



Köln 1853

Betzdorfer Digitale Bibliothek



Denkschrift

zur Begründung einer

Köln- (Deutz-) Siegener Eisenbahn mit Zweigbahn von Oekdorf nach Siegen.

I. Einleitung.

Die zum deutschen Bunde gehörigen Staaten befüßen gegenwärtig gegen sechszig größere und kleinere, dem Betrieb eröffnete Eisenbahnen, welche, auf einer Ausdehnung von mehr als 1100 geographischen Meilen, ihre Gebiete in allen Richtungen durchschnitten. Sie sind alle in dem Verlaufe weniger Jahre entstanden, und geben ein erfreuliches Zeugniß von dem, was die vereinte Kraft edler Fürsten, erfahrener Räte und verkündiger Völker vermag, wenn der Segen des Friedens auf den Ländern ruht und nicht die rauhe Hand des Krieges die Werkzeuge menschlichen Fleißes in Werkzeuge der Zerstörung umwandelt.

Vielleicht aber wäre so Großes in so kurzer Zeit nicht zu Stande gekommen, wenn nicht Deutschland — was ihm so oft zum Vorwurfe gemacht wird — in so viele Einzelstaaten zerfiel; denn so wie diese Vertheiltheit zu den Ursachen gehört, welchen es seinen überragenden Standpunkt im Gebiete von Wissenschaft und Kunst verdankt, eben so ist nicht minder der Grund des raschen Aufschwunges seines Schienenbaues in dem regen Wett-eifer zu suchen, den gerade diese Vertheiltheit bei Regirern und Regierten erzeugt, und durch den es manchen der nur von Einem Oberhaupt beherrschten Staatskörper überflügelt hat.

Wie Alles, hat aber auch dieses Verhältniß seine Schattenseite: es rief Leben und Thatkraft hervor, allein es entzog den Anlagen die so nöthige Einheit der Pläne, gehaltete ihnen nicht, unter einen allgemeinen deutschen (oder besser europäischen) Gesichtspunkt gebracht zu werden, und so baute denn jeder Staat seine Bahn oder seine Bahnen mit der größten Rücksicht zwar auf seine unmittelbaren Angehörigen, aber eben darum mehr oder weniger unbekümmert um das Zueinandergreifen zu einem großen Ganzen, und Letzteres nothwendiger Weise nur in so weit ins Auge fassend, als der speciellere Hinblick auf sein Einzelgebiet es ihm erlaube.

Daher ist es gekommen, daß der größere Verkehr jetzt auf manchen Strecken das Ziel auf Umwegen zu erreichen suchen muß, zu dem er unter anderen Umständen auf geradem Wege gelangt sein würde, und daß so für Personen und Sachen Geld und Zeit — also zweimal Geld — verloren geht.

Ein Beispiel hiervon liefert die Richtung, welche der größere Verkehr zwischen Westen und Osten seit Errichtung der Eisenbahnen eingeschlagen hat.

Dieser Verkehr ging früher — und ein Blick auf die Karte zeigt, daß er so gehen mußte — von Köln, der Metropole des Westens, für einen Theil des Personen-Transports in fast gerader Linie, zum Theil aber auch über Arnberg, nach Rassel, Leipzig u. s. w., und wenn er für die Hauptmasse der Reisenden, so wie für den Sach-Transport sich in etwa südlich auf Frankfurt neigte, um von dort sich wieder nach Norden zu wenden, so hatte das seine einleuchtende Begründung darin, daß Frankfurt vermöge seiner Messen, seiner Geldmittel, seiner glücklichen Lage und anderer wohlthätiger Einwirkungen, seit Jahrhunderten der erste Markt für deutsche Producte und deutsche Bedürfnisse war, — das Herz, dem alle Aern deutscher Gewerthätigkeit ab- und zuströmten.

Die erste Bahnlinie, der wir eine Verbindung zwischen größeren Theilen des deutschen Vaterlandes verdanken, die Köln-Mindener Bahn, ging nun vor Allem aus einem specifisch-preussischen Gesichtspunkte hervor; ihr Hauptzweck war: die getrennten Länder-Complexe der preussischen Monarchie einander näher zu bringen, dem

Besten derselben den Transit aus Frankreich und Belgien nach dem Norden Europa's zu erhalten oder zuzuwenden, und London, Paris, Brüssel mit Berlin, Stettin, Königsberg einer, mit Hamburg, Bremen, Lübeck, Stockholm, Peteraburg andererseits zu verbinden.

Sie hat diese Aufgabe aufs glänzendste gelöst, und keine neue Linie kann aufkommen, die ihr ein Gebiet zu entreißen vermöchte, das sie durch treffliche Einrichtungen und einen als musterhaft anerkannten Betrieb sich eben so sehr zu sichern gewußt hat, als es seiner geographischen Lage nach ihr unbestreitbar zu eigen geworden ist.

Alein gerade dadurch konnte sie zur directen Linie von West nach Ost nicht werden; diese will nach Kassel und Leipzig geleitet sein, — sie aber führt über Minden und Hannover nach Magdeburg u. s. w. und beschreibt so eine weite Curve; der Verkehr zwischen jenen beiden Weltgegenden konnte folglich nur für die ersten Zeiten ihr im Allgemeinen anheim fallen und nur so lange ihr verbleiben, als nicht andere Linien entstanden, welche ihn sich zum Haupt-Vorwurfe machten.

Ihre folgte die westhälfische Bahn; allein auch diese steht noch auf einem ganz anderen Standpunkte; auch ihre Bestimmung konnte es nicht sein, West und Ost in absoluter Weise zu verbinden, und daher bietet auch sie, wenngleich ihre Curve schon ungleich geringer ist, noch lange nicht die gesuchte nächste Richtung.

Seit aber eine Eisenbahn von Paris über Straßburg und Metz so recht in das Innere des Südens sowohl, als des Herzens von Deutschland eingerungen, ist eine Bahn in jener geraden Richtung dem deutschen Niederrhein zum dringendsten Bedürfnis geworden, und ihre Herstellung muß eine seiner ersten Sorgen sein, wenn er anders dem Verkehr der französischen Hauptstadt und des ganzen nordwestlichen Frankreichs mit Mittel-Deutschland nicht ganz und gar entsagen will.

Aber nicht allein den französischen, sondern, was noch mehr ist, auch den belgischen Transit wird ihm die Paris-Metz-Mannheimer Linie abwendig machen wollen, sobald sie einmal auf einem ihrer Punkte, sei es in Frankreich, sei es in Rhein-Bayern, die Brüssel-Namur-Luxemburger Bahn in sich aufgenommen hat, und dann wird Köln, seine Metropole, die unter Preussens Scepter die Zeiten der Hanse wiederkehren sah, seines herrlichen Stromes und seiner drei oder vier Schienenwege ungeachtet, der höchsten Anstrengung bedürfen, wenn es nicht nach und nach in einen Zustand verfallen will gleich dem, der seiner älteren Generation aus dem ersten Jahrzehend dieses Jahrhunderts noch wohl erinnerlich ist.

Ein directer Schienenweg von Köln nach Kassel und Leipzig gehört also, vom Standpunkte des westöstlichen Welt Handels aus, zu den unbestreitbaren Nothwendigkeiten für Preussens rheinische Provinzen.

Er erscheint nicht minder unentbehrlich, wenn man den Blick auf die Richtung von Norden nach Süden wirft und hier nur eine einzige Linie gewahrt, welche, bis Frankfurt sich in übergroßer Entfernung vom Rheine haltend, erst von da als Vermittlerin des Welt Handels — sofern derselbe nicht auf diesem Strome betrieben wird — betrachtet werden kann, abwärts Frankfurt aber einem der Hauptträger dieses Handels, den Niederlanden, zu nichts mehr nütze ist.

Daß hier der Kette eines ihrer mächtigsten Glieder, ein Schienenweg zwischen Köln und Frankfurt, fehle, und daß von einer Eisenbahn-Verbindung Hollands und seiner unermesslichen Waarenlager, so wie auch ganz Belgiens und Antwerpens insbesondere, mit Süddeutschland und seiner Hülfen von Producten, mit der Schweiz und ihrem Reichthum an Fabricaten und Manufacten erst nach Beseitigung dieser Lücke die Rede sein könne, bedarf keiner Erörterung.

Zwar ist es jetzt zu hoffen erlaubt, daß die Zeit nicht mehr fern sei, wo eine solche Verbindung auf dem linken Rheinufer zu Stande gebracht werden wird; denn nachdem der Oberrhein darin längst mit nachahmungswerthem Beispiele, und zwar auf beiden Rheinufern, vorangegangen und nachdem in den letzten Tagen eine Bahn von Köln nach Erfeld — der bald eine andere von da nach Rymwegen folgen wird — genehmigt worden, wird nur noch die Strecke von Bonn bis Mainz zurückbleiben; diese aber wird, dazu sind gegenwärtig alle Ausichten vorhanden, nicht lange auf sich warten lassen.

Alein das schließt eine ähnliche Verbindung auf der rechten Seite des Flusses nicht aus; denn wäre auch nicht, was dem Einen recht ist, dem Anderen billig, ihr Nutzen, ihre Nothwendigkeit besteht für sich; sie behält ihr eigenhümliches Gebiet, was jene ihr nicht streitig machen kann, und steht Nebenbuhlerin, wenigstens nach großem Maßstabe, zu sein, werden beide Bahnen sich die Hände reichen und sich gegenseitig ergänzen können.

II. Nützlichkeit und Zweckmäßigkeit.

Verlassen wir nun diesen höheren Gesichtspunct, um unser Augenmerk der Localität zuzuwenden, welche diese rheinische Bahn entweder durchlaufen oder doch je nach der ihr gegebenen Richtung mehr oder weniger in ihren Bereich ziehen würde, so stoßen wir auf einen Landstrich, der, obgleich mit Producten mancherlei Art angefüllt, vornehmlich aber mit unermesslichen Metallschätzen geschwängert, bis jetzt noch fast aller Communications-Anstalten bar geblieben ist.

Dieser Landstrich umfaßt:

A) Im Preussischen:

1) aus dem Regierungs-Bezirk Arnberg etwa	20	Quadrat-Meilen,
2) vom Regierungs-Bezirk Köln:		
a) die Städte Köln und Deutz,		
b) den Kreis Mülheim mit	6 ₈₅	"
c) " " Sieg "	13 ₂₀	"
d) " " Waldbröl "	5 ₂₉	"
3) vom Regierungs-Bezirk Coblenz:		
a) den Kreis Altenkirchen mit	11 ₂₈	"
b) " " Neuwied (theilweise) mit	10 ₄₃	"
c) " " Weglar mit	9 ₁₆	"
Zusammen	77 ₁₁₆	Quadrat-Meilen;

- B) einen Theil des angränzenden Herzogthums Nassau, die Kleiner Dillenburg und Herborn begreifend, und
C) einen Theil vom Großherzogthume Hessen, mit etwa zusammen 200,000 Morgen.

Landstrich, in
den Eisenbahn
umfaßt.

Er zählt an Einwohnern:

a) In Preußen:

1) aus dem Regierungs-Bezirk Arnberg etwa	75,000	Seelen,
2) in den Städten Köln und Deutz (Zählung pro 1852)	105,676	"
3) im Kreise Mülheim am Rheine (desgleichen)	43,779	"
4) " " Sieg (desgleichen)	72,340	"
5) " " Waldbröl (desgleichen)	19,565	"
6) " " Altenkirchen (Zählung pro 1846)	37,110	"
7) " " Neuwied, theilweise (desgleichen)	37,000	"
8) " " Weglar (desgleichen)	42,341	"
Zusammen	432,811	Seelen.

b) Im Nassauischen:

9) Im Amte Dillenburg	17,017	
10) " " Herborn	15,447	
	32,464	Seelen.

Reberhaupt 465,275 Seelen.

Im Preussischen kann diese Bevölkerung da, wo sie zu 1 und zu 6, 7, 8 nur aus den früheren Zählungen pro 1846 und vorher ermittelt werden konnte, — wenn man nämlich für das letzte Decennium dieselbe Zunahme von 15 pCt. annimmt, welche in den früheren Decennien in den westlichen Provinzen Statt gefunden hatte *),

*) Neue Geogr.-statist.-topographische Beschreibung der Preuss. Monarchie. Thl. I. Seite 409.

Bevölkerung

— um etwa 28,000 Seelen höher, die ganze Bevölkerung des Landstriches, worauf es hier ankommt, demnach gegenwärtig in runder Zahl auf 460,000 Seelen angeschlagen werden; sie würde mithin exclusive Köln und Deuß circa 4600 Köpfe pro Quadrat-Meile betragen.

Von dieser Bevölkerung lebt ein Viertel ungefähr in den Städten; die übrigen drei Viertel fallen der ländlichen Erwerbsamkeit zu, und allrin 40,000 Seelen finden sich darunter, welche nur vom Berg- und Hüttenwesen leben.

Der Ackerbau liefert durchgängig die zum Unterhalt der Einwohner nöthigen Brodfrüchte; einige Stellen erfordern jedoch Zufuhren, während andere Exporte gestatten; in desto reichlicherem Maße gibt aber zu beiden die großartige Industrie des Landes Anlaß.

Zusätze.

Dasselbe besitzt nämlich, neben seinen unerschöpflichen Schätzen an Eisenstein, Kupfer, Blei, Kobalt und Zink-Erzen, bedeutende Massen von Bau- und Nugholz, Marmor, Kalk, Sandsteinen, Dachschiefer, Wassererde, Gyps und Braunkohlen, hat Ueberfluß an Malzvieh und treibt an den Ufern des Rheines einen ergiebigen Wein- und Obstbau.

Es birgt unbenutzt liegende Wasserkräfte in Menge, welche, durch dichte Waldungen beschattet, auch in den Sommermonaten weit weniger versiegen, als dies in waldärmeren Gegenden der Fall ist.

Es treibt Vohgerberei nach größerem Maßstabe, Tuchweberei, Baumwoll- und Tabakspinnerei; den Glanzpunkt seiner Industrie bilden aber seine Hammer- und Hütten-, Puddlings- und Walzwerke, und seine Metallfabriken mancherlei Art.

Kein Wunder, daß ein so vielseitig gesegneter und belebter Landstrich sich von je her nach brauchbaren Communications-Anstalten sehnen mußte, zumal, da ihm eines der wichtigsten Elemente der Fabrication und Consumption, die Steinkohle, ganz verlagst ist, und er sich dieses Geschenk der Natur, dessen Nähe man in unseren Tagen als einen der Haupthebel von National-Reichthum betrachtet, nur aus weiter Ferne und nur zu übermäßigen Preisen beziehen kann *).

here Gebiets-
eintheilung.

Weiter aber hat es ihm von je her an solchen Anstalten gefehlt. Von den frühesten Zeiten des Mittelalters bis zur französischen Staaten-Umwälzung in eine Menge landesherrlicher Gebiete zertheilt (wir nennen nur die Herrschaften Sayn-Haßburg, Schönshein-Wildenburg, die Grafschaften Gimborn, Homburg, Mark, Sayn-Montenkirchen, Witzgenstein, die Fürstenthümer Nassau-Siegen, Nassau-Dillenburg, Nassau-Weilburg, die Herzogthümer Berg und Westphalen, die Landgrafschaft Hessen-Darmstadt und die Reichsstadt Weglar) kam er in Folge dieser Umwälzungen an Berg, Nassau, Darmstadt, Großherz. Frankfurt, und es war folglich nie eine Spur jener Einheit und Einseitigkeit vorhanden, die zum Bau solcher Werke erfordert wird.

Seit 1815 hat nun zwar der größte Theil des Districts, mit dem wir uns beschäftigen, das Glück, in dem preussischen Königshause einen Landesherrn zu besitzen, der, eben so mächtig als hocherleuchtet, das materielle Wohl seiner Unterthanen nicht nur zu fördern vermag, sondern auch ernstlich fördern will.

Alein auch seitdem hat dieser Landstrich, ober wenigstens sein metallreicher südlicher Theil, seiner isolirten, von den Ufern des großen Verkehrs zu entfernten Lage wegen, es zu so umfangreichen Communications-Anstalten nicht bringen können, als er zur Abfuhr seiner Produce und zur Anfuhr des ihm mangelnden Theiles von Rohstoffen bedurft hätte.

Nachdem daher im Laufe der Zeit andere, glücklicher gelegene und auch in vielen sonstigen Beziehungen ungleich mehr begünstigte Länder — England, Schottland, Belgien — hierunter riesenhafte Fortschritte gemacht hatten, und nachdem andererseits die Steinkohle, wie gesagt, unserem Landstriche gänzlich fehlte, andererseits bei der Eisenfabrication durchgängig an die Stelle der weit theureren Holzfohlen getreten und dadurch nah und fern die Anlage einer Menge großartiger Eisenwerke herbeigeführt worden war, mußte der Berg- und Hütten-Industrie des gedachten Districts ungerachtet aller ihrer, von den Behörden redlichst unterstützten Anstrengungen und ein-

*) Der Centner Coak kostet in gewöhnlichen Zeiten zwischen 17 und 23 Sgr., während auf den Gruben zu Essen die Steinkohle gegen 4 Sgr. per Scheffel zu haben ist; per Eisenbahn würde sie zu höchstens 8 Sgr., und zwar in Siegen, zu beziehen sein.

geführten Betriebs-Verbesserungen, eine täglich übermächtiger werdende Concurrenz in den Weg treten und der Moment ihres gänzlichen Verfalles von Jahr zu Jahr näher rücken.

Es kann demnach gewiß kein stärkerer Beweis für die große innere Lebensfähigkeit dieser Industrie gefunden werden, als wenn wir in amtlichen Nachrichten lesen (Uebersicht des Bergwerks-, Hütten- und Salinen-Betriebs im preussischen Staate), daß bei allem dem im Laufe des Jahres 1851 im Bereiche des Bergamts Siegen an						Bergwerks-Industrie insbes. dort.	
Eisenerz	333,523 Tonnen zum Productions-Werth am Orte des Ursprungs von	281,720 Thlr.					
" Meierz	67,092 Ctr.	deagl.	deagl.	132,985 "			
" Kupfererz	174,259 "	deagl.	deagl.	80,290 "			
" Zinkerz	72,231 "	deagl.	deagl.	12,069 "			
" Kobalterz	936 "	deagl.	deagl.	10,285 "			
" Braunkohlen	409,939 Tonnen	deagl.	deagl.	28,841 "			
" Roheisen in Güssen und Massen	718,697 Ctr.	deagl.	deagl.	1,063,007 "			
" Rohstahlisen	119,672 "	deagl.	deagl.	235,410 "			
" Gußwaaren aus Erzen	26,217 "	deagl.	deagl.	77,610 "			
" " Roheisen	51,733 "	deagl.	deagl.	185,204 "			
" Stabeisen und gewalztes Eisen	436,730 "	deagl.	deagl.	1,589,481 "			
" Eisenblech	23,773 "	deagl.	deagl.	164,712 "			
" Eisendraht	49,809 "	deagl.	deagl.	327,822 "			
" Stahl	55,471 "	deagl.	deagl.	293,084 "			
" Kaufblei	8,461 "	deagl.	deagl.	38,566 "			
" Glätte	10,247 "	deagl.	deagl.	41,086 "			
" Gaarkupfer	6,595 "	deagl.	deagl.	187,114 "			
" Zink in Barren oder Platten	4,000 "	deagl.	deagl.	19,333 "			
" Maun	29,456 "	deagl.	deagl.	119,180 "			
" Eisen-Vitriol	14,329 "	deagl.	deagl.	10,387 "			
" Gemischter Vitriol	1,850 "	deagl.	deagl.	8,950 "			

gefördert, resp. productirt worden sind, und daß (sfr. Denkschrift über die künftige Handels-Politik Deutschlands, Siegen 1849, S. 72) der Eisenbergbau, der Hüttenbetrieb und die weitere Verarbeitung des Eisens nach sieben-jährigem Durchschnitte in den Kreisen Siegen, Olpe und Altenkirchen 9428 Familien ernähren und an Tagelohn 1,319,932 Thlr. austragen.

Seitdem der Dampf die vorherrschend bewogende Kraft geworden und die eisernen Schienenwege an die Stelle der Landstraßen getreten waren, mußte demnach das Verlangen nach einem solchen Wege auch in jenem Landstriche täglich lebhafter und der Wunsch täglich lauter werden, durch ihn sich der bisherigen, immer verderblicher werdenden Föhrung entziehen zu sehen.

Es tauchten daher im Laufe der letzten Jahre viele darauf abzielende Projecte auf, von denen wir als diejenigen, welche mehr oder minder Consistenz erlangten, die folgenden aufzuführen wollen:

1) von Köln über Olpe (durch Broel, Wiehl, Wigge, Adorf, Siegen und Lahnthal) nach Marburg mit Zweigbahnen:

a) nach Siegen, und b) nach Hagen; angenommen in der Splingard'schen Denkschrift von 1847, S. 33 zu 22₉₉, deutsche M. für die Haupt-Linie, 0₇₇ für die Zweigbahn ad a. und 9₈₀ für jene ad b.

2) von Hagen:

a) durch das Volme-Thal, oder b) durch die Renne, Hundem-, Siegl-Thäler, oder c) durch die Renne, Wigge-, Siegl-Thäler

nach Siegen und von da nach Siegen; angenommen in der Denkschrift des Special-Comité's zu Siegen

Eisenbahn-Projecte.

vom März 1852, S. 27 ad a zu 14¹²⁷⁷ M. }
 „ b zu 13¹⁰¹⁵ „ } bis Siegen,
 „ c zu 15¹⁰⁰⁰ „ }

in der Wirklichkeit indessen zu a und b länger (vergl. die desfallsige später folgende Angabe);

- 3 a) von Elberfeld über Hückeswagen durchs Buppertthal (nach Wipperfurth und von da über Dylke und Siegen nach Marburg); angenommen in der Denkschrift der Geometer Clafer und Nobl S. 15 zu 12¹⁰⁰ M. vom Bahnhofe zu Elberfeld bis Siegen;
- 3 b) Zweigbahn von Hückeswagen durchs Dhün-Thal nach Köln;
- 4) Von Siegburg über Altenkirchen (Westerwald), Hachenburg, Limburg und das Tannus-Gebirge nach Wiesbaden einer- und Frankfurt andererseits;
- 5) von Deuz über Siegburg und Wegdorf nach Gießen mit Zweigbahn auf Siegen, welchen fünf Projecten wir noch ein

6tes, eine Lahnbahn von Gießen oder Weglar nach Ehrenbreitstein hinzurechnen, obgleich dasselbe eine andere und engere Bestimmung hat, als dasjenige, womit wir uns hier beschäftigen.

Der ersten Forderung, die an einen den mehrerwähnten Landstrich durchschneidenden Schienenweg unbedingt gestellt werden muß, wenn er nicht bloß Local-Bahn sein soll — einer Forderung, die von den Urhebern der Projecte ad 2, welche sich lediglich eine Sieg-Ruhr-Bahn, ad 3, die sich nur eine Nassauische Bahn dachten, gar nicht ins Auge gefaßt werden konnte —, der Herstellung nämlich der directesten Verbindung zwischen Ost und West, entsprechen von allen diesen Projecten in vollem Umfange nur die unter 1 und 5, und in geringerem Maße die Zweigbahn sub 3 b.

Letztere aber wäre immer nur eine Zweigbahn, mithin ein andern Zwecken untergeordnetes Unternehmen; sie könnte als solche die Beförderung der internationalen Personen- und Waaren-Transporte lediglich als Nebensache bebandeln, wäre bei Regelung der Züge, der Abfahrts-Stunden, des fahrenden Zuges u. s. w. von der aus andern Gesichtspunkten verwalteten, für andere Verkehrs-Verhältnisse eingerichteten Hauptbahn abhängig, und würde nie dazu gelangen, in eine, nur in etwa genügende Concurrenz mit den rivalisirenden großen Straßen-Zügen treten zu können.

Außerdem zieht sie sich auf der kurzen Strecke von 12 M. durch vier Thalgebiete, hat drei Wasserscheiden zu überwinden und ein so höchst ungünstiges Terrain zu durchschneiden, daß die Kosten der Anlage und die daraus entspringende geringe Ergiebigkeit allein schon hinreichen müssen, um von diesem Projecte abzumachen.

Günstiger erscheint beim ersten Blicke das Project sub 1, ja, es würde dieses als allen Anforderungen genügend und alle Bedingungen erfüllend angesehen werden können, wenn nicht wiederum — die Rentabilität ebenfalls in höchst bedenklicher Weise in Frage stellende — zu große Terrain-Schwierigkeiten in den Weg träten, und nicht namentlich eben so viele Wasserscheiden, als Thäler genannt worden, zu durchbrechen oder zu überklettern wären.

Nun nimmt allerdings die Sieg-Ruhr-Bahn noch einen internationalen Verkehr in Anspruch, den wir für eine Köln-Giessener Bahn weniger in Rechnung bringen dürfen, denjenigen nämlich, der sich vermitteltß der gegenwärtig im Bau begriffenen westlichen hannoverschen Linie von Emden über Münster bilden und den Süden Deutschlands von Holland emancipiren soll.

