127	Berlin = Stettin	18	186000	Berichtigter Anschlag, oh- ne Besorgniß d. Ueberschrei- tung; Bahnhöfe in Stettin und Berlin sind außergewöhnlich kostbar; Aufträge bis 57 F. Höhe; Finowbrücke 48 Fuß Lichtweite, bei 42 F. Höhe; Pechbach- und Schwärzebrücke (20000 Rthlr.); Brücke über den Bukowgraben; Damms- schüttung durch das bedeutende Randowbruch (über 100 F. Tiefe.)
128	Whitby = Pickering	5	18900	Pferdebetrieb; geneigte Ebe- ne von $\frac{1}{11}$, $\frac{1}{28}$, $\frac{1}{44}$, $\frac{1}{55}$

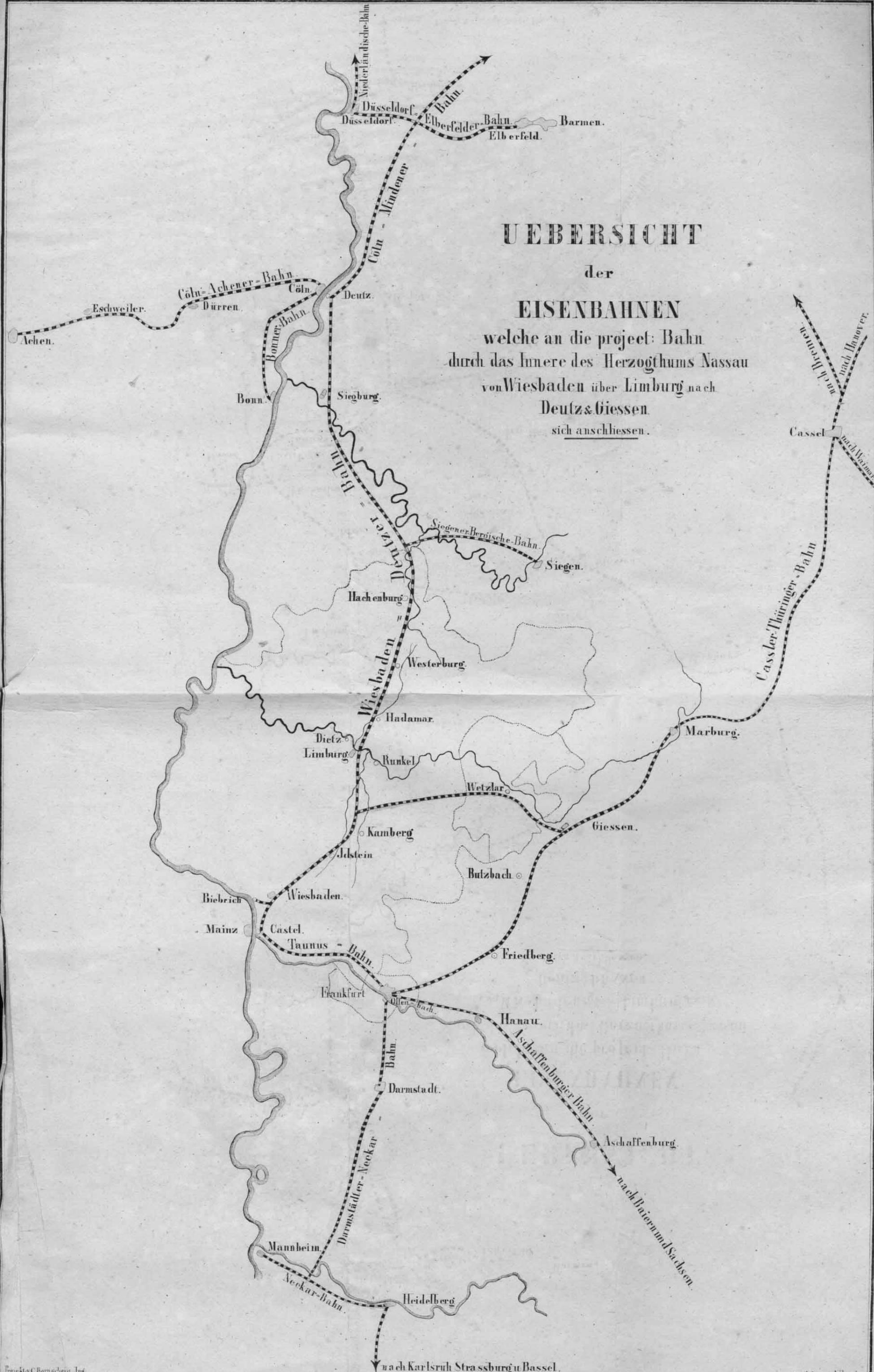
Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahnen.	Länge in deutschen Meilen.	Durchschnittskosten einer Meile in Tblr. pr. Cour.	Erläuterungen.
				$\frac{1}{58}$, $\frac{1}{68}$, $\frac{1}{74}$, $\frac{1}{77}$ n. s. w. Steigung; kleiner Tunnel.
129	Altona = Kiel . .	13 $\frac{1}{2}$	178400	Berichtigter Kostenanschlag.
130	Breslau = Freiburg.	8 $\frac{1}{7}$	172000	Anschlagssumme.
131	Oberschlesische (Bresl. = Oppeln)	10 $\frac{1}{75}$	167000	Erster Kostenanschlag und Nachbewilligung von 300000 Rthlrn.
132	Bordeaux = Teste	7 $\frac{1}{8}$	161000	Ohne die Kosten der Einrichtung und des Betriebsmaterials.