Allein abgesehen davon, daß dieser Verkehr, dessen künftige Wichtigkeit, namentlich für den Nordwesten Deutschlands, wir übrigens durchaus nicht verkennen, noch erst geschaffen werden muß, wird die versprochene Emancipation doch wohl noch eine Weile auf sich warten lassen, so lange wenigstens, bis es Emden gelungen sein wird, sich mit Amsterdame, Rotterdam etc. auf gleiche Linie zu stellen, es diesen Städten in den unermesslichen Mitteln, worüber sie seit Jahrhunderten gebieten, gleich zu thun, und überseeische Verbindungen anzuknüpfen, die den übrigen die Spitze bieten. Letzteres wird nun aber, der holländischen ost- und westindischen Besitzungen wegen, für lange Zeit eine schwierige Aufgabe bleiben.

Was nun den specielleren Zweck der verschiedenen Projecte: die Belebung der Industrie des Landes selbst, betrifft, so dürfen sich in Bezug auf ihn Nr. 2, 3 und 5 (Nr. 4 führt über rauhe, unbebaute und einer ausgebildeten Industrie einbreitende Höhen) den Vorrang streitig zu machen scheinen.

Ergötzt man aber einerseits, daß Nr. 2 auf keinen und Nr. 3 nur auf geringen Verkehr von Westen nach

Oft zu rechnen haben, und andererseits, daß ihr ungemein schwieriges Terrain die Bau- und Betriebs-Kosten zu einer unverhältnißmäßigen Höhe steigern würde, so kann man sich der Besorgniß nicht erwehren, daß es ihnen nie gestattet sein werde, ihre Tarife niedrig genug zu stellen, um die Zufuhr der Steinfogle zu einem Preise bewirken zu können, der dieses Material den Berg- und Hüttenwerken des Landes zugänglich macht.

Ohne wohlfeile Steinfogle aber ist an irgend eine erhebliche Förderung dieser Werke nicht zu denken; ohne sie fällt alle Beförderung der jetzigen Zustände weg; ohne sie würde folglich ein Schienenweg für das Land selbst nichts als ein — Luxus-Artikel sein.

Wir werden später im Laufe dieser Schrift Gelegenheit haben, hierauf öfter zurückzukommen, und namentlich die Preise gegen einander zu halten, zu welchen die verschiedenen Bahnen nach Siegen und Umgegend die Steinfoglen bringen würden. Wir werden dann aber auch ausführen, daß der bedeutendste Theil der Eisenerg-Districte des Landes einzig und allein durch die Bahn ad 5 aufgeschlossen werden würde.

Nach den gründlichsten, an Ort und Stelle angestellten Untersuchungen hat man daher von den Projecten zu 1, 2, 3 und 4 Abstand nehmen und jenem zu 5 — auf die Zustimmung der hohen Behörden rechnend — den entschiedensten Vorzug einräumen zu müssen geglaubt*).

Diese Linie (nämlich die Köln-(Deug)-Giesener) würde sehr schon mit den vortheilhaftesten der aus Frankreich nach Deutschland führenden Straßenzüge — Paris, Saarbrücken, Friedrichshafen, Mannheim — rivalisiren können, in wenigen Jahren aber, nach Vollenbung der (Paris und Köln um 13 Meilen näher bringenden) Bahn von Charleroi nach St. Quentin, im Ganzen um diese 13 Meilen kürzer sein, und endlich, nach Erbauung der stehenden Brücke bei Köln dergestalt überwiegen, daß sie in Bezug auf den internationalen Verkehr sich vor keiner Concurrenz zu scheuen hätte.

Nach dem Eisenbahn-Post- und Cours-Buche (August 1853) betragen nämlich die resp. Entfernungen von Paris bis Gießen, als dem gemeinschaftlichen Treffpunkte:

A.	B.
Seite 43 nach Frouard . . . 344 Kil.	Von Paris nach Köln (Deug) 81 Meilen
„ 44 von da nach Forbach 118 „	
462 „ = 62 Meilen	
„ 29 von da nach Ludwigshafen . . 18 ₉ „	Dazu künftig
von Ludwigshafen nach Mannheim . . . „ „	
„ 28 Mannheim-Frankfurt 11 ₇ „	
= 93 „	
„ 26 Frankfurt-Gießen 8 ₀ M.	Deug-Begdorf-Gießen 22 ₃ „
Zusammen bis Gießen 102 Meilen	103 ₃ Meilen.

Bergleichung
Deug-Gießen
Project's u
anderen
Concurrenz-
jecten.

*) Im Begriff, diese Ausarbeitung dem Drucke zu übergeben, erhalten wir noch Kenntniß einer Denkschrift des Comité's verbundener Rhein-Wapper-, Eiß- und St-Eisenbahnen zu Engelskirchen aus dem Monate August 1853, worin zwei Bahnen, die eine von Deug, die andere von Rittershausen auslaufend, zu Engelskirchen sich vereinigen, dann aber als Südbahn über Siegen, Laasphe, Kuderlopf und nach Warburg, und als Südbahn über Korbach, Hadamar, Limburg nach Wiesbaden gehend, allen anderen Projecten gegenüber, als die vortheilhaftesten Verbindungs-Linien dargestellt werden.

Diese Richtung ist, was den durch das Wapperthal führenden Theil betrifft, bereits auf Seite 6 erwähnt; wir würden es daher, wenn wir auch über dieses Project etwas sagen wollen, nur noch mit seinem ferneren Verlaufe zu thun haben.

Hier müssen wir nun jedoch einräumen, daß die S. 4 und 5 der Denkschrift dargestellte Industrie der West- und Aggertlinie allerdings Berücksichtigung verdient, dagegen aber eben so sehr darauf aufmerksam machen, daß eines- theils eine Linie zwischen Deug und Engelskirchen gerade über den Bergkrän den diese Linie 1853 gewährt; zweitens theils darbietet, andererseits der im weiteren Verfolge betroffene Kreis Waldbroel, den diese Linie auf seiner gan- zen Ausdehnung durchziehen würde, wohl zu den besten Districten des preussischen Staates gehören dürfte.

Ähnliches gilt von dem Kreise Wittgenstein, der in weiterer Verfolge von Siegen aus das Gebiet dieser Südbahn bilden würde, und so umfaßt diese also nach zwei Seiten hin Landestheile, die gegenwärtig aller namhaften Be-

und künftig, wenn die directe Eisenbahn-Linie über Charleroi dem Verkehr übergeben sein wird, ad B nur 90 Meilen, mithin 12 Meilen weniger, als die Entfernung bis Gießen über Mannheim und Frankfurt betragen wird.

Außerdem zeichnet sich die Deuz-Siegener Linie vor allen übrigen vorgenannten Concurrenz-Linien durch ihr günstiges Terrain aus; sie hat nämlich auf der Strecke von Deuz bis Begdorf und von da bis Siegen:

- a) 12713₀₁ Ruthen, also fast die Hälfte gerader Linien,
- b) 6654₅₀ — oder fast $\frac{1}{4}$ horizontal,
- c) drei steigende Neigungen von 1 : 200 auf 575, 700 und 800 Ruthen,

eine	desgl.	"	1 : 222	"	1100	Ruthen,
eine	desgl.	"	1 : 225	"	600	"
eine	desgl.	"	1 : 240	"	400	"
eine	desgl.	"	1 : 260	"	400	"

so wie eine fallende Neigung von 1 : 200 auf 200 Ruthen, alle übrigen Neigungen aber zwischen 1 : 300 und 1 : 7200 betragend;

d) an Curven zählt sie auf dieser Strecke, mit Ausnahme der günstigen Strecke zwischen Deuz und Siegburg:

58 _{7,50}	Ruthen mit Halbmesser von 100 Ruthen.
94 ₇₀₈	" " " " 125 "
297 ₇₅₀	" " " " 130 "
681 ₈₆	" " " " 160 "
494 ₉₀	" " " " 175 "
410 ₇₅₀	" " " " 180 "
3105 ₉₀₀	" " " " 200 "
212 ₇₅₃	" " " " 250 "
1116 ₉₈	" " " " 300 "
690 ₇₃₄	" " " " 400 "
32 ₇₀₀	" " " " 500 "
296 ₇₂₃	" " " " 600 "
74 ₇₅₂	" " " " 800 "

Die Ruhrbahn (Lenne-Hundem-Linie) hat dagegen auf 15 Meilen ohne die Neigungen, welche durch die neueren Untersuchungen zwischen Haintrop und Kreuzthal ermittelt worden, und ohne diejenigen von 1 : 300 und darüber zu rechnen,

eine	Neigung von 1 : 80	auf 2235	Ruthen
"	" " " 1 : 131	" 600	"
zwei	" " " 1 : 206	" 840	und 1100,
fünf	" " " 1 : 240	" 800, 980, 1100, 1100	und 700 R.,
eine	fallende Neigung von 1 : 72	auf 2155	
"	" " " 1 : 144	" 600	
"	" " " 1 : 211	" 2600	

und im Ganzen nur 4150 horizontal.

Die Escherfelder-Hüddeswagener Bahn endlich hat auf 12 Meilen an Neigungen unter 1 : 300*).

triebsamkeit entbehrend, durch ihre Boden-Beschaffenheit nicht die geringste Bürgschaft dafür leisten, daß eine Eisenbahn ihnen eine solche zu verschaffen werde.

Dafür aber müßten, wenn wir nach der, der Denkschrift angefügten Karte urtheilen dürfen, die reichen Metall-schätze der Kreuze Heller, Kirchen, Turbach, Bepfar und Braunfels sammt allen von ihnen alimentirten Eisenwerken Preis gegeben werden. — Ueber die sogenannte Eisebahn wird es näherer Erörterung nicht bedürfen, es ist die Bahn über den Bietterwald.

*) Denkschrift von Glaser u. Hoff, Seite 218.

1 zu 1 : 100,
1 „ 1 : 105,
1 „ 1 : 110,
4 „ 1 : 120,
1 „ 1 : 140.

1 zu 1 : 150,
3 „ 1 : 180,
4 „ 1 : 200,
1 „ 1 : 230,
1 „ 1 : 260.

und ist bloß zwischen Olpe und Papiermühle, Brün- und Nothmühle horizontal.

Wir verweisen die specielle Beschreibung der Linie Köln- (Deuß-) Begdorf-Siegen in den technischen Abschnitt (III.) der gegenwärtigen Abhandlung, um uns hier auf eine allgemeine Uebersicht des Districts zu beschränken, den solche zu durchlaufen haben wird, und zwar vornehmlich des südlichen Theiles des Regierungs-Bezirks Arnsberg, so wie der Kreise Altenkirchen und Sieg der Regierungs-Bezirk Coblenz, resp. Köln, und des Nassauischen Dillthales. Ein Seitenblick auf das eine oder das andere der rivalisirenden Projecte wird dabei hin und wieder seine Stelle finden.

Von Westen ausgehend, durchschreiten wir zunächst in den Kreisen Mülheim und Sieg einen vorherrschend Ackerbau treibenden Landstrich mit einer zwar sichtlich zunehmenden, bis jetzt jedoch noch wenig entwickelten Industrie, wenn wir nämlich davon die bedeutende Baumwollenzug-Fabrik zu Siegburg und die Hopfen-Anlagen zu Treisdorf, so wie noch einige andere Eisenwerke der unteren Sieg-Gegend, und ferner die in der Nähe befindlichen wichtigen Maun-Werke ausnehmen. Ausgestattet ist dieser Kreis dagegen mit vielen mächtigen, bisher unbeachtet gebliebenen Wasserkräften.

In Hamm an der Sieg aber betreten wir das Gebiet der Eisensteinlager und des darauf gegründeten Gewerbsleibes, um es bis Wehlar nicht wieder zu verlassen. Werken wir zunächst einen Blick auf die Eisensteingänge, so finden wir bei Hamm die Gruben: Hohe-Grete, Huth und Pfaffenstein, weiter aber auf dem rechten Ufer der Sieg die Herrschaft Wildenburg mit der Wingarts-Hardt und den neu aufgeschlossenen Werken bei Kaltwinkel. In diesen schließen sich die Gruben bei Moresbach, in einem Thale, das bei Wiffen sich in das der Sieg öffnet. Mit der Haupttreckung des Gebirges ziehen sich sodann die Eisensteingänge nordwestlich an die Gränze zwischen den Kreisen Siegen und Olpe zu den Gruben Loh, Rohnard u. s. w. bis schließlich zu dem Stahlberge bei Mäsen. Mehr und ganz in der Nähe des Siegthales aber finden sich im Saynischen der Gläsebrunnen bei Fischbach und die zahlreichen Werke am Gehänge des Gieckelberges, woran sich die Gruben bei Gosenbach, im vormaligen Fürstenthum Siegen, anfügen. — Auf dem linken Ufer der Sieg treffen wir jedoch die zahlreichen Werke. Fehlen sie nicht zwischen Hamm, Wiffen und Begdorf, so drängen sie sich doch nun vorzugsweise in dem Gebirgszuge zwischen Sieg und Heller zusammen, und ihrer sind so viele, daß wir nur die namhaftesten aufzählen können. — Hier sind der Windbahn mit dem Hölleterzug, der Volnbach, der Stahlert, der Güldenhardt im Saynischen, die Eisengese im Siegen'schen, der Bauenberg im freien Grunde (mit welchem Namen der obere Theil des Hellertthales bezeichnet wird), in meilen-langer Erstreckung zwischen unzähligen kleineren Grubenfeldern. Aber auch auf der linken Seite des Hellertthales sind viele mächtige Werke: die Maßschneid, der Friedrich Wilhelm, der Othligerzug, der Gottesfegen, um nur einige zu nennen.

Hieran schließen sich die uralten, in unruhigen Kriegszeiten verlassenen, neuerdings aber wieder eröffneten bedeutenden Grubenfelder in der Bürgermeisterei Gebhardshain: der Königzug, die Bindweide an.

Gleich hinter der Wasserscheide zwischen Heller und Dill, im Dillthale, gelangen wir zu den mächtigen, unerschöpflichen Lagern von Nothseisenstein, die sich bis Wehlar an die Lahn und von da abwärts bis Weilburg erstrecken. Hier hört alle Einzelbenennung der Gränze auf. Die Berge bestehen aus Eisenstein*).

*) Wenn man von dem Dillthale absteigt, so liegt der eigentliche Schwerpunkt der Eisenstein-Verhüttung in dem Gebirgszuge, der sich zwischen dem Daader-Bache und der Heller, so wie zwischen Heller und Sieg von Begdorf aufwärts bis in die Gegend von Niederseifen hinzieht; in diese Gegend fallen auch die Eisensteingänge, die bei den Bergverhältnissen des Landes unter den Namen Othliger-Zug, Hölleter-Zug und Gosenbacher-Zug bekannt sind.

Allgemeine
Uebersicht des
Districts der
Köln- (Deuß-)
Begdorf-Sieg-
er Linie.

Bergbau.
Eisenstein.

Die Güte des aus diesen Erzen erzeugten Roheisens ist von je her anerkannt gewesen. Auf dem hiesigen Roheisblech beruht der alte Ruhm der solinger Schmiedewaren und Waffen; auf dem saynischen, sehr zähen, weder kalt- noch rothbrüchigen Roheisen der Werth der in Renscheid und an der Enneperstraße gefertigten Schmiedearbeiten, und ausschließlich aus solchem läßt die königliche Werkstätte in Saarn sämtliche Gewehrläufe, die in Deuz, ihre Geschütz- und Wagen-Achsen, arbeiten. Das dillenburgische und weglarische Eisen ist sehr rein, weich und dehnbar. Auch hat es die Eigenschaft, im Topfgrusse in die allerfeinsten Gattungen auszuliegen.

Kupfer, Blei und
andere Metalle.

Der Kupfer- und Blei-Bergbau ist gleichfalls von Bedeutung. Letzterer wirft auch einiges Silber ab. Die kobalthaltigen Quarze an den Gehängen der Berge des Siegthales (die ärmeren werden zu Schlich gewaschen und gewaschen) gehen meistens zu den Blauschwarzenwerken der Ruhr, mitunter zu denen im Hefßischen, fallen schwer ins Gewicht und werden alle der Eisenbahn zukommen.

Von den Nickelhütten im Dillenburgischen sprechen wir nur im Vorbeigehen. Die Zinblend*) die in neuester Zeit in grothartigen Lagern im Siegthale, im freien Grunde und im Thale der Dill entdeckt worden, verspricht dagegen, eben so wie der Braunkstein, welchen man vorzugsweise in der Gegend von Wehlar findet, einen großen Verkehr für die Eisenbahn.

Hüttenwerke.

An der projectirten Bahn, resp. an ihrer Abzweigung von Wehlar nach Siegen, oder doch in der Nähe der einen oder anderen, liegen nun folgende Hüttenwerke, jedes mit einem Hochofen:

a) Im unteren Heller-Thale:

1. Aldorfer Hütte, beim Dorfe gleichen Namens.
2. Grünbacher Hütte, " " "
3. Herdorfer Hütte, " " "
4. Seelenberger Hütte, bei den Dörfern Seelenberg und Struthütten.

b) Im Daader-Thale:

5. Dreisbacher Hütte, beim Dorfe Niederdreisbach.
6. Biersdorfer Hütte, " " Biersdorf.

c) Im Aldorf-Thale:

7. Fischbacher Hütte, beim Dorfe Fischbach.

d) Im Sieg-Thale:

8. Mundersbacher Hütte, beim Dorfe Mundersbach.
9. Niederscheldener Hütte, beim Dorfe Niederschelden. (Nicht zu verwechseln mit Niederscheldt im Dillthale.)

e) Im unteren Sieg-Thale:

10. Friedrich-Wilhelms-Hütte, unweit Troisdorf bei Siegburg.
11. Hammer Hütte, beim Dorfe Hamm.
12. Wiffener Hütte, " " Wiffen.

f) Im Wissen-Thale:

13. Morsbacher Hütte, beim Dorfe Morsbach, seinwärts Wissen.
14. Steeger Hütte, " " Steeg.

*) Die Zinblend geht größtentheils nach Stolberg bei Aachen, wo sie zur Zinn-Verhüttung verwendet wird.

g) Im Kreise Siegen und im oberen freien Grunde:

1. Im freien Grunde an der oberen Heller:
15. Neue Hütte, beim Dorfe Reunkirchen.
16. Jeyrensfelder Hütte, beim Dorfe Jeyrensfeld.
17. Wiedersheimer Hütte, " " Wiedersheim.
18. Salchendorfer Hütte, " " Salchendorf.
2. Im Wilden-Thale (Seitenthal der Heller):
19. Wildener Hütte, beim Dorfe Wild.
3. Im Eisen-Thal (Seitenthal der Sieg):
20. Eisenerfelder Hütte, beim Dorfe Eisenerfeld.
21. Eisener Hütte, " " Eisener.
4. Im Gosenbacher-Thal (Seitenthal der Sieg):
22. Gosenbacher Hütte, beim Dorfe Niederschelden.
5. Bei der Stadt Siegen:
23. Sieg-Hütte, und
24. Hainer Hütte.

h) Im Dill-Thale:

25. Haiger Hütte, bei der Stadt Haiger.

i) Im Diez-Thale (Seitenthal der Dill):

26. Ebersbacher Hütte, beim Dorfe Ebersbach.
27. Eibelhauser Hütte, " " dito (specieller im Thale des Diezholz-Baches).

k) Im Dill-Thale:

28. Adolfs-Hütte, bei der Stadt Dillenburg und dem Dorfe Niederschelden.
29. Niederscheltener Hütte, beim Dorfe Niederschelt. (Nicht zu verwechseln mit Nr. 9.)
30. Burger Hütte, " " Burg.
31. Sinner Hütte, " " Sien.
32. Melar-Hütte, " " Melar.

l) Im Solmsbach-Thale (Seitenthal der Dill):

33. Oberndorfer Hütte, bei der Burg Solms.

Alle diese Hohöfen sind gegenwärtig im Betrieb, mit Ausnahme der Wiesener Hütte, welche seit einiger Zeit in den Händen einer englischen Gesellschaft sich befindet und in Stillstand gerathen ist; es bleiben mithin für den Augenblick 32 in Thätigkeit.

In demjenigen Theile des Landes, welcher früher den Fürstenthümern Sayn und Siegen angehörte, ist jedoch von Alters her die Bearbeitung des Kobaltens weder der Zahl der Werke, noch der Betriebszeit nach frei und unabhängig gewesen, vielmehr hat in beiderlei Beziehung zu allen Zeiten eine durch den Mangel an Brennmateriel erzeugte Beschränkung Statt gefunden.

Es ist nämlich hier nur eine bestimmte Anzahl von Hohöfen vorhanden, die nach der Masse der Holzbohlen, welche in Meilern gefohlet werden, angelegt sind. Jede Eisenhütte oder Eisenschmelze, wie man die Hohöfen nennt, hat eine Anzahl Hüttentage, von 80, 120 oder 160; und an mehr Tagen, als worauf die Concession lautet, darf, ohne besondere Erlaubniß der Berg-Behörde, nicht gehüttet werden. Mit Ausnahme der Hütten im nassauischen Dill-Thale besteht diese Beschränkung noch, nur haben, durch das Eingehen der Kobalt-Hämmer, die Hohöfen mehr Hüttentage erhalten, und die meisten können jetzt 200, auch wohl 240 Tage und mehr im Jahre hütten.

Beschränkung d.
jetzigen
Hohöfen-Betriebs.

Ursache dieser Beschränkung ist der gänzliche Mangel an Steinkohlen und Coaks und die dadurch herbeigeführte Nothwendigkeit, mit Holzkohlen zu arbeiten. Die Beschränkung wird daher ihr Ende erreicht haben, sobald Coaks und Steinkohlen leicht und billig in diese Berge gelangen können.

Nach dem Verichte der siegener Handelskammer für 1851, Seite 8, haben nun 14 Hoehöfen des Kreises Siegen in dem gedachten Jahre eine Campagnezeit von 140 Tagen gehabt und durchschnittlich 160 Centner täglich, oder zusammen im Jahre 318,297 Centner Roheisen producirt.

Dagegen machen jetzt schon die Hütten im nassauischen Dillbale, welche den besten Rotheisenstein, von 45 bis 60 pCt. Gehalt, verarbeiten, Campagnen von 300 und mehr Tagen, und auf jedem der Hoehöfen zu Siegen und Eberbach werden in diesem Jahre sogar, nur mit Holzkohlen, nahe an 40,000 Centner Roheisen dargestellt werden.

Ueber den Stand der Production in den drei Kreisen Siegen, Olpe und Altenkirchen liefern uns amtliche Bergbau-Production. Aufstellungen Nachrichten, die wir in den folgenden Uebersichten wiedergeben.

Von den darin aufgeführten Massen werden die bedeutendsten, welche aus den Revieren Eisern, Gosenbach, Seel- und Burbach, Kirchen und Heller abstammen, von einer Köln-Siegener Eisenbahn-Linie und von einer Zweigbahn nach Siegen mehr oder weniger unmittelbar angeliefert, wohingegen die quantitativ minder bedeutenden Producte der Reviere Mäsen und Olpe in einer größeren Entfernung davon bleiben, und, wenn gleich wohl letztere von einer Ruhr-Sieg-Linie mehr Vortheile zu erwarten hätten, die Producte der zuerst genannten zahlreicheren Reviere und umfangreicheren Grubenfelder doch in eine zu bedeutende Entfernung von einer solchen Linie kommen würden, als daß sie namhafte Vortheile davon zu gewärtigen hätten.

Nach einer aus amtlichen Quellen geschöpften Nachricht betrug im Jahre 1850 der Gesamtwertb der Förderung des Bergbaues und des Hüttenwesens:

Nr. ds.	an	im Kreise				in den Revieren Kirchen u. Heller (Kreis Altenkirchen).		Zusammen	
		Siegen.		Olpe.		Zhlr.	Sgr.	Zhlr.	Sgr.
		Zhlr.	Sgr.	Zhlr.	Sgr.				
1	Eisenerzen	124974	12	4946	14	55366	25	185287	22
2	Meisnerzen	64406	3	28	—	512	27	64946	29
3	Zahl- und Kupfer-Erzen	28937	28	292	21	4474	6	33704	25
4	Kobalt-Erzen	10107	2	—	—	732	7	10839	9
5	Roheisen in Gängen und Massen	411276	16	114032	20	149169	7	674478	13
6	Roheisl-Eisen	106008	1	24536	29	16699	8	147244	9
7	Eisengusswaaren aus Erzen	8337	—	—	—	—	—	8337	—
8	Desgl. aus Roheisen	79766	27	—	—	—	—	79766	27
9	Stabeisen bei Holzkohlen gefrischt	20985	18	1750	—	—	—	22735	18
10	Desgl. bei Steinkohlen gefrischt	327760	—	165038	10	—	—	492798	10
11	Roheisl bei Holzkohlen gefrischt	133214	5	90336	23	—	—	223570	27
12	Eisenblech	154005	—	52073	—	18000	—	224078	—
13	Silber	77300	18	—	—	—	—	—	—
14	Weich- und Hartblei	12444	22	—	—	—	—	—	—
15	Glätte	25581	7	—	—	—	—	135508	2
16	Kupfer	16821	16	3360	—	—	—	—	—
Zusammen		1601926	25	456414	27	244954	20	2303296	12

Den Quantitäten nach betragen diese verschiedenen Producte an:

Eisenerz 173,411 Tonnen 1 Sch., Meiserg 27,932 Ctnr. 40 Pfd., Zahl- und Kupfererz 15,894 Ctnr. 5 Pfd., Kobalterz 1375 Ctnr. 95 Pfd., Roheisen in Gängen und Massen 424,713 Ctnr. 90 Pfd., Roheis-Eisen 72,882 Ctnr. 80 Pfd., Gusswaaren aus Eisenerzen 2637 Ctnr., desgl. aus Roheisen 22,981 Ctnr. 95 Pfd., Stabeisen bei Holzkohlen 6530 Ctnr., bei Steinkohlen 142,318 Ctnr., Roheis-Eisen bei Holzkohlen 38,797 Ctnr. 27 Pfd., Eisenblech 36,669 Ctnr., Silber 5587 Mark 108 Gran, Blei 2576 Ctnr. 88 Pfd., Glätte 5971 Ctnr. 49 Pfd., Kupfer 729 Ctnr. 108 Pfd., — überhaupt in Centner: 2,189,288,

und es vertheilen sich solche auf die einzelnen Berggeschwornen-Reviere, wie folgt:

Gegenstände der Production.	Kreis Siegen.					Kreis Olpe.	Kreis Altkirchen.		Zusammen. Gewicht.
	Eisern.	Eisen- bad.	Stahl- und Dachb.	Mäßen.	Fren- denberg und Siegen.	Olpe.	Kirchen.	Heller.	
	a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	h.	
Eisenerze . Tonnen à 8 Ctr.	42964 ² / ₄	36702 ² / ₄	22588 ² / ₄	8832	—	3037 ² / ₄	18607	40679	173411 ¹ / ₄
Stierze Ctr.	6088.	3673. 10	3727.84	14142. 30	—	24.	—	277.26	27932. 40
Zinn- und Kupfererze . . .	1155.64	1403.105	1536.38	8363. 80	—	790. 77	731.71	1912.10	15894. 5
Kobalterze "	65.54	240. 41	33.	—	—	—	1037.	—	1375. 95
Roh Eisen in Güssen und Waffeln "	162480		68419.	28909.	—	68456. 20	49237.70	47212.	424713. 90
Rohstahl Eisen "	—	—	9304.	40981. 40	—	11872. 80	9500.	1224.70	72882. 80
Eisenwaaren aus Eisenerzen "	2637.	—	—	—	—	—	—	—	2637.
Desgl. aus Roh Eisen "	8902.	—	—	14079. 95	—	—	—	—	22981. 95
Stabeisen bei Holzkohlen "	2400.	—	—	3780.	—	350.	—	—	148848.
Desgl. bei Steinkohlen "	93429		—	—	—	48889.	—	—	
Rohstahl bei Holzkohlen "	—	—	—	16898. 82	5470	16428. 55	—	—	38797. 27
Eisenblech "	24168		—	—	—	9790.	2700		36658.
Silber "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weich- und Hartblei . . .	—	761. 44	—	1815. 44	—	—	—	—	2576. 88
Steiglätze "	—	888. 55	—	5082.104	—	—	—	—	5971. 49
Kupfer "	—	—	352.	257.108	—	120.	—	—	729.108
Zusammen . Ctr.	308292		83372	134311	5470	156721	113832		801998
Dazu das Gewicht des Eisen- erzes Ctr.	637336		180710	70656	—	24300	474288		1387290
Uebershaupt . Ctr.	945628		264082	204967	5470	181021	588120		2189288

Um auch nicht bei einem einzelnen Jahrgange stehen zu bleiben, fügen wir der vorhergehenden Uebersicht aus dem Berichte der Handelskammer zu Siegen für 1852 noch die Nachweisung der Production hinzu, welche in dem Bezirke dieser Behörde in den Jahren 1851 und 1852 Statt gefunden hat, und zwar für 1851 summa-
risch, für 1852 aber nach den einzelnen Revieren:

Gegenstand der Production.		1851. Centner.	1852.				Zusammen. Centner.
			Eisern.	Eisen- bah.	Seel- und Hutbah.	Aläfen.	
Eisenerze	Tonnen	107985	34851	48987	19665	12028	115531
Bleierze	Centr.	33564	8160	2283	10080	20165	40688
Zahl- und Kupfererze	"	12165	351	1984	1745	9920	14000
Kobalt-Erze	"	924	122	181	4362	—	4665
Zinnblende	"	9030	887	8280	18079	—	27246
Siegen.							
Roh Eisen in Güssen und Maßen	"	273704	186604	—	47649	30523	264776
Rohabfälle	"	58801	—	—	7450	39278	46728
Eisenwaren aus Eisenerzen	"	1816	—	1090	—	—	1090
Deegl. aus Roh Eisen	"	23501	—	9030	—	17588	26618
Stabeisen bei Holzkohlen	"	1430	—	1000	—	—	1000
Deegl. bei Steinkohlen	"	119764	—	141104	18181	—	159285
Rohabf. bei Holzkohlen	"	14626	—	225	5962	—	6187
Deegl. bei Steinkohlen	"	4094	—	2861	—	—	2861
Eisenblech	"	26460	—	—	—	—	30370
Silber	Mark	6199	—	672	112	4065	4849
Blei	Centr.	4961	—	1257	39	2359	3655
Glätte	"	5434	—	508	267	4791	5566
Kupfer	"	1645	—	—	468	431	899
Außerdem auf dem landesherrlichen Werke zu Lohr:							
Rohabf. bei Holzkohlen	Centr.	—	—	—	—	—	2350
Deegl. bei Steinkohlen	"	—	—	—	—	—	1297
Stabeisen bei Steinkohlen	"	—	—	—	—	—	249
Silber	Mark	—	—	—	—	—	1397
Blei	Centr.	—	—	—	—	—	364
Glätte	"	—	—	—	—	—	2845

Verbreiten.

In der Rangordnung der Gewerbe des Landes folgt der Wichtigkeit nach auf das Berg- und Hüttenwesen zunächst die Gerberei. Das Jungholz der großen Eichen-Waldungen liefert, wie dem Hüttenwesen die Roh-
len, so dem Gerber die Loh.

Die Bildhäute werden sämmtlich über Köln bezogen, das Leder wird wiederum die Bahn — sei es in der Richtung auf Köln, sei es in der Richtung auf Siegen — benutzen. Die Kreise Altenkirchen und Siegen, ganz insbesondere das Städtchen Freudenberg — in einem Nebenthale der Sieg, 2 1/2 Meile von Freuden-
fernt gelegen —, die Stadt Siegen selbst, so wie das Städtchen Hilschenbach höher oben an der Sieg, und in deren Verzweigung, geben jährlich aus 90,000 Stück Bildhäuten 32,000 Centner Leder *).

Ein Theil der Lohr kommt von der unteren Sieg (mitunter haben sogar Bezüge aus der Eifel Statt ge-
funden), und wird also ebenfalls über die Eisenbahn gehen.

*) In der Fabrications-Campagne 1851—52 wurden im Kreise Siegen, dem Verichte der Handelskammer gemäß, 88,000 Stück roter Häute (14,000 Stück mehr, wie 1851), welche ein Quantum von 32—33,000 Centner und einen Ertrag von 1 Millionen Thaler ergeben haben mögen, verarbeitet. Die berühmten Leder-Fabriken zu Walmersy und Stadelst liefern, jede einzeln genommen, wohl nicht mehr.

Dieses Gewerbe ist von Alters her im Lande eingebürgert und verdankt seinen hohen Aufschwung der Haus- und Viehwirtschaft mit 16jährigem Umtrieb der jungen Eichen, die eine Production von vorzüglicher Lohgehaltet, wie sie wohl selten in anderen Bezirken vorkommt.

Dabei kommt auch der Kreis Ope in Aufschlag, von dessen Gerbereien es wahrscheinlich ist, daß sie sich zur Verfertigung ihrer Fabricate unserer Eisenbahn ebenfalls bedienen und ihre 7000 Centner, die sie größtentheils nach Frankfurt und Leipzig senden, bei Kirchen oder Siegen auf die Bahn bringen werden.

Jenes enge Verhältniß zwischen Gerberei und Eisen-Fabrication, welches das Eine das Andere nothwendig macht, wird denn auch zur Folge haben, daß, möge die Stirkohle auch noch so wohlfeil werden, sie die Holzkohle nie aus den Eisenhütten ganz verdrängen wird; denn die Gerberei, indem sie das Schalen des Jungholzes unumgänglich erfordert, erzeugt dadurch ein Material, welches anders als zur Eisen-Bereitung nicht verwendet werden kann. Und dies gewährt denn auch die Verabreichung, daß es, auch bei dem größten Ueberflusse an Steinkohlen, nie an denjenigen feineren Eisen-Sorten fehlen werde, zu deren Bereitung es (wie vielfach gemachte Erfahrungen lehren) der Holzkohle fortwährend bedarf.

Es mag dieses Verhältniß aber auch hinwiederum zur Verabreichung der Wald-Eigenthümer dienen und ihnen die Befürchtung nehmen, daß die Eisenbahn auf den Werth ihres Eigenthums verderblich einwirken werde.

Der Gebrauch der Coaks wird nämlich, wie gesagt, nie denjenigen der Holzkohle verdrängen, welche einerseits für die feineren Sorten stets erforderlich bleiben und andererseits sich immer dadurch empfehlen wird, daß sie für den Hochofen-Betrieb geringere Schwierigkeiten darbietet, als jene.

Allerdings wird die Holzkohle im Preise sinken, sobald sie beim Schmelz-Proceß nicht mehr das vorherrschende Agens ist, aber ein weit stärkeres Sinken droht ihr, wenn das Land keine Eisenbahn erhält.

Alsdann wird die Eisen-Productio n immer mehr zurückgehen, derjenige Theil aber, der sich mit Mühe noch aufrecht erhält, wird um die fremde Concurrenz bestehen zu können, seine Verkaufs-Preise um mehr als 5 Thlr. per 1000 Pfund herabsenken müssen, dazu jedoch, da der Preis des Eisensiebs vorherrschend in Tagelohn besteht, der keine Verminderung mehr zuläßt, nur in so fern im Stande sein, als ihm die Holzkohle um so viel billiger geliefert wird.

Nun ist aber die Kohlen-Erzeugung für den siegener Waldbesitzer eine Nothwendigkeit, der er, will er anders dem Gerber Lohge liefern, sich nicht entziehen kann; er muß also suchen, sie abzuweihen, so gut es angeht, und folglich die Preise sich gefallen lassen, die von den Eisen-Producten ihm geboten werden. Diese Preise werden alsdann aber außerordentlich heruntergehen.

Werden dagegen künftig die Holzkohlen nur noch zu den feineren Sorten verwendet, deren Preise sich höher stellen, so kann, da der Eisensiebs und die übrigen Bestandtheile des Fabricats ihren Preis nicht ändern, für die Holzkohle weit mehr gezahlt werden, als sie bei der Verwendung zu den gröberen Sorten, in der Voraussetzung des Nichtzustandekommens einer Eisenbahn, eintragen haben würden. Ohne Zweifel wird auch das Quantum der Consumtion nicht um Vieles geringer sein.

Eine Eisenbahn wird also den Waldbesitzer in eine weit bessere Lage versetzen, als er ohne eine solche über kurz oder lang einzunehmen gezwungen sein würde.

Nehmen wir die Differenz zu 1 Thlr. per Klafter und die jährliche Holz-Erzeugung zu $\frac{1}{4}$ Klafter per Morgen an, so würde dies auf 250,000 Morgen (so viel betragen ungefähr die Wäldungen der Kreise Siegen und Altkirchen) jährlich 83,000 Thlr. betragen, die Staats-Försten, soweit die Bahn darauf Einfluß hat, nicht einmal gerechnet.

Der Marmor, Gyps und Kalk, so wie die Backerde, welche das Thal der Dill liefert, müssen ebenfalls aufgezählt werden; Gyps und Kalk besonders deshalb, weil ihr Verbrauch für den Ackerbau in den nur Thonstiege führenden Thälern der Selter und Siegen in steter Zunahme ist.

Sollte man irgend ein Gewicht auf die Braunkohle legen, so fehlt auch diese unserer Bahn nicht. Im Saynischen, bei Daaden, ist vor einiger Zeit ein sehr mächtiges Flöz der besten Kohlen erschlossen worden. Bei Herborn an der Dill sind sieben reichhaltige Gruben, die jetzt schon jährlich 15,000 Centner liefern und bei erleichterter Ausfuhr ganz gemächlich 200,000 Centner liefern könnten.

Holzstoben-Eisen.

Stein- und Kalkbrüche.

Braunkohlen.

Dachschiefer.

Auch kann das Thal der Dill jährlich 25,000 bis 30,000 Centner Dachschiefer — die übrigens auch im Sayn'schen und Siegen'schen nicht mangeln — zur Bahn bringen.

Wannafacturen
u. Spinnereien.

Die Baumwoll-Spinnerei gehört nunmehr schon zu den älteren Gewerbebezügen der oberen Sieg, und wird vorzugsweise in der Nähe von Kirchen zu Jungenhal und Struth betrieben.

Die rohe Wolle kommt von Köln; das gesponnene Garn würde sämmtlich dahin zurückgehen, da es theils in der Umgegend, theils in Elberfeld und dem Kreise Gladbach verarbeitet zu werden pflegt.

Die Baumwoll-Spinnereien verarbeiten gegenwärtig aus 9500 Centnern roher Wolle 8500 Centner Gespinnst.

Nicht unerheblich sind auch im Siegen'schen die Tuch-Weberei und die Papier-Fabrication.

Fünf Papier-Mühlen an der Dill bewegen jährlich an Lumpen *) und Papier 16,500 Centner.

Zwei Tabak-Spinnereien in Dillenburg beziehen jetzt schon, nach amtlichen Nachrichten, jährlich 9000 Centner rohe Blätter. Die fertige Waare mag ungefähr eben so viel wiegen.

Zufuhr-
gegenstände.

Die Colonial-Waaren, Kaffee, Zucker, Gewürze u. s. w., die überseeischen Producte, Thran u. dergl., der inländische Austausch an Lebensmitteln aller Art, Brodfrüchte, Kleiderstoffe, Hausgeräthe zc., rechnen sich in ihrem Verbruche mehr oder weniger nach der Zahl der Köpfe.

An Brodfrüchten bedarf die obere Sieg einer Zufuhr von zwei Dritteln. Sie rechnet dabei auf das Züscher Land, den Hellweg, die Wetterau, fuzum, auf die Eisenbahn.

Del, allerwärts ein bedeutender Gegenstand des Verbrauchs, ist es für die Sieg-Bahn-Gegend, des Erleuchtens der Bergwerke und Fabriken wegen, in weit höherem Maße. Es wird sämmtlich vom Rheine bezogen.

Hauptheine, Erier'scher Kalk, Trass, Ziegel, Glas, so manches, was zu Wohn- und anderen Gebäuden erforderlich ist, sind für die ganze Bahnstrecke ein Bedürfnis.

Besitzen die Districte, welche die Bahn durchschneidet, auch noch Eichenbaumstämme im Ueberflus, so man- geln ihnen doch die zum Balkenwerk und zu den Sparren erforderlichen Fichten, die Tannendretter und Latten fast gänzlich; sie werden, vom Schwarzwalde kommend, rheinwärts bezogen.

Fast alles, was der Zoll-Tarif unter den Artikeln: Droguerie, Apotheker- und Farbe-Waaren (Nr. 5), Kupfer- und Messing-Waaren (Nr. 19), Kurz-Waaren (Nr. 20), Material-, Svecerei- und Conditor-Waaren (Nr. 25), Seide und Seiden-Waaren (Nr. 30), und ein Theil von dem, was er unter den Artikeln Baumwollen- Waaren (Nr. 2), Holz-Waaren (Nr. 22), Wollen-Waaren (Nr. 41) umfaßt, muß von außen zugeführt werden.

Köln würde, wäre die Eisenbahn vorhanden, gleichsam der Hafen des Landes sein, so zum Bezichen, wie zum Verschenden.

Landstraßen.

Wenden wir uns nun zur Schilderung der Straßen, mittels welcher die Bahn mit der Umgegend in Ver- bindung stehen würde.

Die Siegburg würde sie von der Deuk-Mülheim-Altenkirchener Landstraße begleitet sein. In Siegburg gehen Straßen ab nach Overath zur Aggerstraße und nach Bonn. Eine im Bau begriffene Straße von Siegburg durch das Sieghal hinauf würde den Verkehr zu den Bahnhöfen vermitteln **).

In Rosbach mündet eine neue Straße, welche nach der einen Seite zu den Kreisen Waldbroel, Summers- bach, Wipperfurth und Lennep, nach der anderen von Hamm aus über Altenkirchen und den Westerwald nach Coblenz führt. Etwas weiter oben wird die Minden-Coblenzer Straße erreicht und bis Bgeldorf zur Seite gehalten.

Während diese Straße über Freudenberg nach Olpe geht, um sich in vielen Richtungen nach Wespphalen zu verzweigen, geht schon in Kirchen ein Zweig nach Siegen ab. Eine Straße durchs Selterthal und von Alsdorf nach Daaden, Friedewald, Kirburg auf den Westerwald ist theilweise fertig, theilweise im Bau begriffen. Von Neunkirchen an der Heller führt eine zweite nach Siegen, von Burbach eine dritte und eine andere zur Höhe des Westerwaldes.

*) Gegenwärtig hauptsächlich viel Stroh zur Pappen-Anfertigung.

**) Ist bereits im Bau begriffen und wird im Jahre 1853 bis Ertorf fertig sein.

In Alford wird die Wetterauerstraße gefunden, welche rückwärts nach Siegen führt und vorwärts dem Thale der Dill bis Wehlar folgt.

In Dillenburg geht eine Straße ab nach Biedenkopf, Laasphe und der oberen Lenn. Unterhalb Herborn fällt abermals eine Straße vom Westerwald herab und setzt sich quer nach Marburg fort.

Von Wehlar führt eine Straße bahnbahwärts nach Coblenz und eine andere in der Richtung auf Buzbach in das Innere des Kreises.

Dieser Uebersicht des Bezirks, welchen eine Köln-Siegener Bahn zu durchlaufen haben würde, möge sich nun zunächst eine Darstellung der Erfolge anreihen, die wir von derselben und versprechen dürfen.

Als solche treten nun — neben den allgemeinen wohlthätigen Einwirkungen, welche eine jede Eisenbahn auf das ihr angewiesene Gebiet äußert — vornehmlich hervor: Beschaffung wohlfeiler Steinkohlen, dadurch erzeugte Umgestaltung des Hüttenbetriebs, Vermehrung der Zahl der Hoböfen, Rapparmachung der müßigen Wasserkräfte und Eröffnung von Amsfuhr-Canälen für die Producte des Landes; vor Allem aber für den in Unmasse vorhandenen Eisenstein.

Darstellung d.
Erfolge einer
Köln- (Deuz-
Siegener) Bahn

Mit der Steinkohle beginnend, sprechen wir die Ueberzeugung aus, daß in ihrer Beschaffung lediglich eine Köln- (Deuz-) Siegener Bahn den Anforderungen des Landes entsprechen, und daß keine der anderen Linien in so vorthheilhafter Weise, wie jene, dazu im Stande sein werde.

Steinkohlen-
Zufuhr.

Wir wollen diese Behauptung mit Zahlen begründen und bezeichnen zu dem Zwecke als nächste Fundorte:

- A. für die Ruhr-Sieg-Bahn: Witten;
- B. für die Elberfelder-Bahn: Steele;
- C. für die Deuz-Begdorf: Berge-Borbeck und Oberhausen.

A. Ruhr-Sieg-Bahn. Der Centner würde kosten:

von Witten bis Hagen, auf der Bergisch-Märkischen Bahn, 2 Meilen.	6 Pf.
von Hagen bis Siegen, 15 Meilen à 4¼ Pf. *)	64 "
Summa bis Siegen.	70 Pf.
von Siegen bis Begdorf 2,32 Meilen à 4¼ Pf.	10 Pf.
Summa bis Begdorf	80 Pf.

Steinkohlen
Transport-
Preise.

B. Elberfeld-Hüdeswagen. Der Centner würde kosten:

Don Steele nach Elberfeld, 5,31 M. zu dem für diesen Gesamt-Tractus angenommenen Satze des combinirten Steele-Begwinkler-Elberfelder Tariffs	18 Pf.
von Elberfeld nach Siegen (nach der Denkschrift von Nohl & Glaser 12,75 M.) à 4¼.	52 "
Summa bis Siegen.	70 Pf.
dazu bis Begdorf (wie vor)	10 Pf.
Summa bis Begdorf	80 Pf.

C. Nun wird aber die diesseitige Linie wegen ihrer sanfteren Neigungen (bis Begdorf wenigstens) keinen höheren Transportzins fordern, als denjenigen, der jetzt schon durchschnittlich auf der Köln-Mindener Bahn besteht, nämlich 2 Pf. per Centner und Meile. Der Kohlen-Transport wird selblich auf diesem Tractus, von Berge-Borbeck bis Begdorf (21½ Meilen) für 43 Pf. und bis Siegen (23 M.) für 48 Pf. ausgeführt werden können und von Oberhausen gerechnet ½ M. oder 1 Pf. weniger. Rechnen wir nun, und zwar ohne Rücksicht darauf, daß nach der bereits angeführten Uebersicht der Production pro 1851 im Bergamts-Bezirk Essen die

*) Conf. Seite 46 der Denkschrift des Special-Comité's zu Siegen, die Sieg-Ruhr-Eisenbahn betreffend.

Selbstkosten in etwa 9 Pct. weniger betragen, als in jenem von Bochum, aus welchem die Ruhr-Bahn die Anfuhrren bewirken würde — diesen verschiedenen Frachtsätzen die Ankaufspreise auf der Grube mit etwa 4 Sgr. hinzu, so erhalten wir per Centner bis

	Bochum	Siegen
auf der Ruhr-Sieg-Bahn von Witten	10 Sgr. 8 Pf.	9 Sgr. 10 Pf.
auf der Elberfeld-Hülseswagener Bahn ebenfalls	10 " 8 "	9 " 10 "
auf der Köln- (Deutz-) Veldorf-Siegen aber nur	7 " 5 "	8 " — "

Dazu kommt aber noch, daß die Köln-Mindener Bahn, wenn sie die Versorgung des ganzen Siegener Landes erhält, ihren Preis noch niedriger (wenn es sein muß, auf 1 1/2 Pf.) stellen könnte, und daß alsdann die Beschaffung der Kosten von Berge-Verbeck bis Veldorf auf ppt. 6 Sgr. 8 Pf. von Berge-Verbeck bis Siegen aber auf ppt. 7 " herunter gehen würde.

Außerdem ist noch zu erwägen, daß Berge-Verbeck und Oberhausen wohl nicht lange mehr die nächsten Fundorte bleiben dürften, da jetzt schon in der Nähe von Duisburg Steinkohlen-Flöße entdeckt worden sind und die Entdeckung anderer noch näher auf Deutz zu gelegener Lager vielleicht nicht mehr so sehr fern ist, so daß unsere Preise noch auf mehr oder minder bedeutende Verminderung hoffen lassen.

Wir bemerken übrigens zu vorstehender Berechnung, daß die, von dem Comité zu Siegen besonders befürwortete Lenne-Hundem-Linie nicht 14, sondern mindestens 15 Meilen lang werden würde, indem sich bei neueren Untersuchungen herausgestellt hat, daß die später angenommene Strecke von Hintrop über Heimbach und Hülchenbach nach Kreuzthal (11,210 R.) um 2160 R. länger als die ältere Linie über Lütfeld und Trombach ist (9050 R.).

Wenn wir uns eine Sieg-Ruhr-Bahn auf ihrer kürzesten Linie (Lenne-Hundem) vorstellen, und die Bezüge aus dem nächsten Hunderte annehmen, so würde eine Köln- (Deutz-) Siegener Bahn bis Veldorf, die Steinkohlen für jetzt 29 Procent bis Veldorf und 19 Procent bis Siegen, für die nächste Zukunft aber 38, resp. 29 Procent billiger als eine Sieg-Ruhr-Bahn befördern können, und ähnlich wird sich dies Uebergewicht beim Rück-Transport entweder des Eisenerzes oder des Roheisens stellen.

Steinkohlen und Roheisen sind es aber vor allem Anderen, wovon Wohl und Wehr des Siegener Landes abhängt.