133	Mühlhausen = Thann	2 $\frac{1}{53}$	154000	Ohne die Kosten der Betriebs-Einrichtungen.
134	Kürnberg = Fürth	1	124770	Zum Theil Pferdebetrieb; sehr günstige Terrainverhältnisse; leichte Bauart.
135	Epinac au Canal de Bourgogne	3 $\frac{1}{75}$	106000	Pferdebetrieb.
136	Warschau = Wien (Warschau = Dwiczyn)	43	80700	Anschlagssumme; sehr niedriges Tagelohn; geringer Preis des Grundeigenthums; dennoch bedeutendes Defizit.
137	Boduin = Wadebridge	3 $\frac{1}{1}$	76720	Ohne erhebliche Terrainschwierigkeiten; Aufträge bis 27, Abträge bis 23 Fuß; leichte Bauart.
138	Preßburg = Tirnau	6 $\frac{1}{6}$	67333	Anschlagssumme; Pferdebetrieb.
139	Budweis = Einzbrunden	28	60000	Steigungen von bis $\frac{1}{46}$ auf bedeutenden Längen; Halbmesser von bis 60 Fuß in Krümmungen; dessen ungeachtet viele Felsensprengungen; Pferdebahn; leicht gebaut.
140	Montrond = Montbrison	2	34170	Keine Terrainschwierigkeiten; ohne die Kosten des Betriebsmaterials; Pferdebahn.
141	Praag = Pilsen (Lana)	6 $\frac{1}{9}$	30000	Sehr leicht gebaute Bahn mit Steigungen bis $\frac{1}{48}$; Pferdebetrieb.