Welche Einwirkungen nun die wohlfeilere Steinkohle und überhaupt unser Schienenweg auf die Eisen-Production des Landes haben wird, möge folgende Berechnung ergeben:

Zu 1000 Pfund preuß. Roheisen, mit Holzkohlen erzeugt, sind erforderlich:

- bei nur 45 pCt. Gehalt, 2220 Pfd. Eisenstein, die wir nach dem Productionswerthe von 185,288 Thlr. für die vorher aufgeführten, im Jahre 1850 geförderten 173,411 Tonnen und indem wir denselben 25 pCt. Gewinn für die Grubenbesitzer hinzurechnen, in runder Summe ansehen, mit 3 Thlr. 10 Sgr.

Dazu kommen:

- Fracht von den Gruben 1 " — "
- Zinsen und Generalkosten mit Rücksicht auf die gegenwärtige Beschränkung des Betriebes 1 " 10 "
- Tagelohn für Hütten, Steinklopfen, Rosten, Gewinnung und Fuhrlohn von Zuschlägen, Kohlenmessen, Aufsicht und Zustellung — " 25 "
- Zuschlag an Kalk — " 10 "
- 3 1/2 Jain Holzkohlen à 22 Thlr. pr. 10 Jain 7 " 21 "
- jetzige Durchschnittsfracht bis Köln 3 " — "

Zusammen franco Köln . 17 Thlr. 16 Sgr.
(Nach der Denkschrift für die künftige Handels-Politik Deutschlands, Siegen 1849, Seite 21 u. 42 betragen die Selbstkosten a—f 1847 für bestes Holzkohlen-Roheisen im Kreise Siegen. . 17 Thlr. 15 Sgr. 6 Pf.)

Die obigen Selbstkosten werden für Coaks-Eisen künftig betragen a, b, d, e wie vor 5 Thlr. 15 Sgr. — Pfg.

c) Zinsen und Generalkosten mit Rücksicht auf den Wegfall der mehrerwähnten beschränkten Betriebszeit	1	—	—	—
d) 1250 Pfund Coak durchschnittlich zu 9 Sgr. per 107 Pfund.	3	15	1	—
dazu g) Fracht des Roheisens auf durchschnittlich 16 Meilen, nach dem Köln-Rhein- dener Tarife (22 Thlr. 12 Sgr. per 100 Ctr. à 107 Pfd. auf 35 Meilen) —	—	28	9	—
Zusammen in runder Summe	10	Thlr. 29	Sgr.	— Pf.

Nun betragen die Produktionskosten des — in der Qualität geringeren — belgischen Eisens loco Püttig nach Seite 7 der Denkschrift zur Begründung einer Eifel-Eisenbahn per 1000 preuß. Pfd. . 8 Thlr. 11 Sgr. wozu zu rechnen sind:

Fracht nach Köln	1	—	25	—
Zoll à 5 Sgr. per 107 Pfd.	1	—	20	—
Zusammen	11	Thlr. 26	Sgr.	—

und unser besseres Roheisen wird daher vermöge der Eisenbahn um 8 Procent wohlfeiler nach Köln geliefert werden können.

Lassen wir dieser Berechnung die Angaben der bereits bezogenen Denkschrift über Deutschlands Handels-Politik folgen, so kosteten 1847 incl. Fracht bis Köln 1000 Pfund

belgisches Coakeisen 11 Thlr. 13 Sgr.	schottisches Roheisen Nr. 1 11 Thlr. 7 Sgr.
dazu Zoll 1 „ 20 „	3 „ 10 „
Summa . . 13 Thlr. 3 Sgr.	14 Thlr. 17 Sgr.

so daß das süngereisen sogar um 16—17, resp. 24—25 pCt. wohlfeiler nach Köln zu liefern sein würde.

Bei diesen Vergleichungen wird allerdings vorausgesetzt, daß die jetzige Eingangs-Abgabe bestehen bleibe; sie scheint aber auch für den Augenblick gesichert, und bis es einmal zu ihrer Modification oder gänzlichen Aufhebung kommt, werden die inländischen Glabissements sich so bestrebt und derartige Fortschritte gemacht haben, daß sie alsdann auch unbeschützt die Concurrenz mit der, in der Qualität um 15 pCt. geringeren, fremden Waare nicht zu scheuen haben werden.

Zudem haben wir in unserem obigen Calcul nur einen Gehalt von 45 pCt. angenommen, es gibt aber Lagen von 60 bis 70 pCt., und schon bei einem Ausbringen von 50 pCt. würde sich der Werth des Eisens eines um ein Erhebliches niedriger stellen.

Unmittelbare Folge dieser den Hohöfen des Landes wiedergegebenen Concurrenz-Fähigkeit wäre natürlich eine namhafte Verringerung ihres Vertriebs, und sehr bald würde sich daran eine nicht minder namhafte Vermehrung ihrer Zahl anschließen.

Es kann wohl nur als eine äußerst mäßige Veranschlagung angesehen werden, wenn man für jeden der jetzigen in der Nähe der Bahn belegenen 32 Hohöfen für die gegenwärtigen auf den Holzsohlen-Proceß basirten Verhältnisse 200 Betriebs-Tage zu 150 Centner = 30,000 Centner, und, nachdem ein Theil derselben auf Coak eingerichtet sein wird, 60,000 Centner jährlich, für alle zusammen also eine Production von 1,920,000 Centnern annimmt. Da, wie bekannt, bei Coaks-Hohöfen 90- à 100,000 Centner Roheisen pro Jahr gerechnet wird, so wird es, um dieses Resultat zu erreichen, genügen, daß nur 14 derselben dem Steinkohlen-Proceß angerignet würden. Alsdann werden nämlich verarbeiten:

14 Hohöfen bei Steinkohlen	1,380,000 Centner,
18 „ „ Holzsohlen	540,000 „
	1,920,000 Centner.

Die Vermehrung aber in der Zahl der Hohöfen, welche die Eisenbahn hervorrufen wird, läßt sich um so weniger veranschlagen, als zweifelsohne der reichhaltige Braun-Eisenstein und Eisenglanz des unteren Hellertales, des Daadentales, der Schupbach und des Gebhardsheimer Reviers, des Gosenbacher Tages, wo überall

Erweiterung
der Hohöfen
Production

mächtige Vorräthe lagern, alsdann zur Eisen-Production herangezogen werden und die Steinkohle in dem hiesigen Eisenstein für die Hochofen von Vorbeck, Hochbahl und andere aus der Umgegend von Dortmund, die sich statt des Kalksteines des hiesigen leichtflüssigen Spath-Eisensteines als Zuschlag bedienen, einen vortheilhaften Gegenstand des Rücktransportes finden, das Material folglich von beiden Seiten zu den annehmbarsten Preisen hinzuführen wird. (Ein besserer Eisenstein wird aber auch dazu nicht gefunden werden können, da der Spath-Eisenstein in den genannten und einigen anderen Revieren so recht eigentlich zu Hause und bisher nur des mangelnden Abfages wegen nicht im Verhältniß zu seiner Masse und Güte gefördert worden ist.)

Man kann auch nicht sagen, daß die vorerwähnte Annahme von 60,000 Centnern zu hoch gegriffen sei, denn jetzt schon verbrauchen einzelne Hütten im Dillthale, die nur mit Coaks hütten (welche sie von der Ruhr zum Theil über die Main-Befer-Bahn, zum Theil aber über die Lahn beziehen) und nur Maßeln machen, schon über 60,000 Centner Coaks jährlich.

Wollte man aber die Bohlthat, welche eine Eisenbahn für das Land sein wird, für einen Augenblick nur aus einem weit engeren Gesichtspuncte, nämlich in Bezug auf die Beschränkung betrachten, die wegen des Mangels an Feuerungs-Material gegenwärtig auf die Betriebszeit laßt, so mögen die Hütten des Kreises Elpe, welche dieser Beschränkung nicht unterliegen, ein Beispiel von der Entwicklung geben, deren die Production der Eisenwerke in der Gegend fähig ist.

Diese Hütten (zu Ruppingshausen, Wenden, Gerlingen und Elpe), alle erst in den letzten 15 Jahren entstanden, alle nur mit Holzkohlen arbeitend und alle ihren Eisenstein aus den Kreisen Siegen und Altenkirchen, auf mehr als 4 Meilen Entfernung, per Achse auf sehr steilen Wegen beziehend, haben jetzt theilweise schon einen jährlichen Umschlag von 160,000 Centnern an Eisen, Eisenstein und Holzkohlen und eine jährliche Production von 30- bis 35,000 Centnern Eisen.

Umfang der
Eisenstein-Lager.

Von welchem Umfange nun die in jenen Bergen ruhenden Schätze sind, welche Massen sie — die Verarbeitung im Lande im größtmöglichen Maße gedacht — zur Abfuhr übrig lassen, welcher Gewinn also auch von dieser Seite in Aussicht steht, möge folgende aus einer bergamtlichen Aufstellung entnommene Uebersicht ergeben, welche dieselben Gesehswornen-Reviers, enthält, die einer Köln- (Deutz-) Siegener Bahnaline zunächst belegen sind. Nach dieser Aufstellung betragen nämlich Ende 1849 die über der Thalsohle liegenden Massen in Tonnen von 8 Centnern:

Im Reviere:

a) Eisen	5,709,000 Tonnen,
b) Gesehbach	9,265,000 "
c) Seel und Burbach	2,999,000 "
d) Kirchen	4,159,000 "
e) Heller *)	6,195,400 "
f) Hamm	2,204,000 "
g) Beglar	1,771,000 "
h) Braunsfels	17,710,000 "
i) Hohensofs	1,771,000 "
k) Wittenburg	2,173,000 "

Zusammen . . . 53,956,400 Tonnen,
oder 431,651,200 Centner.

Da der Eisenstein zum größten Theil in Braun-Eisenstein, Eisenglanz, der zwischen 60 und 70 pCt. enthält, und im Dillthale aus Vorheisenstein, 45 bis 70 pCt. aufweisend, besteht, so würde das jetzige Quantum (432 Millionen Centner über der Thallosohle) ohne Tiefbau weit über 100 Jahre ausreichen, wenn auch jährlich 2,000,000 Centner Kokeisen (mehr als das Sechsfache des gegenwärtigen Verbrauchs) auf den vorhandenen Hütten erblasen werden sollten.

*) Nach einer neueren Aufstellung ist der Reichthum dieses Reviers sogar noch größer.

Blos im oberen Hellertale (Bürgermeisterei Burbach) sind jetzt 85 belebte Gruben und außerdem noch circa 100 Wuthungsgruben, von denen bereits 9 in Belegung beantragt sind. Sie sind im Ganzen mit ungefähr 800 Arbeitern besetzt, können aber eine ungemein größere Anzahl beschäftigen, indem viele unter ihnen des schwachen Absatzes wegen nur eine Belegschaft von einem Manne nachweisen, der lediglich deshalb darauf in Thätigkeit gehalten wird, um die Gruben nicht, den dortigen Verggeseßen gemäß, ins Freie fallen zu lassen.

Der Schräggang „Der Windhahn“ im Reviere Kirchen hat 147 Gruben im Betriebe, aus denen jährlich 104,632 Tonnen Eisenstein gewonnen werden können, ohne daß auf viele Jahre hin der Nachhaltigkeit der Gewinnung irgend Abbruch geschähe. Dasselbe Revier zählt überdies noch 220 Wuthungsgruben, wovon die Hälfte mit Belegung versehen werden würde und zur Ausbeutung gelangen könnte, wenn nur der Absatz gesichert wäre.

Im Reviere Heller sind augenblicklich 146 Gruben im Gange, die 47,000 Tonnen Erze fördern, und im Reviere Gosenbach werden auf 101 Grube 49,000 Tonnen Eisenstein gewonnen. Beide sind aber nicht minder gleicher Ausdehnung fähig und könnten Jahrhunderte lang in weit stärkerem Maße in Anspruch genommen werden, ohne daß von Tiefbau die Rede zu sein brauchte.

Um den Mineral-Reichtum, namentlich desjenigen Districts, der der Köln-Giegener Bahn — und ihrer Vezdorf-Siegener Zweigbahn — ungewissermaßen anheimfallen wird, anschaulicher zu machen, heben wir aus den denselben zunächst liegenden Revieren die (Seite 20) unter b, c, d und e verzeichneten besonders hervor und fügen in den Anlagen C, D, E und F vier Uebersichten hinzu, in denen die Gruben dieser Reviere einzeln mit den darauf jetzt beschäftigten Mannschaften und theilweise auch mit ihrer gegenwärtigen Förderung, so wie ihrer Mächtigkeit aufgeführt sind. Wir verdanfen diese Nachweisungen der Gefälligkeit der resp. Herren Verggeseßenen, und halten sie für hinreichend, um auch denjenigen unter unseren Lesern ein Bild vom Ganzen zu geben, die von den Metallschätzen des Landes noch keine oder nur eine oberflächliche Kenntniß haben möchten.

Kontinwährend werden nun aber auch noch neue Gruben erschürft, und allein das nasstausche Disthal und der Kreis Beglar besitzen noch unermeßliche Schätze an Eisenerz, die man äußerlich zwar theilweise kennt, tiefer zu untersuchen aber noch nicht für nöthig befunden hat. In den Nanzengbach, Albrdt- und Sichelbätern ist ein solcher Reichthum, daß die Gewinnung wie in Steinbrüchen zu Tage geschieht, und einzelne Gewerke haben so viel Gruben, daß sie darauf allein bequem 3 bis 4 Höfen betreiben könnten.

Eine Fülle schlummernder Reichthümer und eine großartige Industrie werden sich also die Hand reichen, um einer Köln-Giegener Bahn Leben und Gedeihen zu geben: sie aber wird dies im vollen Maße vergelten, reichlicher, als eine der rivalisirenden Bahnen (kamen sie wirklich zu Stande) es zu thun vermöchte.

Allerdings würden auch die Elberfeld-Hüdeſwagener und die Sieg-Ruhr-Bahn höchst interessante, eben so industriereiche als bevölkerte Landstriche durchlaufen; allein einem Theile unserer besten Berg- und Hüttenwerke, um die es sich doch zumeist handelt, bleiben sie, wie wir bereits angedeutet, zu weit entfernt, um ihnen merkliche Vortheile zuzuwenden, und so würde ihr eigentlicher Wirkungskreis doch bedeutend enger sein, als man sich ihn gewöhnlich vorstellt.

Aber auch diejenigen Bezirke, die man sich als ihnen ausschließlich angehörig zu denken pflegt, die Mark und das Wuppertal, wären trotz eines Umweges von 6 Meilen bis Hagen, 5 bis Elberfeld, 3—4 bis Remscheid für manche Artikel besser, für andere gleich gut durch eine Köln-Begdorf-Siegener Bahn bedacht, als durch jene.

So würde z. B. Eisenstein auf dieser Linie von Begdorf bis Düsseldorf 16 Meilen à 2 Pfg. = 32 Pfg., von Düsseldorf bis Elberfeld 15 Pfg. und von Elberfeld bis Hagen 9½ Pfg., im Ganzen also bis Hagen 56½ Pfg. zu zahlen haben, während eine Sieg-Ruhr-Bahn von Hagen nach Siegen 15 M. und von da nach Begdorf 2½ M., im Ganzen folglich 17½ M. messend, à 4¼ Pfg. (vergl. Denkschrift des Comité's zu Siegen, 1852, S. 46) 73 Pfg., mithin 16½ Pfg. mehr, fordern würde; für Roheisen wäre die Differenz um 5 Pfg. geringer.

Eisenstein-
Abfahrtswege.

Eisenstein-
Transportpreis.

Bergleistung
er Transport-
preise für
den Verkehr
Gegensätze.

Bei Sendungen nach der Mark könnte man sogar mit vielen Artikeln vorteilhafter mit Benutzung der Köln-Bieghemer Linie bis Dortmund (26¹/₂ M.) gehen, als man mittels einer Ruhr-Sieg-Bahn (21¹/₂) diesen Punkt erreichen würde. Nehmen wir nämlich, um in dem Köln-Mindener Tarife die Preise der verschiedenen Classen mit einem Blicke zu übersehen, Bgdorf-Dortmund, gleich Deug-Güterlosh (26¹/₂ M.), so finden wir für

Classen	I A.	14	8
"	I B.	17	4
"	II A.	21	7
"	II B.	25	20

für 100 Ctr.

Nun kostet aber der Centner von Bgdorf nach Hagen 73 Pfg.,
von Hagen nach Dortmund I. Classe 11 Pfg.,

II.	"	14
I.	"	84
II.	"	87

was für 100 Ctr. 23 Thlr. 10 Sgr. in der ersten und 24 Thlr. 5 Sgr. in der zweiten Classe macht, des Aufwands und der Kosten nicht zu gedenken, die der Uebergang von der einen zur anderen Bahn hier wahrscheinlich, auf unserer Linie aber wahrscheinlich nicht verurachen würde.

Wasserkräfte.

Es bleibt uns noch übrig, der vielen Wasserkräfte zu gedenken, an denen das Land so reich ist. Diese finden sich vor Allen an der untern Sieg, in einem Districte also, der, bis jetzt an Industrie noch verhältnißmäßig arm, nur auf Anregung von außen wartet, um zu zeigen, daß auch er dem bergischen Lande angehört. Hier würden wir bald neue Balzwerke entstehen sehen; hier könnten sich Steinkohle und Roheisen begegnen, und hier würden bald Solingen und Remscheid einen Punkt finden, der ihnen zum Bezuge des gefrischten Eisens noch geeigneter wäre, als jetzt die Grafschaft Mark.

Zufünftlicher
Personenverkehr.

Wir lassen dieser Darstellung der Erfolge, welche unsere Bahn dem internationalen und dem inneren Verkehr, der Belebung einer großen Industrie und endlich den allgemeinen Interessen des Staates verspricht, so wie der Vorzüge, die wir ihr vor den concurrirenden Projecten beilegen zu dürfen glauben, noch eine Uebersicht des Personenverkehrs folgen, den wir für sie erwarten, begleitet von einer Berechnung, welche einerseits auf unserer, andererseits auf der Ruhr-Sieg-Bahn das reisende Publicum zu tragen haben würde. (Ueber die anderen Projecte fehlen uns darüber alle Data.)

Man hat oft versucht, aus der in der Nähe einer Eisenbahn-Linie wohnenden Bevölkerung die Personenfrequenz zu ermitteln, welche derselben wohl zufallen würde, und dann das Resultat einen Erfahrungssatz genannt. Die Erfahrung hat aber durchgehend gezeigt, daß es mit solchen Erfahrungssätzen nichts ist. Wir ziehen daher vor, aus der Analogie mit bereits bestehenden Linien zu schließen.

Wir nehmen zu dem Ende aus einer aus amtlichen Quellen zusammengestellten Statistik deutscher Eisenbahnen pro 1851 einige heraus, mit welchen, weil sie entweder einem größeren Straßenzuge unmittelbar angehören oder doch mit einem solchen in Verbindung stehen, unsere Bahn auf Personenverkehrs-Verhältnisse verwandt gedacht werden darf, und finden dann, Alles auf 1 Meile berechnet, folgende Bewegung:

Länge, Meilen.	Personen auf 1 Meile in runder Zahl.
Rheinische Bahn	11 ₁ 2,414,000
Köln-Mindener	36 ₁ 9,578,000
Hannoversche	54 ₁ 7,097,000
Braunschweigische	15 ₁ 3,290,000
Magdeburg-Halberstädter	7 ₁ 1,630,000

Zu übertragen . 126₁ 24,009,000

	Länge, Meilen.	Personen auf 1 Meile in runder Zahl.
Uebersrag	126 ₂	24,009,000
Berlin-Potsdam-Magdeburger	19 ₅	4,581,000
Niederschlesisch-Märkische	51 ₁	6,788,000
Düsseldorf-Elsfelder	3 ₅	848,000
Bergisch-Märkische	7 ₇	812,000
Main-Wefer-Bahn	26 ₆	3,187,000
Thüring'sche	25 ₁	3,587,000
Münster-Hammer	4 ₆	467,000
	264	44,279,000

was im Durchschnitt 170,000 Reisende ergibt, welche sich über eine ganze Bahn bewegt haben.

Wir bemerken zu dieser Durchschnitts-Berechnung, daß wir zu derselben zuvörderst den Tractus von Aachen bis Breslau mit einigen Nebenbahnen, dann aber noch ein paar andere Bahnen des inneren Deutschlands gewählt haben, mit welchen eine Köln-Siegener mehr oder weniger in Verbindung stehen wird.

Von diesem Personen-Verkehr würden wir nach dem Tarif von Köln-Minden erheben:

in der ersten Classe 6 Sgr.	} pro Person und Meile.
" " zweiten " 4 "	
" " dritten " 3 "	

Stellen wir nun unsere Preise denen einer Ruhr-Sieg-Bahn gegenüber, und nehmen wir als gemeinschaftlichen Ausgangspunkt für den Verkehr von Nord nach Süd Oberhausen, so haben wir auf unserer Bahn:

	Meilen.
von Oberhausen nach Deutz 9 ₁	} 23 Meilen.
" da nach Beldorf . . . 11 ₃	
" da nach Siegen 2 ₂	

Wir würden also erheben:

Von Oberhausen bis	Beldorf	Siegen
in der ersten Classe	4 Thlr. 4 Sgr.	4 Thlr. 18 Sgr.
in der zweiten "	2 " 23 "	3 " 2 "
in der dritten "	2 " 2 "	2 " 9 "

Bermittels einer Sieg-Ruhr-Bahn betrügen zwischen denselben Punkten die Entfernungen:

- a) von Oberhausen bis Dortmund . . . 6₁ M. Köln-Minden.
 - b) " da bis Hagen 4₁ " Berg.-Märk.
 - c) " " nach Siegen 15 "
- = 25₅ M.
- d) " " " Beldorf 2₂ "

Zusammen 27₈ Meilen.

Die Transport-Kosten würden sich auf dieser Tour belaufen:

	bis Deggendorf						bis Siegen					
	I. Classe.		II. Classe.		III. Classe.		I. Classe.		II. Classe.		III. Classe.	
	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.
Ad a)	1	9	—	25	—	19	2	4	1	13	1	1 1/2
„ b)	—	25	—	18	—	12 1/2						
„ c) den bergisch-märkischen Tarif zu 6, 4 1/2 und 3 angenommen	3	14	2	18	1	22	3	—	2	7 1/2	1	15
Zusammen	5	18	4	1	2	23 1/2	5	4	3	20 1/2	2	16 1/2
Auf der Köln-Sieger Bahn würden die Taren betragen	4	4	2	23	2	2	4	18	3	2	2	9
Mithin weniger	1	14	1	8	—	21 1/2	—	16	—	18 1/2	—	7 1/2

Dabei muß aber vorausgesetzt werden, daß eine Sieg-Muhr-Bahn bei Anwendung des bergisch-märkischen Tarifs von 6, 4 1/2 und 3 den von ihr adoptirten Durchschnitts-Satz von 3 1/2 Sgr. per Person und Reise erreiche. Dies ist jedoch zu bezweifeln, da die meisten deutschen Bahnen, welche (nach der deutschen Eisenbahn-Statistik pro 1851, Statist. Nr. 256) einen solchen Durchschnitt annähernd aufbringen, höhere Tariffsätze als 6, 4 1/2, 3 haben.

Es sind dies nämlich folgende:

	Durchschnitt nach der angeführten Statistik. Sgr.	Nach dem Post-Cours-Buche pro August 1853. Seite	Tariffsätze.		
			I.	II.	III.
a) Berg-Wrk	3,04	—	6	4 1/2	3
b) Berlin-Anhalt	3,07	32	6 1/2	4 1/2	3 1/2
c) Berlin-Potsdam-Magdeburg	3,04	30	7	5	3 1/2
d) Düsseldorf-Elberfeld	3,00	35	7	5	3 1/2
e) Leipzig-Dresden	3,00	15	6	4 1/2	3
f) Mecklenburg	3,00	7	5 1/2	4 1/2	3
g) Meisse-Brieg	3,01	11	6 1/2	5	3
h) Niederschlesisch-Märkische	3,02	10	7	4 1/2	3 1/2
i) Oberschlesische	3,04	11	7	5	3 1/2
k) Sächsisch-Bayerische	3,00	22	5	4	3
l) Chemnitz-Riesa	3,00	15	5 1/2	4 1/2	3 1/2
m) Thüringische	3,01	25	8 1/2	5	4
n) Wilhelms-Bahn	3,00	13	7	5	3 1/2

wobei indessen noch zu bemerken ist, daß

1. diejenigen unter den vorgenannten Bahnen, deren Tariffsätze theilweise geringer als 6, 4 1/2, 3 sind, nämlich:

- f) Mecklenburg, k) Sächsisch-Bayerisch, l) Chemnitz-Riesa nur Klein-Erträge von resp. 1,00 %, 4,00 % und 0,2 %,
2. die Bergisch-Märkische Bahn aber, deren Tarif wir zum Grunde gelegt, und die auch wohl mit der Sieg-Muhr-Bahn die größte Verwandtschaft haben würde, nur pppt. 2 % aufgebracht hat.

Vom strategischen Gesichtspuncte aus betrachtet steht eine Köln-Gießener Bahn im entschiedensten Vortheile; eine Ruhr-Sieg-Bahn würde nur auf kurzer Strecke mit der Westfälischen Bahn als eine Parallel-Linie zu Truppensendungen aus dem Norden nach Mainz dienen können, und von Elberfeld-Hüdeswagener wüßten wir ein Beistells der Main-Wefer-Bahn, weit directer zu gelangen ist. Die Nassauische Bahn endlich verbände allerdings Köln mit Mainz, allein über den Westerwald, wo im Winter, der Schneefälle wegen, die Truppenzüge stecken bleiben können.

Strategische
Rücksichten.

Preußen, als die zum Hüter der westlichen Gränze vorzüglich berufene Großmacht, kann sich mit solchen Heerstrassen nicht begnügen. Seine erste Aufgabe ist die Vertheidigung der deutschen Volkwerke: Köln mit Deuß, Coblenz mit Ehrenbreitstein, Mainz mit Cassel, sicher zu stellen.

Nach Köln gelangt die Preussische Heeres-Macht zwar gegenwärtig schon, mittels der Eisenbahn-Verbindungen über die Braunschweigischen und Hannoverischen Länder. Es ist dem preussischen Staate aber auch vom wesentlichsten Interesse, aus seinen sächsischen Provinzen über Hessen-Kassel in directer Weise mittels Eisenbahnen den Unterrhein zu erreichen.

Nach Mainz besteht bereits eine Eisenbahn-Verbindung in gerader Richtung durch Thüringen, Hessen und Nassau; und nach Coblenz würde die Köln-Gießener Bahn, mittels der daran anzuschließenden Bahn-Zweigbahnen, eine solche Verbindung zu Wege bringen. Zugleich wird diese eine dritte Linie nach Köln eröffnen, und außerdem die Verbindung der drei Rhein-Ästungen unter sich herstellen.

Bevor wir diesen zweiten Abschnitt unserer gegenwärtigen Ausarbeitung verlassen, müssen wir noch eines Umstandes erwähnen, der, wenn er auch nicht entscheidend ins Gewicht fällt, dennoch immer seinen Beizug hat.

Verwaltungs-
Rücksichten.

Denkt man sich nämlich entweder:

a) eine Ruhr-Sieg-, oder

b) eine Elberfeld-Hüdeswagener Bahn, so würde der internationale Verkehr mit dem Norden Deutschlands oder mit den Niederlanden es auf dem kurzen Striche von Oberhausen bis Siegen:

- ad a. 1) mit der Köln-Mindener,
2) „ „ Bergisch-Nassischen,
3) „ „ Sieg-Ruhr-Bahn,

- ad b. 1) mit der Köln-Mindener,
2) „ „ Düsseldorf-Elberfelder,
3) „ „ Elberfeld-Hüdeswagener Bahn,

der Kohlen-Transport aber:

- ad a. mit denselben Bahnen,
„ b. 1) mit der Prinz-Bilhelm (4 M.),
2) „ „ Düsseldorf-Elberfelder (1 M.),
3) „ „ Sieg-Ruhr-Bahn

zu thun haben, wogegen, wenn einer Köln-Gießener Linie der Vorzug gegeben würde, der Verkehr bis Deuß auf der Köln-Mindener Bahn bliebe, um dann direct auf dieselbe überzugehen.

Untersstellen wir aber, daß letztere mit jener unter dieselbe Verwaltung gestellt, und daß alsdann das nämliche Material, ja, auch wohl das nämliche Betriebs-Personal für beide verwendet werde, so würde der Verkehr vieltem Aufenhalt und vielen Beiterungen entbehren sein; es würden zweifelsohne Transport-Kosten gespart; jedenfalls aber kämen die allgemeinen Verwaltungs-Kosten größtentheils in Wegfall, die zu 1300 Thaler per Meile (1852 betragen sie auf der Köln-Mindener Bahn von 37 M. 48,000 Thlr.) sich für 22 M. auf 28,600 Thlr. belaufen dürften.

III. Ausführbarkeit einer Köln- (Deuz-), Bezdorf-Siegener Eisenbahn, so wie einer Zweighahn von Bezdorf nach Siegen.

Länge von Köln bis Siegen = 22 Meilen 901 Ruthen.

Zweighahn von Bezdorf nach Siegen = 2 „ 637 „

Die projectirte Eisenbahn-Linie, welche die Benutzung des Köln-Mindener Bahnhofes bei Deuz voraussetzt, bietet zwischen Deuz und Siegburg, auf der rechten Seite des Rheines, wenig Schwierigkeiten dar, und auch noch im unteren Theile des Siegthales, zwischen Siegburg, Bisdorf über Hennef nach dem Dorfe Warth ist das Siegthal so offen, daß mit Leichtigkeit eine Eisenbahn darin geführt werden kann.

Hinter dem Dorfe Warth fängt die Sieg aber schon an, in bedeutenderen Krümmungen zu fließen, und die Berge nähern sich dem Flusse so, daß mit Ausnahme einer längeren Strecke, zwischen Eitorf und Stromberg, der Fluß fast fortwährend von bedeutenden Höhenzügen eingeschränkt wird. Die Formation der die Sieg begränzenden Berge bis Siegen beruht aus Grauwacke und Grauwacken-Schiefer, und da das Einschneiden einer Bahn-Linie in diese Höhenzüge wegen der zum Theil steilen und beweglichen Natur des Gebirges nicht rathsam erschien, die Sieg auch eine so große Anzahl von Krümmungen macht, daß, wenn man nicht viele Curven unter 100 Ruthen Radius anlegen wollte, man gezwungen worden wäre, an vielen Stellen das Siegthal zu überschreiten, so wurde man genöthigt, die Eisenbahn mehr im Thale des Flusses zu halten, wodurch folgerrecht eine größere Anzahl von Ueberbrückungen entstanden sind.

Auf diese Weise ist es möglich geworden, in diesem sehr gekrümmten Flußthale die Eisenbahn mit vielen geraden Linien durchzuführen und zugleich Curven zu erlangen, die größtentheils über 200 Ruthen Radius haben.

In den vier Sectionen von Troisdorf über Siegburg bis Bezdorf, welche zusammen 16,670 Ruthen lang sind, finden sich, wie die angegeschlossene Uebersicht der Neigungen, der Curven und geraden Linien (Anlage A.) näher nachweist, 10,785 Ruthen oder zwei Drittel der ganzen Länge dieses schwierigen Theiles der Bahn gerade Linien, welches günstige Resultat, verbunden mit den geringen Steigungen im Siegthale, für den späteren Betrieb der Bahn von großem Erfolge sein wird.

Von Bezdorf aus verläßt die Bahn nach Siegen das Siegthal und geht in das Hellertal über. Hier findet man auch hier noch gute Curven und ziemlich viele gerade Linien im Projecte wieder, so läßt dagegen dieses Thal eine Verlängerung der Linie zur besseren Erreichung des Wassertheilers bei Bürgendorf nicht zu, und man muß daher im unteren Theile des Thales zu Neigungen $\frac{1}{100}$ übergehen, die weiter oben in $\frac{1}{120}$ und zuletzt in $\frac{1}{200}$ auslaufen.

It man auf der Höhe des Wassertheilers zwischen Sieg und Lahn bei Bürgendorf angekommen, so findet man sich hier circa 500 Fuß über den Bächen, welche bei der nassauischen Stadt Haiger die Dill bilden, und zwar in einer directen Entfernung, die nur eine Viertel-Meile beträgt. Um diese bedeutende Höhe daher hinunter gehen zu können, ist eine große Verlängerung der Bahn-Linie nothwendig geworden, wozu das Thal des so genannten Hückengrundes mit Erfolg benutzt worden, und zwar so, daß es gelungen ist, in einigen Curven die Bahn horizontal zu halten und doch im Allgemeinen mit Neigungen $\frac{1}{100}$ und mit günstigen Curven bei Haiger in das Thal der Dill zu gelangen. Von Haiger über Dillenburg, Herborn, Ehringhausen nach Wehlar ist die Linie wieder im Dillthale geführt, und man darf sagen, daß bei nicht großen Erdarbeiten günstige Curven und Neigungen zwischen Dillenburg und Wehlar erlangt worden sind.

Im Lahnthale, zwischen Wehlar und Siegen, lassen dagegen Curven und Neigungen sich als sehr günstig bezeichnen.

Zwischen Deuz und Bezdorf, auf nahe 11 Meilen, ist danach die Deuz-Siegener Bahn günstig für den Betrieb, und eben so zwischen Dillenburg und Siegen auf $5\frac{1}{2}$ Meile Länge, während dagegen die Schwierigkeiten der ganzen Linie zwischen Bezdorf und Dillenburg auf $5\frac{3}{4}$ Meilen Länge concentrirt sind.

Hier ist angenommen, daß die Züge mit besonderen und schwereren Maschinen fortgeschafft werden.

Uebersicht der
Neigungen, Cur-
ven und geraden
Linien der Bahn.
Anlage A.

In dem Tractus der Bahn von Köln nach Gießen berührt dieselbe das Siegthal zwischen Siegburg und Veldorf auf circa 7 Meilen Länge, und ist auf dieser Strecke angenommen worden, daß der Fluß 24 Mal über-
 Bissen erhebliche Zuflüsse vom Westerwalde, so wie aus dem Siegkreise und dem Kreise Halbrohl erhält, so ist es auch hier nur nöthig, größere Bauwerke über den Fluß anzulegen, während in dem Thale der Sieg, zwischen Wissen und Veldorf, die vorhandenen kleineren Chaussee-Brücken mit Sicherheit schließen lassen, daß die dort anzulegenden Brücken nur untergeordneter Natur sein werden und nicht bedeutende Kosten in Anspruch nehmen. Dieses ist noch mehr der Fall zwischen Veldorf (wo der Heller-Fluß in die Sieg mündet) und der Stadt Siegen, indem daselbst die Sieg nur den Charakter eines großen Baches hat.

Große Brücken

Von Veldorf aus verläßt die Eisenbahn nach Gießen das Siegthal und geht durch das Hellertthal, so wie über den Wassertheiler zwischen Lahn und Sieg, in der Nähe des Dorfes Würgendorf, in das Dillthal über, indem sie dieses über Dillenburg und Herborn bis Weimar anhält und dann von dort bis Gießen das Lahnthal verfolgt. Es ist bei dieser Fortsetzung der Linie gelungen, daß die Dill nur mit fünf Brücken und die Lahn nur mit einer Brücke überschritten zu werden brauchen, und da der erstere Fluß in einer massiven Chaussee-Brücke schon Anhaltspunkte für eine sichere Ueberschlagung der Kosten dieser Brücken an die Hand gab, so darf man annehmen, daß im Ueberfluge für die großen Brücken die Bau-Summen mit Sicherheit ermittelt werden konnten.

Wenn im Vorigen angeführt wurde, daß im Siegthale die Eisenbahn zwei Drittel ihrer Länge gerade Linien erhalten kann, und daß fast überall günstige Curven projectirt sind, so wird es bei den vielen Krümmungen, die der Fluß macht, nicht auffallend erscheinen, daß auf die sieben Meilen lange Strecke zwischen Siegburg und Veldorf acht kleine Tunnel zur Durchbrechung der vorstehenden Bergflächen angenommen sind.

Tunnel.

Die Anlage dieser Tunnel, wovon die meisten zwischen 40 und 60 Ruthen Länge messen und wovon der längste, der hinter Wissen beim Dorfe Siegenthal liegt, 140 Ruthen hat, wird nicht mit großen Schwierigkeiten verbunden sein, da das Gebirge, welches durchbrochen werden muß, größtentheils aus Grauwade und Grauwadenschiefer besteht und daher theilweise ohne Untermauerung stehen wird.

Sollte aber auch, was allerdings noch erst bei genauerer Untersuchung ermittelt werden kann, eine Anmauerung der Tunnel nothwendig werden, so braucht diese doch nur zu geschehen, wo das Herabstürzen einzelner Steinmassen beim Betrieb zu verhindern ist.

Man kann hiernach und aus den Erfahrungen, die man über die großartigen Stellen-Bauten hat, die in der dortigen Gegend zum Bergbau ausgeführt sind, mit Sicherheit annehmen, daß sämtliche Tunnel (eben weil sie nur kurz sind), ohne Hülfsung von Schächten von zwei Tagorten aus angegriffen und vollendet werden können, wodurch die Kosten erheblich vermindert werden.

Die im Siegthale ausgeführten bedeutenden Stollen-Arbeiten haben eine Menge von Vergleuten in der dortigen Gegend ausgebildet, so daß es beim Angriff des Baues an tüchtigen Arbeitern für die Tunnel-Bauten nicht fehlen wird, und da jedenfalls das zu durchbrechende Gebirge so lange ohne Untergrüfung steht, bis die etwa nothwendigen Untermauerungen vorgenommen werden können, so kann man mit ziemlicher Sicherheit die im Kosten-Ueberschlage pro laufende Ruthe Tunnel angesetzten 1500 Thlr. also nicht zu niedrig gegriffen hinstellen. Wie sehr im Siegthale die Anlagen von kleinen Tunnel sowohl den Weg selbst abgeflacht haben, wie auch die Kosten der Eisenbahn ermäßigt, davon gibt beispielsweise der 40 Ruthen lange Tunnel dem Dorfe Schuermelsfeld gegen-
 über Zeugnis. Hätte man hier, wie auch an manchen Stellen das Siegthal verfolgen wollen, so würde man nicht allein die Linie um nahe 800 Ruthen verlängert haben, sondern der Kostenpunkt des Projectes würde auch dadurch sehr bedeutend vermehrt und die spätere Sicherheit des Betriebes der Bahn in Frage gestellt worden sein.

Die sämtlichen im Siegthale projectirten acht Tunnel haben eine totale Länge von 673 Ruthen. Die oben angeführten Gründe berechtigen aber zu der Annahme, daß die kleineren Tunnel von 40 und 60 Ruthen in anderthalb bis zwei Jahren, der eine von 90 und die anderen von 125 und 140 Ruthen innerhalb dreier Jahre, ohne die Arbeiten anders als von zwei Tages-Teilen zu betreiben, vollendet werden können.

Da die Köln-Gießener Bahn ihren Anfang in Deutz auf dem Bahnhofe der Köln-Mindener Bahn nimmt und in Gießen auf dem Bahnhofe der Main-Weiser-Bahn endet, so dürfte die Mitbenutzung dieser Bahnhöfe in

Bahnhöfe.

Aussicht genommen werden; man hätte nur nöthig, an beiden Orten sowohl für Werkstätte-Anlagen, als wie für Güter-Schuppen und eine theilweise Vergrößerung der Bahnhöfe hinlängliche Summen auszuwerfen, indem durch eine Vergrößerung derselben die vorbenannten Bahnen selbst mit gewinnen werden.

In der Nähe von Biedorf, wo die Zweigbahn nach Siegen abgeht, ist ein großer Bahnhof projectirt; eben so sind neben den Städten Siegburg, Halger, Dillenburg, Herborn und Beilstein, wo ein erheblicher Verkehr sich entwickeln wird, größere Bahnhöfe gedacht worden und dafür im Ueberschlage hinlängliche Summen ausgeworfen.

An den Orten, wo aber nur vorzugsweise ein Anschluß von Güter-Verkehr erwartet werden kann, wie z. B. in Eiserfeld, bei Au (Hamm gegenüber), bei Wissen, Herdorf, Neuenkirchen, Burbach, so wie Echtinghausen, sind nur Haltestellen projectirt, und man kann bei solchen Anlagen höchst einfach verfahren, wenn nur auf eine größere Anzahl von Strängen, die theilweise zur Aufnahme von Güter-Wagen, dann zum Ausweichen der Züge bestimmt sind, Rücksicht genommen wird.

weigbahn von
Biedorf
nach Siegen.

Die Zweigbahn nach Siegen, welche von Biedorf aus im Siegthal fortläuft, hat im Ganzen eben so günstige Gefälle, wie die Haupt-Bahn zwischen Siegburg und Biedorf, wenngleich die Curven, in der Strecke nach Kirchen, weniger günstig ausgefallen sind, da man sich gezwungen sah, zur Vermeidung sehr starker Felsarbeiten, in der Nähe des Bahnhofes von Biedorf eine Curve von 110 Ruthen Radius anzunehmen.

Diese findet aber wohl ihre Rechtfertigung darin, daß alle Züge in der Nähe des großen Bahnhofes langsam fahren müssen.

Da die schlechtesten Strigungen in der Zweigbahn mit $\frac{1}{200}$ projectirt werden konnten und diese Strigung sich nur auf geringe Länge vorfindet, die meisten anderen aber gleich $\frac{1}{300}$ und $\frac{1}{400}$ angelegt werden konnten, so würde die Stadt Siegen, durch die Haupt- und Zweigbahn von Köln her durch die Thäler des Rheines und der Sieg, ohne Ueberschreitung eines Wassertheilers, mit den Kohlenzechen, die bei Oberhausen ihren Anfang nehmen, in einer Weise verbunden sein, daß ihre Entfernung von dort nur $22\frac{1}{2}$ Meile beträgt.

Die Zweigbahn nach Siegen bietet bis zum Dorfe Eiserfeld erhebliche Schwierigkeiten bei ihrer Tracirung, da sie ohne Anlage von drei Tunnel, bei Kreuzburg, Lädenholz und Brachbach gegenüber, nicht angelegt werden kann, und selbst, wenn man den bei Eiserfeld projectirten Tunnel fortlassen wollte, so würden die durch den Umweg entstehenden schlechten Curven den Betrieb sehr erschweren. Man wird daher besser thun, auch noch diesen vierten Tunnel in der Bahnlinie anzunehmen.

Gegen die jetzt bestehende Chaussee, welche $3\frac{1}{2}$ Meile lang ist, ist die Zweigbahn um 1 Meile abgefaßt worden, und die Tunnel haben in so fern für das ganze Project einen größern Werth, weil sie gestatten, längere gerade Linien und bessere Curven anzulegen. Die bedeutenden Eisensteingruben-Anlagen, so wie die Hütten, welche in der Nähe der Zweigbahn sich finden, haben es nothwendig gemacht, daß zwischen Biedorf und Siegen drei Haltestellen bei Kirchen, Birken und Eiserfeld projectirt sind.

In Kirchen schließen sich, außer der Umgegend, noch die Dörfchen im Aisdorf-Thale bis Kreuzenberg an, in Birken sind es die Gruben des Gosenbach-Thales, so wie die des Kirchner Reviers und die drei Hütten von Maderbach, Brachbach und Gosenbach, in Eiserfeld sind es die Gruben des Eisener Reviers, so wie die Hütten von Eisern und Eiserfeld, welche ihren Absatz von dort mit der Eisenbahn vermitteln werden.

Uebersicht der
Baukosten.

In der Anlage B. ist eine Uebersicht sämmtlicher Kosten für die Haupt- und Zweigbahn nach den einzelnen Sectionen zusammengestellt und darunter die derzeitigen hohen Eisenpreise für Schienen berücksichtigt, so wie auch dahin gestreckt worden ist, die sonstigen Preise den Local-Verhältnissen möglichst anzupassen.

In dieser Uebersicht sind die Ausgaben für Beschaffung des Betriebs-Materials, so wie auch die Zinsen des Bau-Capitals für eine dreißigjährige Bauzeit mit enthalten.

Ant. B.

IV. Rentabilität der Bahn.

Indem wir uns nun zum Schlusse der unserer gegenwärtigen Darstellung wenden, um den muthmaßlichen Ertrag der besprochenen Bahn zu ermitteln, schicken wir voraus, daß die Seite 22 und 23 aufgeführten zwölf Bahnen, nach der eben daselbst erwähnten statistischen Uebersicht, nach Abzug der sämmtlichen Unterhaltungs-, Transport- und allgemeinen Verwaltungs-Kosten 1851 folgende Rein-Erträge aufgebracht haben:

	Bau-Capital.	Ertrag.	Procent-Satz.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Rheinische Bahn	9500000	533116	5 ₆₀₁
Köln-Mindener Bahn	20174500	1330227	6 ₅₉₉
Hannoversche Bahn	16956471	1027956	5 ₇₅₂
Braunschweigische Bahn	3791705	360560	9 ₅₀₄
Magdeburg-Halberstädter Bahn . .	2400000	202014	8 ₄₂₁
Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	11006000	571828	5 ₂₀₆
Niederschlesisch-Märkische Bahn . .	20975000	979205	4 ₆₅₇
Düsseldorf-Elberfelder Bahn . . .	2427800	106443	4 ₃₃₀
Bergisch-Märkische Bahn	6039390	117835	1 ₉₅
Main-Wefer-Bahn	12266890	146191	1 ₂₀
Münster-Hammer Bahn	1300000	44938	3 ₄₀₆
Thüring'sche Bahn	14000000	494486	3 ₅₃₃
Zusammen in runder Summe .	120837000	5915000	4 ₉₀₃

was einen Durchschnitt von 4₉₀₃ Procent ergibt. Im Jahre 1852 haben indessen bei denjenigen Bahnen, deren Rechenschafts-Berichte bereits vorliegen, die Resultate sich durchgängig noch besser gestellt, so daß ein Durchschnitts-Ertrag von 5 1/2 Procent angenommen werden darf.

Wir besäßen jedoch, was den Baaren-Transport, oder wenigstens was den inneren Verkehr betrifft, in den bekannnten und im Laufe dieser Schrift nach Möglichkeit geschilderten Verhältnissen des Landes, Momente, welche

und erlauben, hier den Weg der Folgerung aus der Analogie zu verlassen und auf Thatsachen, die dem betreffenden Landstriche direct angehören, zu setzen; wir haben demnach bloß beim Personen- und internationalen Güter-Verkehr auf die Ergebnisse anderer, mehr oder weniger verwandter Linien zurück zu gehen.

Was nun den ersteren betrifft, so hatten wir Seite 23. 170,000 Personen für die ganze Bahn ermittelt, die nun noch in drei Classen zu vertheilen wären. Als Maßstab dazu glauben wir — da die Rheinische Bahn sich, ihrer eigenthümlichen Verhältnisse wegen, dazu nicht eignet, die Köln-Mindener aber vier Classen hat — die auf der Tour von West nach Ost nach diesen uns zunächst gelegene Hannover'sche Staats-Bahn um so mehr wählen zu müssen, als diese in Bezug auf Stand, Vermögen, Reisezwecke u. dgl. sich auf ihr bewegenden Publicum mit einer Köln-Giesener Bahn große Ähnlichkeit haben möchte.

Nun fielen von der im Rechnungsjahre 1851/2 auf dieser Bahn beförderten Personenzahl:

auf die erste Classe	1 ^{ste} Procent,
„ „ zweite „	21 ^{na} „
„ „ dritte „	77 ³⁰ „

und danach würden wir erhalten in runder Summe:

2000 Personen in der ersten Classe,
36000 „ „ „ zweiten „
132000 „ „ „ dritten „

welche zu den Tariffätzen von 6, 4 und 3 Sgr. per Person und Meile ergeben würden:

2000 × 6 =	12000 Sgr. × 22 Meilen,
36000 × 4 =	144000 „ × 22 „
132000 × 3 =	396000 „ × 22 „

Zusammen 552000 Sgr. × 22 Meilen,

oder in runder Summe 405000 Thaler.

Rechnen wir dazu für Gepäck-Überschraht, Equipagen und Hunde-Transport, und für Beförderung von Extrazügen u. 15000 „

so stellt sich die aus dem Personen-Transport zu erwartende Gesamt-Einnahme auf: 420000 Thaler.

Was dagegen den internationalen Güter-Verkehr anbelangt, so können wir denselben, getrennt von den übrigen Transporten, am zuverlässigsten aus den Berichten der Rheinischen Bahn entnehmen; wir lassen uns diese daher um so mehr zur Grundlage dienen, als eine Linie von Köln nach Gießen ja doch bei dem Verkehr von Westen nach Osten eine Fortsetzung derselben sein wird.

Nun hatte die Rheinische Bahn, welche 11³⁰ Meilen lang ist, im Jahre 1852 eine internationale Bewegung von 19,045,721 Centnern auf eine Meile gewährt, wovon etwa 75 Procent auf die Einfuhr und 25 Procent auf die Ausfuhr gefallen sein mögen; erhoben wurden dafür 190,703¹/₂ Thaler.

Nehmen wir nun, um uns nicht die geringste Ueberschätzung zu Schulden kommen zu lassen, an, daß nur ein Drittel der mit 75 Procent des Ganzen eingeführten Menge auf eine Köln-Giesener Bahn übergehe, und erhöhen wir dagegen — mit Rücksicht darauf, daß ihr der Verkehr von ganz Mittel-Deutschland, namentlich des gewerbreichen Sachsens, nicht allein mit Belgien und seinen Seehäfen, sondern, nach Vollendung der St.-Quentin-Charleroi-Linie, auch mit dem Norden und Nordwesten Frankreichs zufallen wird — die Ausfuhr ad 25 Procent nur um 5 Procent, so erhalten wir für selbige Bahn 55 Procent der rheinischen internationalen Güter-Bewegung, oder, da die Köln-Giesener Bahn noch einmal so lang sein wird, 21,000,000 Meilen-Centner.