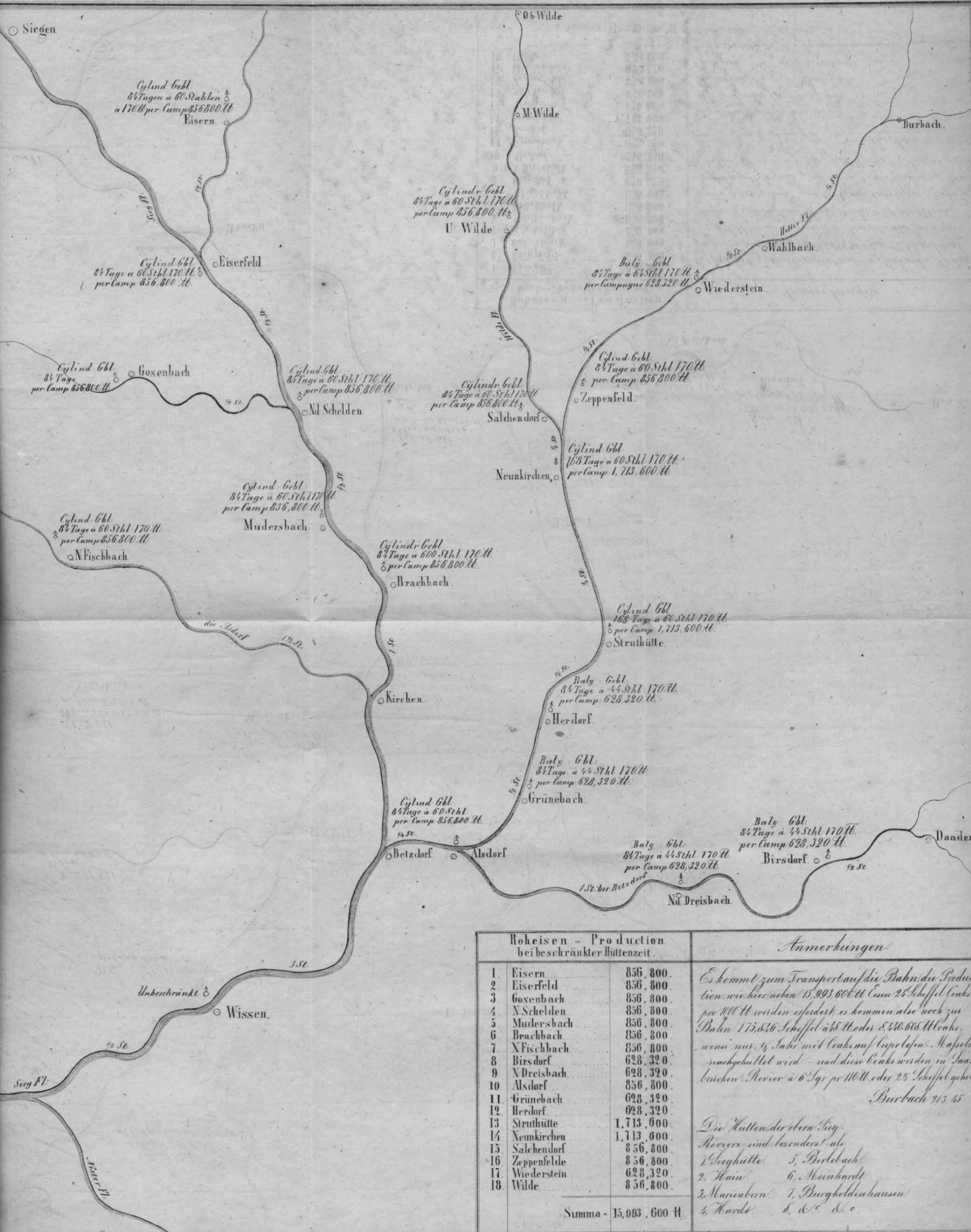
UEBERSICHT

der

EISENBAHNEN

welche an die project: Bahn
durch das Innere des Herzogthums Nassau
von Wiesbaden über Limburg nach
Deutz & Giessen
sich anschliessen.





Roheisen - Production bei beschränkter Hüttenzeit.		
1.	Eisern	856,800
2.	Eiserfeld	856,800
3.	Gosenbach	856,800
4.	N. Schelden	856,800
5.	Mudersbach	856,800
6.	Brachbach	856,800
7.	N. Fischbach	856,800
8.	Birsdorf	628,320
9.	N. Dreisbach	628,320
10.	Alsdorf	856,800
11.	Grünebach	628,320
12.	Herdorf	628,320
13.	Struthütte	1,713,600
14.	Neunkirchen	1,713,600
15.	Salchendorf	856,800
16.	Zeppenfelde	856,800
17.	Wiederstein	628,320
18.	Wilde	856,800
Summa -		15,993,600 H.

Anmerkungen

Es kommt zum Transport auf die Bahn die Production wie hier neben 15,993,600 H. Eisen 24 Schuffel Coaks pro 100 H. werden erfordert, es kommen also noch zur Bahn 115,816 Schuffel à 18 H. oder 2,084,688 H. Coaks, wenn nur 1/2 Jahr mit Coaks auf Capelofen. Maschin nachgehütet wird - und diese Coaks werden in Saarbrücken Revier à 6 Lgr. pr 100 H. oder 25 Schuffel gehen

Burbach 213, 45

Die Hütten der obern Sieg-Revier sind besonders - als

1. Sieghütte. 5. Birlbach
 2. Hain. 6. Meinhardt
 3. Marienberg. 7. Burgheldenhausen
 4. Hardt. 8. &c &c