Berechnen wir diese nun, da sie der Hauptsache nach aus Gütern der zweiten und dritten Classe des Köln-Mindener Tarifs bestehen werden, zum Durchschnitts-Satz von 4 Pfennigen, so erhalten wir einen Ertrag von 233,333¹/₂ Thaler; wir übertreiben also sicher nicht, wenn wir ihn zu 200,000 Thaler ansetzen.

Gehen wir nun zum inneren Verkehr über, so haben wir zunächst die Haupt-Artikel: Eisen und Streichholz, ins Auge zu fassen.

Wir beziehen uns wegen dieser Gegenstände auf das, was wir Seite 19 und 21 gesagt haben, und halten uns dadurch für berechtigt, für die Bahn an Steinkohlen. . . . 1,200,000 Centner, denen noch für nachbenannte Districte (in Bezug auf die übrigen haben wir keine genaueren Nachrichten) zu ökonomischen und anderen Zwecken hinzu-
treten:

für das Dillthal	300,000 Centner,
" " oberer Hellerthal	100,000 "
" " den Kreis Altenkirchen	130,000 "
Zusammen	530,000 "
im Ganzen also	1,730,000 Centner Steinkohlen.
ferner an Holzkohlen-Rohreisen	540,000 Centner,
an Steinkohlen-Rohreisen aber	1,380,000 "
Zusammen	1,920,000 Centner Rohreisen

in Anspruch zu nehmen.

Dazu kommen noch die Eisenstein-Transporte, welche der Bahn zufließen werden, und die uns, bloß aus dem oberen Hellerthale und aus dem Dillthale, zu 400,000 Centnern angegeben sind.

Wohlunterrichtet, vorurtheilsfreie Einwohner des Landes, Beamte und andere, leben aber der Ueberzeugung, daß bei dem überschwänglichen, auf Jahrhunderte ausreichenden Reichtume der Berge die Errichtung einer Köln- (Deutz-) Siegener Bahn eine großartige Ausfuhr an Eisenerz hervorrufen, und daß die Thäler der Heller und Sieg, ohne dem Verdaß der eigenen Hütten zu schaden, den Hütten am Rheine und an der Ruhr eben so große Quantitäten an Erz zufenden werden, als sie an Steinkohlen von dort erhalten.

Aber nicht auf diese Thäler allein werden sich die Eisenstein-Ausfuhrer unserer Bahn beschränken, sondern auch selbst diejenigen höher gelegenen Bezirke werden sich ihrer bedienen, die jetzt schon, und zwar wasserwärts per Bahn und Rhein, Eisenstein nach dem Nieder Rheine entsenden.

Rechnet man nämlich von Dillenburg nach Deutz $16\frac{1}{2}$, und von da nach Berge-Vorbeck $10\frac{1}{2}$, überhaupt 27 Meilen, und für den Centner als Rückfracht für Steinkohle 2 Pfennige pro Meile, so wird der Centner Eisenstein aus dem nassauischen Dillthale bis Berge-Vorbeck für 4 Sgr. 6 Pf. geliefert werden können.

Nun betragen die jetzigen Frachtsätze per 1000 Pfund, oder rund 9 Centner, von Wehlar bis Lahnstein 1 Thlr. 5 Sgr., und von Lahnstein bis Rübport 7 Sgr., zusammen 1 Thlr. 12 Sgr., oder pro Centner 4 Sgr. 8 Pf., also 2 Pf. mehr als auf unserer fünfigen Bahn.

Die Fracht auf der Bahn kann aber keine Verminderung mehr ertragen, und eben so wenig jene auf dem Rheine, welche jetzt schon bloß deshalb so niedrig ist, weil sie als Rückfracht für heraufgebrachte Kohlen betrachtet wird.

Dazu kommt, daß per Eisenbahn das Erz auf einer Achse bleibe, während beim Wasser-Transporte bei Duisburg oder Ruhrort Umladung erfolgen muß. Daher unterliegt es keinem Zweifel, daß die Bahn den Vorzug vor der Wasserstraße erhalten würde, zumal da Schienenwege zu allen Zeiten des Jahres fahrbar sind, die Schifffahrt dagegen oft Wochen oder Monate lang unterbrochen ist.

Es entsteht aus dem Eisenbahn-Transporte dieses Productes auch eine beträchtliche Ersparnis an Zinsen.

Nach allem diesem dürfen die Transporte von Eisenstein wohl denen von Steinkohlen gleich geschätzt werden.

Wir hätten mithin:

1,730,000 Centner Steinkohlen, wovon wir	
für 1,200,000 Centner, als zur Eisen-Fabrication bestimmt, eine Circulation	
" 300,000 " von 13 Meilen — die nächste Hütte zu 6 Meilen, die	
" 100,000 " entfernteste zu 20 Meilen von Deutz angenommen —;	
" 130,000 " für das Dillthal, eine Circulation von 17 Meilen,	
" " obere Hellerthal, dergleichen von 12 "	
" " den Kreis Altenkirchen, desgl. von 11 "	

in Rechnung zu bringen.

Vom Steinkohlen- und Roheisen-Transport.

Vom Eisenstein-Transport.

Zusammenstellung der drei Haupt-Artikel

Die 1,920,000 Centner Roheisen werden ebenfalls eine Circulation von 13 Meilen haben.
An Eisenstein hatten wir:

200,000 Centner aus dem oberen Hellertthal also auf 12 Meilen,
200,000 " " " Dillthale " " 16 "

und bezüglich des Restes von 1,330,000 Centnern nehmen wir an, daß die Hälfte aus dem Gosebacher und aus dem Eisen-Kewer, so wie aus den Gruben von Windbahn, die andere Hälfte aber zum größeren Theile aus dem Kreise Wetzlar, zum geringeren aus dem nassauischen Dillthale kommen. Demnach würde derselbe mit 665,000 Centnern 13 Meilen und mit 665,000 Centnern 16 Meilen, oder im Durchschnitt 14½ Meile zu durchlaufen haben.

Zu diesen drei Haupt-Artikeln der Industrie des Landes treten nun selbstredend und nach Maßgabe der Anführungen, die wir darüber bereits in dem zweiten Theile dieser Denkschrift mittheilten, eine Menge anderer Gegenstände der Production und Consumtion, die wir aber unmöglich alle genau in Transport-Quantitäten mit Angabe der Länge der Bahnbenutzung ausmitteln konnten und daher auch nicht alle herzuzählen vermögen.

Indessen sind uns in Bezug auf die Kreise Altenkirchen und Siegen, so wie auf das nassauische Dillthal von dem Betriebs-Director der Köln-Mindener Bahn an Ort und Stelle bei Männern, die mit den Verhältnissen des Landes aufs genaueste bekannt sind, viele schätzbare Nachrichten über Versendung und Verbrauch gesammelt worden, die wir in Nachstehendem wiedergeben.

Der Kreis Altenkirchen hat zum Theil industrielle und Bergbau treibende, zum Theil aber Bürgermeistereien, die vorzugsweise auf den Ackerbau angewiesen sind. Wie im Kreise Siegen sind erstere nicht im Lande, das Korn und die Früchte zu ziehen, welche die Bewohner verbrauchen. Der industrielle Theil aus den Bürgermeistereien Kirchen, Daaden, Gebhardshain, Wiflen und Hamm mit rund 20,000 Seelen bestehend, führt pro Kopp 3½ Scheffel, oder zu 80 Pfund pro Scheffel 51,000 Centner ein, die circa 11 Meilen weit auf der Bahn importirt werden würden.

Die vorgenannten Bürgermeistereien des Kreises Altenkirchen, so wie die Bürgermeisterei Freudenberg im Kreise Siegen und diejenigen Theile des letzteren Kreises, welche zwischen Niederschelden und der Stadt Siegen von der Zweigbahn berührt werden würden, beziehen ihre tannenen Bauhölzer, Eichen, Kiefern u. c. größtentheils vom Rheine und würden wenigstens 40,000 Centner solcher Nadelhölzer auf einer Strecke von 11 Meilen über die Bahn gehen lassen.

In umgekehrter Richtung würde dagegen eine Ausfuhr von Eichenhölzern, sowohl aus den königlichen Forsten der Oberförsterei Kirchen, als aus den großen Wäldungen der Standesherrschaften Statt finden, und man darf, nach der Versicherung der Forstbeamten, bei der billigen Laxe von 5 Sgr. pro Cubiffuß Rundholz in den Wäldungen, auf mindestens 20,000 Centner an Eichenholz und Nugholz in der Richtung nach dem Rheine auf 11 Meilen Länge rechnen.

Von den Baumwollspinnereien bei Kirchen werden der Bahn gleichfalls auf 11 Meilen Länge zufallen 10,500 Centner roher Baumwolle und 9500 Centner Gespinnst.

Die bedeutende Baumwollen-Zeug-Fabrik zu Siegburg bezieht dahingegen allein an Roh-Materialien und Waaren circa 80,000 Centner jährlich, wovon 68,000 über Köln und 12,000 über Siegen zu beziehen sein würden.

Ferner bezieht der Kreis Altenkirchen und der südliche Theil des Kreises Siegen bis Eisertfeld an beiden Seiten der Sieg an Droguerie-Material und Farbwaaren, an Harz, Thran, Oel und dergleichen 30,000 Centner, während die Blechwalze bei Kirchen 5000 Centner Schwarzblech versendet, beides auf 11 Meilen Länge.

Das obere Hellertthal bezieht oder versendet:

55,000 Centner Zinkblende, größtentheils, wie bereits gesagt, nach Stolberg	
gehend, auf	12 Meilen;
8,000 " Coaks auf	12 "
10,000 " Braunkohlen nach dem Untergrunde und nach	
Siegen auf	6 "
6,000 " Rohhäute, vom Rheine kommend, auf	12 "
4,000 " Leder, nach Frankfurt gehend, auf	8 "
20,000 " Bauholz, vom Rheine kommend, auf	12 "

11,200	Centner	Däfen und Schweine, nach dem Rheine, auf 12 Meilen;
30,000	"	Getreide aus der Wetterau auf . . . 8
2,000	"	Kupfer und 2,000 Centner Blei auf . . . 8

Der Kreis Siegen, 44,000 Seelen stark, erzeugt nur ein Drittel seines Bedarfs an Korn und Früchten und bezieht an diesen Consumibilia laut statistischen Nachrichten jährlich für 307,000 Thlr. oder, den Scheffel durchschnittlich zu 2 Thlr. gerechnet, 153,500 Scheffel, die zu 80 Pfund ein Gewicht von 111,272 Centnern ausmachen.

Es bleiben mithin, da oben für das Hellertthal bereits 30,000 Centner angelegt sind, hier noch 81,272 Centner, die auf einer Strecke von 13 Meilen die Bahn passieren würden.

Wichtig ist im Kreise Siegen immer die Fabrication des Schwarzbleches gewesen, und sie wird sich, der Vorzüglichkeit des Eisens wegen, auch darin erhalten. Jetzt geht das Eisenblech größtentheils nach Nürnberg und von da per Eisenbahn nach Sachsen, Thüringen und Böhmen. Man kann diese Versendung auf 25,000 Centner annehmen, die sich auf einer Strecke von 13 Meilen auf einer Köln-Siegener Bahn bewegen würden.

An Leder gehen von Siegen und Freudenberg gegen 30,500 Centner nach den frankfurter und leipziger Messen, aber auch die Gerbereien zu Olpe werden wahrscheinlich ihr Fabricat zu Siegen auf die Bahn bringen. Wir lassen dasselbe jedoch außer Ansay und bringen bloß 30,000 Centner auf 12 Meilen in Rechnung.

Das Dillthal wird versenden oder beziehen:

12,500 Centner Kupfer und Kupfererz;

400,000 " Kalk und Kalkstein nach Siegen, Weimar u. als Zuschlag zum Schmelz-Proceß;

50,000 " Dachschiefer;

30,000 " Wasserde;

200,000 " Braunkohlen aus 7 sehr reichhaltigen Gruben;

12,000 " Tabak und Blätter (2 Fabriken beziehen jetzt von letzteren 9,000 Centner);

4,000 " Loh;

30,000 " Getreide und Mehl

9,200 " Zucker;

4,800 " Thran;

8,000 " Brauntwein;

1,800 " Wein;

3,400 " Material-Waaren;

3,300 " Wolle;

1,800 " Sämereien;

16,500 " Papier und Pappe;

15,000 " Thonwaaren und gehauene Steine,

20,000 " Bauholz

35,000 " Schlachtwieh, letzteres hauptsächlich vom Westerwalde kommend, auf 17 Meilen.

Alles auf 5 1/2

Meile;

auf 4 Meilen;

Alles durchschnitt-

lich auf 4 1/2

Meile;

auf 8 Meilen;

auf 17 Meilen.

Als Resultat von allem Vorgefragten ergeben sich nun folgende Transporte:

Summarische
Zusammen-
stellung sämt-
licher Gegen-
stände des
inneren Trans-
port-Verkehrs.

Laufende Nr.	Bezeichnung der zu transportirenden Gegenstände.	Anzahl nach Centnern.	Stücke, worauf sie sich bewegen werden. Meilen.	Auf die ganze Bahn a 22 Meilen kommen demnach Centner.
A. Transporte aus und nach dem Nassauischen Dillthale.				
1	Kupfer	2500	5 1/2	625
2	Kupfererze	10000	5 1/2	2500
3	Kalksteine	400000	5 1/2	100000
4	Eisenstein	200000	16	145454
5	do.	100000	5 1/2	25000
6	Dachschiefer	50000	5 1/2	12500
7	Balkenerde und feuerfester Thon	30000	5 1/2	7500
8	Braunkohle	200000	5 1/2	50000
9	Bauholz	20000	8	7272
10	Schlachtwiech	35000	17	27045
11	Steinkohlen	300000	17	231818
12	Früchte und Mehl	30000	4	5454
13	Tabak	12000	5 1/2	3000
14	Leder und Häute	9000	6 1/2	2659
15	Lehrerde	4000	5 1/2	1000
16	Kaffee, Zucker, Reis	9200	4 1/2	1881
17	Thran, Brantwein, Wein, Materialwaaren, Wolle, Papier, Pappe, Thon- waaren, gehauene Steine	54600	4 1/2	11168
Summa A.			Gr.	634876
B. Transporte aus und nach der Bürgermeisterei Burbach oder im oberen Selterthale.				
18	Kupfer	2000	8	727
19	Blei	2000	8	727
20	Blende	58000	12	31636
21	Glätte	500	12	272
22	Eisenstein	200000	12	109090
23	Coaks	8000	12	4363
24	Steinkohlen	100000	12	54545
25	Braunkohlen	10000	6	2727
26	Rothhäute	6000	12	3272
27	Leder	4000	8	1454
28	Bauholz	20000	12	10909
29	Vieh aller Art	11000	12	6000
30	Korn, Früchte	30000	8	10909
Summa B.			Gr.	236631

Zeilende Nr.	Bezeichnung der zu transportirenden Gegenstände.	Anzahl nach Centnern.	Strecke, worauf sie sich bewegen werden. Meilen.	Auf die ganze Bahn 22 Meilen kommen demnach Centner.
C. Transporte, welche an Roheisen und Coaks durch die zweiunddreißig an der Bahn gelegenen Hohöfen auf die Bahn kommen.				
31	Roheisen	1900000	13	1122727
32	Coaks	1200000	13	709090
Summa C.		...	Gr.	1831817
D. Fernere Transporte aus und nach dem Kreise Siegen.				
33	Korn	81272	13	48024
34	Schwarzbleche	25000	13	14772
35	Leber	30000	12	16360
Summa D.		...	Gr.	79156
E. Transporte nach und aus dem Kreise Altenkirchen, und Eisenstein aus dem Sieg- und Dillthale als Rück- Transport für Coaks und Kohlen.				
36	Eisenstein aus den Revieren Gosenbach, Eisern und den Gruben des Wind- hahn	665000	13	392954
37	Eisenstein aus dem preussischen und nassauischen Dillthale a	665000	13	392954
38	Korn und Früchte	51000	11	25500
39	Bord und Lannen-Baubolz	40000	11	20000
40	Eichenholz-Ausfuhr	20000	11	10000
41	Steinkohlen	130000	11	65000
42	Rohe Baumwolle	10500	11	5250
43	Gara und Gelpinast	9500	11	4750
44	Wein, Brannntwein ic.	30000	11	15000
45	Schwarzbleche	5000	11	2500
Summa E.		...	...	933908
Recapitulation.				
Summa der Pos.		A.	Gr.	634876
" " "		B.	"	236631
" " "		C.	"	1831817
" " "		D.	"	79156
" " "		E.	"	933908
Zusammen		...	Gr.	3716988

ohne daß die aus den Kreisen Sieg und Weimar herrührenden und die dahin bestimmten Transporte hierbei in Anrechnung zu bringen waren, indem zur Zeit die betreffenden Transport-Mengen und Längen noch nicht genau zu erkennen sind.

Man wird diese Masse bedeutend nennen und sie ist es allerdings, allein wir bezweifeln nicht, daß schon nach wenig Jahren der Betrieb auf der Bahn noch größere Quantitäten nachweisen wird. Eine Linie, die wie die beschriebene, einen so mächtigen lokalen Verkehr, vermöge der daran gelegenen industriellen Establishments, Eisen- und Erzlager zu entwickeln im Stande, zudem aber berufen ist, in die Reihe der Haupt-Verkehrsstraßen des Continents zu treten, hat eigene Lebenskraft und darf sich der besten Zukunft versichert halten. Wie hat man nicht vor Jahren gespöttelt und gelächelt, als man durch das sogenannte Emscher-Bruch — wie man die Gegend zwischen Oberhausen über Essen, Herne-Bochum nach Dortmund nennt — die Köln-Mindener Bahn projectierte? Und was ist aus der Gegend geworden und wird noch daraus werden? Was dort die Steinföhle bewirkte, wird hier das Eisen hervorbringen. Möge uns die Köln-Mindener Bahn zum Beispiele dienen. Sie beförderte 1848, dem ersten Jahre ihres Betriebes, 3,292,257 Centner Güter, 1849 an 5 Millionen und 1851 schon 12,945,016 Centner.

Und betrachtet man gar erst die Riesenschritte, welche, durch verbesserte Communications-Anstalten, durch die Anwendung der Steinkohlen und andere Hülfsmittel gehoben, Englands Eisen-Industrie im Laufe von 25 Jahren gemacht hat, so finden wir in der mehrfach angezogenen Denkschrift für Deutschlands Handels-Politik, daß dort

1820 in 170 Hohefen	3,000,000 Centner
1845 „ 500 „	40,000,000 Centner Roheisen

Nun wollen wir uns keineswegs mit solchen Maßstäben messen, allein für Sanguiniker wird man uns doch auch nicht halten dürfen, wenn wir die Hoffnung hegen, daß vor Ablauf eines Decenniums der vorhin bemessene Verkehr sich wahrscheinlich sehr vergrößert und vielleicht schon verdoppelt haben werde.

Um aber für die Gegenwart bei den dort erhaltenen Summen stehen zu bleiben, so zerfallen die Seite 35 ermittelten 3,716,388 Etr. den Waarengattungen nach in folgende drei Tarif-Classen:

1. Classe	3,348,000 Etr.	à 2 Pf. per Meile	= 6,696,000 Pf. x 22 Meilen
2. „	253,000 „	à 3 „ „	= 759,000 „ x 22 „
3. „	116,000 „	à 4 „ „	= 464,000 „ x 22 „

zusammen . . . 7,919,000 Pf. x 22 Meilen,

und es ergeben solche hiernach in runder Summe 480,000 Thlr.

Dazu rechnen wir in einflussiger Ermangelung genauer Nachrichten aus den Kreisen Sieg und Wehlar, für diese Kreise eine Bewegung von nur 160,000 Etr. durch die ganze Bahn, und nehmen dafür durchschnittlich $4\frac{1}{2}$ Sgr. (= $2\frac{1}{2}$ Pf. per Centner und Meile), also 24,000 Thlr.

Summa aus dem inneren Güter-Transport . . . 504,000 Thlr.

Hierzu kommen nun: aus dem internationalen Güter-Verkehr (S. 30) . . . 200,000 „

Aus dem Personen-Verkehr würden nach S. 30, 420,000 Thlr. zur Verrechnung gelangen können; wir begnügen uns jedoch, um sicherer zu gehen, mit einem Ansätze von 360,000 „

Zusammen Brutto-Ertrag . . . 1,064,000 Thlr.

Zieht man davon ab für Unterhaltungs-, Betriebs- und allgemeine Kosten 42 Pct. mit 447,000 Thlr.
so bleibt ein reiner Ueberschuß von 617,000 Thlr.

was auf ein Anlage-Capital von $15\frac{1}{2}$ Millionen etwa 4 Procent ausmacht.

Es ist hierzu jedoch noch zu bemerken:

- 1) daß die Kreise Sieg und Wehlar mit ihren 114,000 Einwohnern oder 22,800 Haushaltungen an Steinkohlen, zu 20 Scheffel per Haushaltung, 456,000 Centner verbrauchen dürften, und daß folglich dieser Artikel allein, bei einer durchschnittlichen Bewegung von nur 9 Meilen, schon über 180,000 Centner auf 22 Meilen der Bahn zuführen wird;
- 2) daß die niedrigen Preise der Lebensmittel im Kreise Wehlar die Anlage von Fabriken und Manufacturen ungemein begünstigen werden, sobald nur einmal eine Eisenbahn denselben durchschneidet;
- 3) daß eben dieser niedrige Preis unter derselben Bedingung bedeutende Exporte von Erzeugnissen der Landwirthschaft hervorgerufen wird, und daß mithin
- 4) das Quantum, welches die gedachten zwei Kreise auf die Bahn bringen werden, mit 160,000 Etr. noch viel zu niedrig angelegt sein möchte;

Zusammen-
stellung sämt-
licher Einnahme-
Erträge.

Resultate der
Rentabilitäts-
Berechnung.

Bemerkungen
dazu.

- 5) daß die Ausgaben auf der Köln-Mündener Bahn in den Jahren 1851 und 1852: 41¹⁰ vCt. betragen haben, und daß wir sie mithin, — wenigstens für den Fall, wo (nach S. 25) die allgemeinen Veranlagungskosten mit pgt. 28,600 Thln. größtentheils wegfallen sollten, — mit 42 pCt. um volle 3 pCt. zu hoch berechnet haben, da ein Grund, ein anderes Verhältniß der Ausgabe zur Einnahme als das der Köln-Mündener Bahn anzunehmen, hierbei nicht vorliegt.

Zum Schluß wünschen wir unseren Berechnungen diejenigen gegenüber halten zu können, welche hinsichtlich der übrigen Projecte aufgestellt worden sind; allein bloß die Sieg-Ruhr-Bahn bietet uns dazu einigen Stoff, da wir in Bezug der übrigen keine Probabilitäts-Ansätze vorfinden.

Jene nun, die Sieg-Ruhr-Bahn, veranschlagt bei dem Sage von 4¹/₂ Pfennig per Centner und Meile (vergl. E. 32 der Kirchenr. Denkschrift, März 1852 und Beilage zu Nr. 96 des Siegener Intell.-Bl. v. 2. Dec. 1851)

ihre Einnahme auf	597,000 Thlr.
ihre Ausgaben zu	328,350 „
und es bleiben ihr mithin	268,650 Thlr.,

was bei einem Capital von 8¹/₂ Millionen etwas über 3 Procent ausmacht.

Wir erwähnen, daß dabei der Einnahme ein Jahres-Beitrag von 71,350 Thln. aus der Staats-Casse hinzugerechnet werden ist, vermuthet dessen der Ertrag auf 4 pCt. geboten wird. Es ist jedoch mehr wie unwahrscheinlich, daß der Staat, der sich schon ungern zu Jinsgarantien hergibt, ein Capital von mehr als 2 Millionen aufopfern sollte, um eine Bahn ins Leben zu rufen, die schon von Hause aus nicht auf eigenen Füßen stehen zu können glaubt, übrigens dadurch auch zu einer Menge von Exemplificationen Anlaß gegeben würde.

Wir glauben ferner, daß das Anlage-Capital mit 8¹/₂ Millionen zu niedrig angesetzt ist; denn einmal würde die Bahn 15 und nicht 14 Meilen lang, und zweitens würden die Kosten der Anlage n. jedenfalls weit bedeutender sein, als die einer Köln-Giesener Bahn, welche ein unstreitig weit günstigeres Terrain zu durchschreiten hat. Nun betragen aber auf dieser, der Veranschlagung nach, die eigentlichen Baukosten nebst Zinsen während der Bauzeit ungefähr 600,000 Thlr. per Meile, was unter so günstigen Verhältnissen wie die diesseitigen auf 15 Meilen 9,000,000 Thlr. ausmacht. Zu den Baukosten tritt aber auch noch die Anschaffung des Betriebs-Materials, welche dieselbe von ¹/₁₀ bis ¹/₅ erhöht (sie erforderte bei der Berg-Märkischen Bahn circa ¹/₁₀, bei der Düsseldorf-Elberfelder ¹/₁₀ und bei der Köln-Mündener ²/₁₀ des ganzen Anlage-Capitals).

Die Ruhr-Sieg-Bahn würde daher 10 bis 11, vielleicht auch 12 Millionen Thaler zu stehen kommen, und mithin, wenn wir auch den Ertrag, weil die Bahn 15 und nicht 14 Meilen lang sein würde, um ¹/₁₀ höher annehmen, nur 2¹/₂ oder 2¹/₃ Procent anderswerfen. Der letztgedachte Satz ist pro 1852 auch bei der Bergisch-Märkischen Bahn aufgetommen.

Die Ruhr-Bahn könnte auch nicht, gleich einer Köln-Giesener Bahn, erwarten, das nächste sehr mäßige Ergebniß in einer nicht allzu entfernten Zukunft merklich gesteigert zu sehen, da, wie wir bereits mehrfach ausgeführt haben, ein großer Theil der ergiebigsten Eisen-Revire außer ihrem Verreiche bleiben und früh oder spät doch eine Köln-Giesener Bahn ins Leben gerufen werden und einen großen Theil des für die Sieg-Ruhr-Bahn in Aussicht genommenen Verkehrs an sich ziehen würde. Die Sieg-Ruhr-Bahn kann daher unseres Erachtens weder in Bezug auf strategischen oder volkswirtschaftlichen Nutzen, noch in Bezug auf Rentabilität einer Köln-Giesener Bahn ernstlich an die Seite gestellt werden.

Wir hoffen, es werde dieser Darstellung gelingen, die Ueberzeugung von dem hohen politischen Werthe einer Köln-Giesener Bahn, von der großen volkswirtschaftlichen Bedeutung und von der in einer nicht allzu fernen Zukunft in Aussicht stehenden genügenden Rentabilität derselben in den weitesten Kreisen zu begründen, indem wir sowohl der hohen Staats-Regierung und den vielfach theilhabenden Interessenten zum Schluß zu rufen:

Im Verzuge liegt Gefahr!

Köln, im November 1853.

Das Comité zur Begründung der Eisenbahn-Verbindung zwischen den Nieder- und Oberrheinischen Eisenbahnen auf beiden Seiten des Mittelrheines.

Uebersicht der Neigungen, Krümmungen und geraden Linien des Köln- (Deutsch-)

Neigungen.

Sectionen.

Steigen.

		$\frac{1}{100}$	$\frac{1}{113}$	$\frac{1}{125}$	$\frac{1}{140}$	$\frac{1}{160}$	$\frac{1}{175}$	$\frac{1}{195}$	$\frac{1}{215}$	$\frac{1}{240}$	$\frac{1}{265}$	$\frac{1}{295}$	$\frac{1}{325}$	$\frac{1}{355}$	$\frac{1}{385}$	$\frac{1}{415}$	$\frac{1}{445}$	$\frac{1}{475}$	$\frac{1}{505}$	$\frac{1}{535}$	$\frac{1}{565}$	$\frac{1}{595}$	$\frac{1}{625}$	$\frac{1}{655}$	$\frac{1}{685}$	$\frac{1}{715}$	$\frac{1}{745}$	$\frac{1}{775}$	$\frac{1}{805}$	$\frac{1}{835}$	$\frac{1}{865}$	$\frac{1}{895}$	$\frac{1}{925}$	$\frac{1}{955}$	$\frac{1}{985}$	$\frac{1}{1015}$	$\frac{1}{1045}$	$\frac{1}{1075}$	$\frac{1}{1105}$	$\frac{1}{1135}$	$\frac{1}{1165}$	$\frac{1}{1195}$	$\frac{1}{1225}$	$\frac{1}{1255}$	$\frac{1}{1285}$	$\frac{1}{1315}$	$\frac{1}{1345}$	$\frac{1}{1375}$	$\frac{1}{1405}$	$\frac{1}{1435}$	$\frac{1}{1465}$	$\frac{1}{1495}$	$\frac{1}{1525}$	$\frac{1}{1555}$	$\frac{1}{1585}$	$\frac{1}{1615}$	$\frac{1}{1645}$	$\frac{1}{1675}$	$\frac{1}{1705}$	$\frac{1}{1735}$	$\frac{1}{1765}$	$\frac{1}{1795}$	$\frac{1}{1825}$	$\frac{1}{1855}$	$\frac{1}{1885}$	$\frac{1}{1915}$	$\frac{1}{1945}$	$\frac{1}{1975}$	$\frac{1}{2005}$	$\frac{1}{2035}$	$\frac{1}{2065}$	$\frac{1}{2095}$	$\frac{1}{2125}$	$\frac{1}{2155}$	$\frac{1}{2185}$	$\frac{1}{2215}$	$\frac{1}{2245}$	$\frac{1}{2275}$	$\frac{1}{2305}$	$\frac{1}{2335}$	$\frac{1}{2365}$	$\frac{1}{2395}$	$\frac{1}{2425}$	$\frac{1}{2455}$	$\frac{1}{2485}$	$\frac{1}{2515}$	$\frac{1}{2545}$	$\frac{1}{2575}$	$\frac{1}{2605}$	$\frac{1}{2635}$	$\frac{1}{2665}$	$\frac{1}{2695}$	$\frac{1}{2725}$	$\frac{1}{2755}$	$\frac{1}{2785}$	$\frac{1}{2815}$	$\frac{1}{2845}$	$\frac{1}{2875}$	$\frac{1}{2905}$	$\frac{1}{2935}$	$\frac{1}{2965}$	$\frac{1}{2995}$	$\frac{1}{3025}$	$\frac{1}{3055}$	$\frac{1}{3085}$	$\frac{1}{3115}$	$\frac{1}{3145}$	$\frac{1}{3175}$	$\frac{1}{3205}$	$\frac{1}{3235}$	$\frac{1}{3265}$	$\frac{1}{3295}$	$\frac{1}{3325}$	$\frac{1}{3355}$	$\frac{1}{3385}$	$\frac{1}{3415}$	$\frac{1}{3445}$	$\frac{1}{3475}$	$\frac{1}{3505}$	$\frac{1}{3535}$	$\frac{1}{3565}$	$\frac{1}{3595}$	$\frac{1}{3625}$	$\frac{1}{3655}$	$\frac{1}{3685}$	$\frac{1}{3715}$	$\frac{1}{3745}$	$\frac{1}{3775}$	$\frac{1}{3805}$	$\frac{1}{3835}$	$\frac{1}{3865}$	$\frac{1}{3895}$	$\frac{1}{3925}$	$\frac{1}{3955}$	$\frac{1}{3985}$	$\frac{1}{4015}$	$\frac{1}{4045}$	$\frac{1}{4075}$	$\frac{1}{4105}$	$\frac{1}{4135}$	$\frac{1}{4165}$	$\frac{1}{4195}$	$\frac{1}{4225}$	$\frac{1}{4255}$	$\frac{1}{4285}$	$\frac{1}{4315}$	$\frac{1}{4345}$	$\frac{1}{4375}$	$\frac{1}{4405}$	$\frac{1}{4435}$	$\frac{1}{4465}$	$\frac{1}{4495}$	$\frac{1}{4525}$	$\frac{1}{4555}$	$\frac{1}{4585}$	$\frac{1}{4615}$	$\frac{1}{4645}$	$\frac{1}{4675}$	$\frac{1}{4705}$	$\frac{1}{4735}$	$\frac{1}{4765}$	$\frac{1}{4795}$	$\frac{1}{4825}$	$\frac{1}{4855}$	$\frac{1}{4885}$	$\frac{1}{4915}$	$\frac{1}{4945}$	$\frac{1}{4975}$	$\frac{1}{5005}$	$\frac{1}{5035}$	$\frac{1}{5065}$	$\frac{1}{5095}$	$\frac{1}{5125}$	$\frac{1}{5155}$	$\frac{1}{5185}$	$\frac{1}{5215}$	$\frac{1}{5245}$	$\frac{1}{5275}$	$\frac{1}{5305}$	$\frac{1}{5335}$	$\frac{1}{5365}$	$\frac{1}{5395}$	$\frac{1}{5425}$	$\frac{1}{5455}$	$\frac{1}{5485}$	$\frac{1}{5515}$	$\frac{1}{5545}$	$\frac{1}{5575}$	$\frac{1}{5605}$	$\frac{1}{5635}$	$\frac{1}{5665}$	$\frac{1}{5695}$	$\frac{1}{5725}$	$\frac{1}{5755}$	$\frac{1}{5785}$	$\frac{1}{5815}$	$\frac{1}{5845}$	$\frac{1}{5875}$	$\frac{1}{5905}$	$\frac{1}{5935}$	$\frac{1}{5965}$	$\frac{1}{5995}$	$\frac{1}{6025}$	$\frac{1}{6055}$	$\frac{1}{6085}$	$\frac{1}{6115}$	$\frac{1}{6145}$	$\frac{1}{6175}$	$\frac{1}{6205}$	$\frac{1}{6235}$	$\frac{1}{6265}$	$\frac{1}{6295}$	$\frac{1}{6325}$	$\frac{1}{6355}$	$\frac{1}{6385}$	$\frac{1}{6415}$	$\frac{1}{6445}$	$\frac{1}{6475}$	$\frac{1}{6505}$	$\frac{1}{6535}$	$\frac{1}{6565}$	$\frac{1}{6595}$	$\frac{1}{6625}$	$\frac{1}{6655}$	$\frac{1}{6685}$	$\frac{1}{6715}$	$\frac{1}{6745}$	$\frac{1}{6775}$	$\frac{1}{6805}$	$\frac{1}{6835}$	$\frac{1}{6865}$	$\frac{1}{6895}$	$\frac{1}{6925}$	$\frac{1}{6955}$	$\frac{1}{6985}$	$\frac{1}{7015}$	$\frac{1}{7045}$	$\frac{1}{7075}$	$\frac{1}{7105}$	$\frac{1}{7135}$	$\frac{1}{7165}$	$\frac{1}{7195}$	$\frac{1}{7225}$	$\frac{1}{7255}$	$\frac{1}{7285}$	$\frac{1}{7315}$	$\frac{1}{7345}$	$\frac{1}{7375}$	$\frac{1}{7405}$	$\frac{1}{7435}$	$\frac{1}{7465}$	$\frac{1}{7495}$	$\frac{1}{7525}$	$\frac{1}{7555}$	$\frac{1}{7585}$	$\frac{1}{7615}$	$\frac{1}{7645}$	$\frac{1}{7675}$	$\frac{1}{7705}$	$\frac{1}{7735}$	$\frac{1}{7765}$	$\frac{1}{7795}$	$\frac{1}{7825}$	$\frac{1}{7855}$	$\frac{1}{7885}$	$\frac{1}{7915}$	$\frac{1}{7945}$	$\frac{1}{7975}$	$\frac{1}{8005}$	$\frac{1}{8035}$	$\frac{1}{8065}$	$\frac{1}{8095}$	$\frac{1}{8125}$	$\frac{1}{8155}$	$\frac{1}{8185}$	$\frac{1}{8215}$	$\frac{1}{8245}$	$\frac{1}{8275}$	$\frac{1}{8305}$	$\frac{1}{8335}$	$\frac{1}{8365}$	$\frac{1}{8395}$	$\frac{1}{8425}$	$\frac{1}{8455}$	$\frac{1}{8485}$	$\frac{1}{8515}$	$\frac{1}{8545}$	$\frac{1}{8575}$	$\frac{1}{8605}$	$\frac{1}{8635}$	$\frac{1}{8665}$	$\frac{1}{8695}$	$\frac{1}{8725}$	$\frac{1}{8755}$	$\frac{1}{8785}$	$\frac{1}{8815}$	$\frac{1}{8845}$	$\frac{1}{8875}$	$\frac{1}{8905}$	$\frac{1}{8935}$	$\frac{1}{8965}$	$\frac{1}{8995}$	$\frac{1}{9025}$	$\frac{1}{9055}$	$\frac{1}{9085}$	$\frac{1}{9115}$	$\frac{1}{9145}$	$\frac{1}{9175}$	$\frac{1}{9205}$	$\frac{1}{9235}$	$\frac{1}{9265}$	$\frac{1}{9295}$	$\frac{1}{9325}$	$\frac{1}{9355}$	$\frac{1}{9385}$	$\frac{1}{9415}$	$\frac{1}{9445}$	$\frac{1}{9475}$	$\frac{1}{9505}$	$\frac{1}{9535}$	$\frac{1}{9565}$	$\frac{1}{9595}$	$\frac{1}{9625}$	$\frac{1}{9655}$	$\frac{1}{9685}$	$\frac{1}{9715}$	$\frac{1}{9745}$	$\frac{1}{9775}$	$\frac{1}{9805}$	$\frac{1}{9835}$	$\frac{1}{9865}$	$\frac{1}{9895}$	$\frac{1}{9925}$	$\frac{1}{9955}$	$\frac{1}{9985}$	$\frac{1}{10015}$	$\frac{1}{10045}$	$\frac{1}{10075}$	$\frac{1}{10105}$	$\frac{1}{10135}$	$\frac{1}{10165}$	$\frac{1}{10195}$	$\frac{1}{10225}$	$\frac{1}{10255}$	$\frac{1}{10285}$	$\frac{1}{10315}$	$\frac{1}{10345}$	$\frac{1}{10375}$	$\frac{1}{10405}$	$\frac{1}{10435}$	$\frac{1}{10465}$	$\frac{1}{10495}$	$\frac{1}{10525}$	$\frac{1}{10555}$	$\frac{1}{10585}$	$\frac{1}{10615}$	$\frac{1}{10645}$	$\frac{1}{10675}$	$\frac{1}{10705}$	$\frac{1}{10735}$	$\frac{1}{10765}$	$\frac{1}{10795}$	$\frac{1}{10825}$	$\frac{1}{10855}$	$\frac{1}{10885}$	$\frac{1}{10915}$	$\frac{1}{10945}$	$\frac{1}{10975}$	$\frac{1}{11005}$	$\frac{1}{11035}$	$\frac{1}{11065}$	$\frac{1}{11095}$	$\frac{1}{11125}$	$\frac{1}{11155}$	$\frac{1}{11185}$	$\frac{1}{11215}$	$\frac{1}{11245}$	$\frac{1}{11275}$	$\frac{1}{11305}$	$\frac{1}{11335}$	$\frac{1}{11365}$	$\frac{1}{11395}$	$\frac{1}{11425}$	$\frac{1}{11455}$	$\frac{1}{11485}$	$\frac{1}{11515}$	$\frac{1}{11545}$	$\frac{1}{11575}$	$\frac{1}{11605}$	$\frac{1}{11635}$	$\frac{1}{11665}$	$\frac{1}{11695}$	$\frac{1}{11725}$	$\frac{1}{11755}$	$\frac{1}{11785}$	$\frac{1}{11815}$	$\frac{1}{11845}$	$\frac{1}{11875}$	$\frac{1}{11905}$	$\frac{1}{11935}$	$\frac{1}{11965}$	$\frac{1}{11995}$	$\frac{1}{12025}$	$\frac{1}{12055}$	$\frac{1}{12085}$	$\frac{1}{12115}$	$\frac{1}{12145}$	$\frac{1}{12175}$	$\frac{1}{12205}$	$\frac{1}{12235}$	$\frac{1}{12265}$	$\frac{1}{12295}$	$\frac{1}{12325}$	$\frac{1}{12355}$	$\frac{1}{12385}$	$\frac{1}{12415}$	$\frac{1}{12445}$	$\frac{1}{12475}$	$\frac{1}{12505}$	$\frac{1}{12535}$	$\frac{1}{12565}$	$\frac{1}{12595}$	$\frac{1}{12625}$	$\frac{1}{12655}$	$\frac{1}{12685}$	$\frac{1}{12715}$	$\frac{1}{12745}$	$\frac{1}{12775}$	$\frac{1}{12805}$	$\frac{1}{12835}$	$\frac{1}{12865}$	$\frac{1}{12895}$	$\frac{1}{12925}$	$\frac{1}{12955}$	$\frac{1}{12985}$	$\frac{1}{13015}$	$\frac{1}{13045}$	$\frac{1}{13075}$	$\frac{1}{13105}$	$\frac{1}{13135}$	$\frac{1}{13165}$	$\frac{1}{13195}$	$\frac{1}{13225}$	$\frac{1}{13255}$	$\frac{1}{13285}$	$\frac{1}{13315}$	$\frac{1}{13345}$	$\frac{1}{13375}$	$\frac{1}{13405}$	$\frac{1}{13435}$	$\frac{1}{13465}$	$\frac{1}{13495}$	$\frac{1}{13525}$	$\frac{1}{13555}$	$\frac{1}{13585}$	$\frac{1}{13615}$	$\frac{1}{13645}$	$\frac{1}{13675}$	$\frac{1}{13705}$	$\frac{1}{13735}$	$\frac{1}{13765}$	$\frac{1}{13795}$	$\frac{1}{13825}$	$\frac{1}{13855}$	$\frac{1}{13885}$	$\frac{1}{13915}$	$\frac{1}{13945}$	$\frac{1}{13975}$	$\frac{1}{14005}$	$\frac{1}{14035}$	$\frac{1}{14065}$	$\frac{1}{14095}$	$\frac{1}{14125}$	$\frac{1}{14155}$	$\frac{1}{14185}$	$\frac{1}{14215}$	$\frac{1}{14245}$	$\frac{1}{14275}$	$\frac{1}{14305}$	$\frac{1}{14335}$	$\frac{1}{14365}$	$\frac{1}{14395}$	$\frac{1}{14425}$	$\frac{1}{14455}$	$\frac{1}{14485}$	$\frac{1}{14515}$	$\frac{1}{14545}$	$\frac{1}{14575}$	$\frac{1}{14605}$	$\frac{1}{14635}$	$\frac{1}{14665}$	$\frac{1}{14695}$	$\frac{1}{14725}$	$\frac{1}{14755}$	$\frac{1}{14785}$	$\frac{1}{14815}$	$\frac{1}{14845}$	$\frac{1}{14875}$	$\frac{1}{14905}$	$\frac{1}{14935}$	$\frac{1}{14965}$	$\frac{1}{14995}$	$\frac{1}{15025}$	$\frac{1}{15055}$	$\frac{1}{15085}$	$\frac{1}{15115}$	$\frac{1}{15145}$	$\frac{1}{15175}$	$\frac{1}{15205}$	$\frac{1}{15235}$	$\frac{1}{15265}$	$\frac{1}{15295}$	$\frac{1}{15325}$	$\frac{1}{15355}$	$\frac{1}{15385}$	$\frac{1}{15415}$	$\frac{1}{15445}$	$\frac{1}{15475}$	$\frac{1}{15505}$	$\frac{1}{15535}$	$\frac{1}{15565}$	$\frac{1}{15595}$	$\frac{1}{15625}$	$\frac{1}{15655}$	$\frac{1}{15685}$	$\frac{1}{15715}$	$\frac{1}{15745}$	$\frac{1}{15775}$	$\frac{1}{15805}$	$\frac{1}{15835}$	$\frac{1}{15865}$	$\frac{1}{15895}$	$\frac{1}{15925}$	$\frac{1}{15955}$	$\frac{1}{15985}$	$\frac{1}{16015}$	$\frac{1}{16045}$	$\frac{1}{16075}$	$\frac{1}{16105}$	$\frac{1}{16135}$	$\frac{1}{16165}$	$\frac{1}{16195}$	$\frac{1}{16225}$	$\frac{1}{16255}$	$\frac{1}{16285}$	$\frac{1}{16315}$	$\frac{1}{16345}$	$\frac{1}{16375}$	$\frac{1}{16405}$	$\frac{1}{16435}$	$\frac{1}{16465}$	$\frac{1}{16495}$	$\frac{1}{16525}$	$\frac{1}{16555}$	$\frac{1}{16585}$	$\frac{1}{16615}$	$\frac{1}{16645}$	$\frac{1}{16675}$	$\frac{1}{16705}$	$\frac{1}{16735}$	$\frac{1}{16765}$	$\frac{1}{16795}$	$\frac{1}{16825}$	$\frac{1}{16855}$	$\frac{1}{16885}$	$\frac{1}{16915}$	$\frac{1}{16945}$	$\frac{1}{16975}$	$\frac{1}{17005}$	$\frac{1}{17035}$	$\frac{1}{17065}$	$\frac{1}{17095}$	$\frac{1}{17125}$	$\frac{1}{17155}$	$\frac{1}{17185}$	$\frac{1}{17215}$	$\frac{1}{17245}$	$\frac{1}{17275}$	$\frac{1}{17305}$	$\frac{1}{17335}$	$\frac{1}{17365}$	$\frac{1}{17395}$	$\frac{1}{17425}$	$\frac{1}{17455}$	$\frac{1}{17485}$	$\frac{1}{17515}$	$\frac{1}{17545}$	$\frac{1}{17575}$	$\frac{1}{17605}$	$\frac{1}{17635}$	$\frac{1}{17665}$	$\frac{1}{17695}$	$\frac{1}{17725}$	$\frac{1}{17755}$	$\frac{1}{17785}$	$\frac{1}{17815}$	$\frac{1}{17845}$	$\frac{1}{17875}$	$\frac{1}{17905}$	$\frac{1}{17935}$	$\frac{1}{17965}$	$\frac{1}{17995}$	$\frac{1}{18025}$	$\frac{1}{18055}$	$\frac{1}{18085}$	$\frac{1}{18115}$	$\frac{1}{18145}$	$\frac{1}{18175}$	$\frac{1}{18205}$	$\frac{1}{18235}$	$\frac{1}{18265}$	$\frac{1}{18295}$	$\frac{1}{18325}$	$\frac{1}{18355}$	$\frac{1}{18385}$	$\frac{1}{18415}$	$\frac{1}{18445}$	$\frac{1}{18475}$	$\frac{1}{18505}$	$\frac{1}{18535}$	$\frac{1}{18565}$	$\frac{1}{18595}$	$\frac{1}{18625}$	$\frac{1}{18655}$	$\frac{1}{18685}$	$\frac{1}{18715}$	$\frac{1}{18745}$	$\frac{1}{18775}$	$\frac{1}{18805}$	$\frac{1}{18835}$	$\frac{1}{18865}$	$\frac{1}{18895}$	$\frac{1}{18925}$	$\frac{1}{18955}$	$\frac{1}{18985}$	$\frac{1}{19015}$	$\frac{1}{19045}$	$\frac{1}{19075}$	$\frac{1}{19105}$	$\frac{1}{19135}$	$\frac{1}{19165}$	$\frac{1}{19195}$	$\frac{1}{19225}$	$\frac{1}{19255}$	$\frac{1}{19285}$	$\frac{1}{19315}$	$\frac{1}{19345}$	$\frac{1}{19375}$	$\frac{1}{19405}$	$\frac{1}{19435}$	$\frac{1}{19465}$	$\frac{1}{19495}$	$\frac{1}{19525}$	$\frac{1}{19555}$	$\frac{1}{19585}$	$\frac{1}{19615}$	$\frac{1}{19645}$	$\frac{1}{19675}$	$\frac{1}{19705}$	$\frac{1}{19735}$	$\frac{1}{19765}$	$\frac{1}{19795}$	$\frac{1}{19825}$	$\frac{1}{19855}$	$\frac{1}{19885}$	$\frac{1}{19915}$	$\frac{1}{19945}$	$\frac{1}{19975}$	$\frac{1}{20005}$	$\frac{1}{20035}$	$\frac{1}{20065}$	$\frac{1}{20095}$	$\frac{1}{20125}$	$\frac{1}{20155}$	$\frac{1}{20185}$	$\frac{1}{20215}$	$\frac{1}{20245}$	$\frac{1}{20275}$	$\frac{1}{20305}$	$\frac{1}{20335}$	$\frac{1}{20365}$	$\frac{1}{20395}$	$\frac{1}{20425}$	$\frac{1}{20455}$	$\frac{1}{20485}$	$\frac{1}{20515}$	$\frac{1}{20545}$	$\frac{1}{20575}$	$\frac{1}{20605}$	$\frac{1}{20635}$	$\frac{1}{20665}$	$\frac{1}{20695}$	$\frac{1}{20725}$	$\frac{1}{20755}$	$\frac{1}{20785}$	$\frac{1}{20815}$	$\frac{1}{20845}$	$\frac{1}{20875}$	$\frac{1}{20905}$	$\frac{1}{20935}$	$\frac{1}{20965}$	$\frac{1}{20995}</$
--	--	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	---------------------

Die Summe der Neigungen (Steigen, horizontal und Fallen) beträgt
oder einschließlich der Zweigbahn

Nachweisung der Förderung auf den Gruben im Geschworenen-Revier Gosenbach.

Nr.	Namen der Gruben.	Anzahl der Arbeiter.	Förderung		Nr.	Namen der Gruben.	Anzahl der Arbeiter.	Förderung	
			im Jahre 1852.	nach dem Bau der Eisenbahn.				im Jahre 1852.	nach dem Bau der Eisenbahn.
			Tonnen.	Tonnen.				Tonnen.	Tonnen.
A. Eisenerz-Gruben.									
1	Gisenchebe	15	3880	36000	12	Transport	122	15115	91500
2	Kirchbaum	120	3295	30000					
3	Graubach	9	1220	5000	32	Kreuzteifen	3	55	—
4	Schuer	1	165	250	33	Brüche	1	160	500
5	Kalterborn	4	315	2500	34	Rother Kifer	—	—	5500
6	Feuer und Flamme	2	260	500	35	Alte Gosenbach	2	—	2500
7	Hohe Brannub. Vereinigung	3	213	500	36	Gisenhart	—	—	1250
8	Neuborn	1	116	250	37	Kucas	—	—	250
9	Tiefe Kohlenbach	17	4778	12500	38	Schmiede	—	—	5250
10	Eisenerz Spies	3	110	500	39	Blumengarten	1	—	750
11	Neues Jahrhundert	—	8	500	40	Giesfelder Spies	1	—	500
12	Friedrich-Wilhelm	—	15	500	41	Reihe Zeche	2	—	500
13	Wbu	3	117	500	42	Brückentub	—	—	500
14	Bau auf Gott	5	110	2500	43	Gelbe Kiste	—	—	250
15	Tiefer Rinkelwald	5	335	1500	44	Bergmannslup	—	—	500
16	Schmiedeberg	5	940	2500	45	Girig	2	—	—
17	Schreiber	2	32	250	46	Gisenberg	—	—	—
18	Alter Winkelwald	2	130	250	47	Knidelp	—	—	—
19	Alter Maweg	1	135	500	48	Zofföffnung	—	—	500
20	Gand Kaffan	5	425	1000	49	Engelsruersicht	—	—	500
21	Wiesberg	1	41	250	50	Rechn	1	—	—
22	Friedrichsbeimung	1	148	250	51	Bergmannsfreude	—	—	—
23	Neues Girkorn	1	20	250	52	Ernt	—	—	—
24	Gettesiegen	3	480	500	53	Bilmannsfreude	—	—	250
25	Brandzeche	3	435	500	54	Reinvalent	—	—	—
26	Gand	1	118	—	55	Wüßelmitte	1	—	1000
27	Schub	1	—	250	56	Scherte	—	—	—
28	Stahlbrunnen	3	15	250	57	Junnes Girkorn	—	—	—
29	Junge Kohlenbach	2	121	250	58	Justine	—	—	250
30	Feuer Freund	1	18	—	59	Reinig	—	—	—
31	Krone-Wald	2	370	1000	60	Mawegzeche	—	—	250
	Summa	122	15115	91500		Summa A.	136	15330	101000

Nr.	Namen der Gruben.	Anzahl der Arbeiter.	Förderung				Bemerkungen.
			im Jahre 1852 an		nach dem Bau der Eisenbahn an		
			Eisenstein. Tonnen.	Kupfererz. Centner.	Eisenstein. Tonnen.	Kupfererz. Centner.	

B. Eisenstein- und Erz-Gruben.

1	Storch-Kammer und Erz-Kammer	48	12687	647	30000	1200	
2	Kupferlaute	2	150	—	2500	500	
3	Grüner Löwe	14	2640	179	8000	500	
4	Eisengarten	—	—	—	250	—	
5	Gule	1	20	26	5000	500	
6	Alter Mann	3	160	13	2500	250	
7	Johannesberg	—	—	—	250	—	
8	Königsmund	21	6194	194	36000	500	
9	Schönberg	10	1820	451	10000	1200	
10	Fortuna	1	80	13	500	250	
11	Alter Beerberg	5	1210	36	1500	50	
12	Kornzeche	6	1307	—	2500	—	
13	Alter Hamberg	12	3090	—	25000	—	
14	Schneider	1	40	—	250	—	
15	Alte Dreißbach	5	760	31	2500	500	
16	Schlänger und Gldert	7	2175	34	8000	150	
17	Alter Wilderbär	—	—	—	250	—	
18	Trippelante	—	—	—	250	50	
19	Junger Hamberg	3	420	—	1000	—	
20	Reinhold's Förrerzeche	3	227	206	500	50	
21	Glücksstern	1	98	37	250	—	
22	Ferdinand	—	—	—	250	—	
23	Kürst Roriz	5	—	69	1000	—	
24	Neue Einigkeit	—	—	—	250	—	
25	Kupferseifen	—	14	29	250	50	
26	Girgeln	1	168	—	1500	—	
27	Bügeleisen	2	135	—	250	—	
28	Alter Regger	—	—	—	250	—	
29	Langgrube	1	262	—	500	—	
30	Hofe	—	—	—	250	250	
31	Junger Mann	—	—	—	—	—	
32	Vergütigte Anweisung	—	—	—	—	—	
Summa B.		152	33657	1965	141500	6000	

Von der Eisenstein-Förderung
pro 1852 waren:
7474 Tonnen Brauneisenstein,
40366 „ Spatheisenstein,
1147 „ Rotheisenstein.

C. Bleierz-Gruben.

		Bleierz. Centner.	Blende. Centner.	Bleierz. Centner.	Blende. Centner.
1	Silberlaute	—	—	—	—
2	Johannesstegen	—	—	—	—
3	Grüner Bern	57	2086	8280	—
4	Neuer Johannesstegen	1	—	—	—
Summa C.		58	2086	8280	—

Nr.	Namen der Gruben.	Anzahl der Arbeiter.	Förderung		Bemerkungen.
			im Jahre 1852 an Cobalterzen. Centner.	nach dem Bau der Eisenbahn an Cobalterzen. Centner.	

D. Kobalt-Gruben.

1	Alte Buntkuh	54	181	200	
2	Jägerbund	—	—	—	
3	Zunfernburg	—	—	—	
4	Katharina Neufang	—	—	—	
5	Mine	—	—	—	
	Summa D.	54	181	200	

Anzahl der Werke.	Bezeichnung der Gruben.	Anzahl der Arbeiter.	Förderung						
			im Jahre 1852.			nach dem Bau der Eisenbahn.			
			Eisenerze.	Kupfererze.	Wiesenerze.	Eisenerze.	Kupfererze.	Wiesenerze.	Eisenerze.
			Tonnen, Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Tonnen, Centner.	Centner.	Centner.

Zusammenstellung der sämtlichen Werke.

60	A. Eisenerz-Gruben . . .	136	15330	—	—	—	101000	—	—	—
32	B. dito	152	33657	1965	—	—	141500	6000	—	—
4	C. Wieserz-Gruben . . .	58	—	—	2086	8280	—	—	—	—
5	D. Kobalt-Gruben . . .	54	—	—	—	181	—	—	—	200
101	Summa	400	48987	1965	2086	8280	181	242500	6000	200

Gießfeld, am 10. September 1853.

Der königliche Berggeheimre,
(gez.) Jung.

Verzeichniß der im Geschwornen-Revier Grund-, Seel- und Burbach gelegenen belieheneu Gruben.

Nr.	Namen der Gruben.	Deren Forderung	Anzahl der Belegschaft Mann.	Nr.	Namen der Gruben.	Deren Forderung.	Anzahl der Belegschaft Mann.
1	Alter Kirchenbaum . . .	Eisenstein	6			Ueberttrag	232
2	Jugendfreude . . .	dito	2				
3	Eule . . .	dito	5	45	Vorderste Kreuzbach	Eisenstein	2
4	Neumann . . .	dito	2	46	Neuer Frauenberg	dito	1
5	Gabel . . .	dito	2	47	Hinterstes Rennsteifen	dito	1
6	Schöne Aussicht . . .	dito	2	48	Bertram	dito	1
7	Friedrichs Aussicht . . .	dito	3	49	Arnold . . .	dito	3
8	Birnbalm . . .	dito	2	50	Jädel . . .	Eisenstein und Kobalt	2
9	Steinmel . . .	dito	6	51	Grüne Hoffnung . . .	Blei, Kupfer und Blende	18
10	Krausenberger Einigkeit	dito	12	52	Glasurberg	Glasurzerge und Blende	45
11	Reifenberg . . .	dito	4	53	Rohmann . . .	Blei und Blende	2
12	Dies sammt Streitberg	dito	3	54	Silberart . . .	dito	1
13	Vinnchen . . .	dito	6	55	Schlüssel . . .	dito	1
14	Hinterste Kreuzbach . . .	dito	3	56	Gambach . . .	dito	1
15	Stahlsteifen . . .	dito	18	57	Hoffnungsftern . . .	dito	19
16	Harteborn . . .	dito	3	58	Ludwigsd. . .	Blei, Blende und Kupferzerge	40
17	Alter Römel . . .	dito	3	59	Gleiskaute . . .	dito	9
18	Hinterster Römel . . .	dito	4	60	Brüderschaft . . .	dito	4
19	Hund . . .	Eisenstein und Kupferzerge	20	61	Erone . . .	dito	49
20	Banteshalmchen . . .	Eisenstein	2	62	Eroner Erbstollen . . .	dito	21
21	Krebs . . .	dito	3	63	Kransteinstein . . .	dito	4
22	Dachs . . .	dito	1	64	Silberberg . . .	dito	2
23	Grenze . . .	dito	2	65	Reinrichsglück . . .	dito	33
24	Gelbe Höhe . . .	dito	5	66	Alle Burg . . .	dito	1
25	Arbach . . .	dito	3	67	Friedrichsberg . . .	dito	1
26	Poppelsgrube . . .	dito	2	68	Sophie . . .	dito	2
27	Bauenberger Einigkeit	Eisenstein und Bleierze	30	69	Carlsfund . . .	dito	3
28	Plannenberger Einigkeit	Eisenstein und Kupferzerge	20	70	Wilhelmstross . . .	dito	6
29	Devatha . . .	Eisenstein	2	71	Regenbogen . . .	dito	3
30	Runkert . . .	dito	1	72	Reinrichsogen . . .	dito	1
31	Unterstes Rimmelschen	dito	3	73	Mannsteifen . . .	dito	4
32	Jugendfreude Quer- trum . . .	dito	2	74	Neue Vandesrone . . .	dito	6
33	Gelegenheit . . .	dito	2	75	Carlsb. hoffnung . . .	dito	2
34	Caroline . . .	dito	3	76	Kunst . . .	Kupferzerge	10
35	Rüthel . . .	Eisenstein und Kupferzerge	3	77	Dorfer Specht . . .	Eisenstein und Kupferzerge	1
36	Mühlenberg . . .	Eisenstein	2	78	Ende sammt Stilmrchen . . .	Eisenstein und Kobalt	36
37	Willibald . . .	dito	1	79	Roher Adler . . .	Eisenstein, Kupfer u. Kobalt	1
38	Spies . . .	dito	1	80	Höfste . . .	Eisenstein und Kupfer	1
39	Hohe Aussicht . . .	dito	2	81	Student . . .	Eisenstein, Kupfer u. Kobalt	1
40	Saalkweide . . .	dito	2	82	Müdenwiese . . .	Blei, Kupfer und Blende	108
41	Heidenberg . . .	dito	6	83	Trinkeborn sammt Gele- genheit . . .	dito	1
42	Danielshoffnung . . .	dito	2	84	Conradseiche . . .	Blei und Blende	3
43	Arbacher Einigkeit	dito	25	85	Wilhelm . . .	dito	1
44	Mittelste Kreuzbach . . .	dito	1				
Zu übertragen			232	Summa			680

Außer den angeführten belieheneu Gruben sind noch circa 100 Muthungsgruben, von denen bereits 9 in Belegung be-
tragt sind, und werden auf den Muthungsgruben so circa 90 bis 100 Arbeiter beschäftigt sein.
Burbach, im Juni 1853.
ge. Mengler, Königlichcr Berg-Geschworneu.

N	Namen und nächster Ort der Gruben.	Deren Förderung.	Zahl der arbeitenden Gruppen.	Jähr- liches Förde- rungs- Quan- tum.	Muthmaßlich ansiehend über der Thalhöhe.	Bemerkungen.
				Tonnen	Tonnen.	
I. Rechts der Heller.						
1	Hollertszug, bei Dernbach	Eisenstein.	40	8053	2060470	
2	Oberster Pferdeshall, daselbst	id.	2	400	256771	
3	Unterer Pferdeshall, das.	id.	2	50	131102	
4	Schweinskopf, das.	id.	2	177	130786	
5	Waldfölln, das.	id.	7	808	495161	
	idem das.	Kupfererze.	—	—	—	Die Kupfererze kommen bloß nebstweise vor, doch ist auch nicht annähernd angegeben.
6	Eisenstein, das.	Eisenstein.	2	40	34650	
7	Gerbartszeche, das.	id.	2	55	51660	
8	Länggrube, das.	id.	4	730	180000	
9	Kulmwalde, das.	id.	2	55	396000	
10	Guldenbach, das.	id.	9	980	20915	
11	Kur, das.	id.	6	1675	39883	
12	Dachs (am Gebirge Salz), das.	id.	4	330	2050	
13	Altes Salz (idem, unweit der Kreuzscheide), das.	id.	—	—	Ueber dem tiefen Stollen abgebaut.	In den letzten Jahren nicht betrieben worden.
14	Florentine, desgl., das.	id.	5	490	Desgl.	Die Kupfererze brechen nebstweise im Eisenstein.
		das. Kupfererze.				
15	Dermannseder (im Salzwald), das.	Eisenstein.	11	537	Desgl.	
16	Weißbinder (am Gebirge Kreuz), daselbst	id.	1	45	876	
17	Wolfsfelde, das.	id.	3	140	6750	
18	Salzburg (im Salzwald), das.	id.	1	—	1080	In den letzten Jahren bloß Stollenbetrieb Statt gefunden.
19	Weißer Löwe (bei der Grube Hollertszug), das.	id.	2	68	6948	
20	Petersberg (im Dernbacher Feld), daselbst	id.	2	78	1070	
21	Neue Eisenzeche (wie ad 19), das.	id.	1	79	64980	
22	Oberste Giebert, dicht bei Dernbach	id.	—	—	1854	In den letzten Jahren nicht betrieben worden.
23	Wildes Schwein (östliche Fort- setzung des Hollertszugs), bei Dernbach	id.	—	—	1396	
24	Hoffnungsquelle, das.	id.	—	—	1080	Desgl.
25	Gutharine, das.	id.	—	—	1024	Desgl.
26	Kulmwalde, Nebengang (bei ad 9), daselbst	id.	—	—	15660	Desgl.
27	Neues Salz (bei ad 13), das.	id.	—	—	650	Desgl.
28	Sara (bei ad 23), das.	id.	—	—	90	Desgl.
29	Anton (bei ad 9), das.	id.	1	25	11880	
In übertragen			109	14815	3878886	

Nr.	Namen und nächster Ort der Gruben	Von Förderung	Zahl der arbeitenden Knappen	Jähr- liches Förde- rungs- Mann- tum	Muthmaßlich anstehend über der Thalschleife	Bemerkungen
	Uebertrag . .		109	14815	3878886	
30	Erdmann (am Gebirge Kreuz, gleich oben an der Gulden- hard), das	Eisenstein	2	63	720	
31	Lück (bei ad 9), das	id.	—	—	10908	In den letzten Jahren nicht betrieben.
32	Hüttenwäldchen (im Hüttenwäld- chen), das	id.	2	60	500	
33	Oberstes Kreuz (am Gebirge Kreuz, bei ad 30), das	das. Kupfererze.	—	—	—	Die Erze bestehen bloß rothweisse im Eisenstein, und lassen sich nicht genau abtrennen.
34	Unterstes Kreuz (desgl.), das . .	desgl. Eisenstein.	13	26	900	Gleichen sind jährliche Förderung an Kupfererzen 419 Ctnr., und ansehnende Erze 2000 Ctnr. angegeben.
35	Neues Kreuz, das	id.	4	125	110	Bei dem Bau auf Kupfererze ist bemerkt, daß jährlich 158 Ctnr. gefördert wurden und noch 3100 Ctnr. anstehen, übrigens in den letzten Jahren nicht auf Kupfer gebaut worden ist.
36	Stahlert, bei Herdorf	das. Kupfererze.	—	—	—	
37	Stahlberg, das	Eisenstein.	12	2422	4611	
38	Tiefe Bollbach, das	id.	4	405	1800	
39	Bollbach, das	das. Kupfererze.	—	—	—	Bei den Kupfererzen ist eine jährliche Förderung von 66 Ctnr. angegeben.
40	Neues Glück, das	Eisenstein.	4	690	73684	
41	Hitz & Fuß (am Stahlert- topf), das	id.	18	3918	11759	
42	Stahlertstopf (b. 41), das	id.	3	355	Abgebaut.	
43	Grünwald, das	id.	3	135	5400	
44	Grünwald, das	id.	3	500	3240	
45	Grünwald, das	id.	1	77	200	
46	Victor (am Eschbach), das	id.	4	415	1520	
47	Sabatut (hinter dem Berg), bei Herdorf	id.	—	—	685	In den letzten Jahren nicht betrieben.
48	Reihe Reihe (wie ad 45), das . .	id.	1	13	100	
49	Neuer Spies, gleich unter Her- dorf	id.	1	10	12150	
50	Oberste Bollbach (oben auf der Bollbach), bei Herdorf	id.	—	—	2000	Wie ad 45.
51	Carl (wie ad 37), das	id.	—	—	4320	Desgl.
52	Greisenhard, bei Sassenroth . .	id.	—	—	60	Desgl.
53	Wasserberg, das	id.	2	273	137800	
54	Eisenzeche (im Wäldchen), das . .	id.	6	1172	235485	
55	Milan (bei 52), das	id.	—	—	19950	Wie ad 45.
56	Meisingsgang (id.), das	id.	2	80	900	
	Pianne (id.), das	id.	2	—	400	
		id.	1	32	800	Stollenbetrieb ohne Förderung, auch wenig Position.
	Zu übertragen . .		197	25586	4408918	

N.	N a m e n und näcster Ort der Gruben.	Deren Förderung	Zahl der arbeitenden Mannen	Jähr- liches Förde- rungs- Quan- tum.	Ruthmäß- lich an- nehmend über der Erbalschle.	Bemerkungen.
	Uebersrag . .	497	25586	4408918		
57	Neue Pfannschel, bei Sassenroth	Eisenstein	—	200	In den letzten Jahren nicht betrieben.	
58	Unterste Schenkt, bei Sassenroth	id.	1	40		
59	Spies, bei Herdorf	id.	1	12	1020	
60	Kofine, bei Sassenroth	id.	1	10	1000	
II. Links der Keller.						
61	Zufällglück (unweit des Maß- scheider Tiefstollns), bei Her- dorf	id.	2	620	9600	
62	Friedrich Wilhelm (ad 61), das.	id.	4	1232	198076	
63	Unterste Einigkeit (id.), das.	id.	1	51	39446	
64	Oberste Einigkeit (id.), das.	id.	1	—	23000	
65	Einigkeit (id.), das.	id.	3	610	61683	In den letzten Jahren nicht betrieben.
66	Christoph (id.), das.	id.	1	90	2880	
67	Wolf (am Gehänge Maßscheider), daselbst.	id.	2	90	4050	
68	Maßscheiderstein (wie ad 67), bei Herdorf	id.	1	25	9450	
69	Maßscheider, das.	id.	34	1138	118199	
70	Bereinigung, bei Sassenroth	id.	4	600	7350	Die vorerwähnten Kupfererze betragen im Jahre 1852
71	Peterszeche, das.	id.	8	620	95621	940 Kint., jedoch sind die Erzmittel über den hiesigen
72	Strimmel (wie ad 71), das.	id.	—	—	—	Stollen abgebaut.
73	Minerva (id.), das.	id.	—	—	36000	Unterjuchungsarbeit betrieben u. bis jetzt ohne Förderung.
III. Rechts dem Daa- denbach.						
74	Schlagerung, bei Biersdorf	id.	20	3933	162421	Wie ad 64.
75	Tiefe Hundsbach, das.	id.	2	428	32540	
76	Saul, das.	id.	1	40	1728	
77	Sabina, das.	id.	2	197	8100	
78	Käfersberg, das.	id.	1	—	203510	
79	Glücksberg, das.	id.	3	235	23560	Nur Stolzbetrieb.
80	Bernhardszeche, das.	id.	1	153	5400	
81	Gerlachzeche, das.	id.	2	240	13500	
82	Schlebusch, das.	id.	—	—	2000	In den letzten Jahren nicht betrieben.
	Zu übertragen . .	292	35812	5470022		

Nr.	Namen und nächster Ort der Gruben.	Deren Förderung.	Zahl der arbeitenden Mannen und Weibchen	Jährliches Förderungs- Quantum.	Muthmaßlich ausgehend über der Thatsache.	Bemerkungen.
	Uebertrag . .		292	35812	5470022	
83	Ferdinand, zwischen Biersdorf u. Gerder, $\frac{1}{4}$ Meile von letzterem	Eisenstein.	1	128	1000	
84	Bär, desgl.	id.	—	—	2500	Wird vorläufig nicht betrieben.
85	Neue Landeskrone, bei Emmers- hausen	Meerze.	1	—	—	
86	Abolpshung, das.	Braunstein.	15	4921	—	In den letzten Jahren hat Stollenbetrieb, und keine Förderung statt gefunden.
87	Gerhard, bei Schupbach . . .	Eisenstein.	2	67	—	
88	Grenze (eben an der Schiefer- hard), das.	id.	2	113	8100	
IV. Links des Daaden- baches.						
89	Kappzeche (in der Arom), bei Aldorf	Eisenstein.	2	230	4950	
90	Bius (id.), das.	id.	2	42	6480	
91	Giel (id.), das.	id.	2	60	1350	
92	Alte Kaulen, bei Schupbach . .	id.	2	570	14400	
93	Neue Kaulen, das.	id.	2	212	6570	
94	Hermannsglück, dicht b. Schupbach	id.	4	555	9450	
95	Sophia, desgl.	id.	1	15	2700	
96	Kaltenberg, bei Schupbach . .	id.	1	60	2500	
97	Victoria, das.	id.	1	13	520	
98	Halke (bei der Grube Gottes- seggen), das.	id.	1	77	720	
99	Neuer Gottesseggen, das. . . .	id.	4	478	36450	
100	Gottesseggen, das.	id.	4	637	63000	
101	Arnoldine, das.	id.	—	—	3780	Neu verliehen für 1853.
102	Krother Schwan, das.	id.	—	—	2000	In den letzten Jahren nicht betrieben.
103	Neuer Kaltenberg, das.	id.	—	—	1000	Desgl.
104	Elisabeth, das.	id.	1	25	1350	
105	Hies, das.	id.	1	25	1000	
106	Hosae (am Rammberg), bei Nie- derbreischbach	id.	2	205	500	
Zu übertragen . .			343	44245	5640342	

N.	Namen und nächster Ort der Gruben.	Orten Förderung.	Jahrl. der aufsteigenden Knappen.	Jährliches Förde- rungs- Quan- tum.	Muthmaßlich anstehend über der Thalsohle.	Bemerkungen.
	Uebertrag . .		343	44245	5640342	
107	Alte Kupferlaute, bei Nieder- dreisbach	Kupfererze.	14	—	Abgebaut, was auf- geschlossen ist.	Im Jahre 1862 den Wiederaufbau begonnen.
108	Eisenlaute, das.	Eisenstein.	—	—	1420	Wie ad 102.
109	Engelsburg, das.	id.	2	63	16200	
110	Neue Hoffnung, 1/4 Meile von Niederdreisbach	id.	2	382	9720	
111	Reuschenberg (am Zünberg und Zünseberg), bei Biersdorf	id.	3	190	1520	
112	Wilmchen (wie ad 111), das.	id.	—	—	6860	Wie ad 102.
113	Friedrichs (id.), das.	id.	2	84	2500	
114	Glaslopf (id.), das.	id.	3	665	19800	
115	Neuer Glaslopf (id.), das.	id.	—	—	2250	Wie ad 102.
116	Zwilling (id.), das.	id.	—	—	Ju wenig bekannt.	Desgl.
117	Salome, dicht bei Biersdorf	id.	—	—	1140	Im Jahre 1868 erst verliehen.
118	Eduard, 1/8 Meile oben Biersdorf	id.	1	20	1844	
119	Strain, desgl.	id.	2	335	12600	
120	Morgenröthe (bei Daadenerhütte) bei Daaden	id.	—	—	Ju wenig bekannt.	Ist in den letzten Jahren nicht betrieben.
121	Alte Brache, das.	id.	—	—	1350	
122	Eisenburg, bei Oberdreisbach	id.	1	80	9480	
123	Friedrichsruhe, bei Biersdorf	id.	—	—	1215	Wie ad 120.
124	Dallin, bei Schenkenfeld	Kupfererze.	—	—	Ju wenig bekannt.	Desgl.
125	Hoffnung (bei der Grube Wet- tessegen), bei Schupbach	Eisenstein.	—	—	Desgl.	Desgl.
V. In der Bürgermei- sterei Gebhardshain.						
126	Grüne Aue, bei Gedenroth	Eisenstein und Kupfererze.	—	—	15750	Ist in den letzten Jahren nicht betrieben worden, das Vorkommen der Erze ist zu wenig bekannt.
127	Louise (beim rothen Löwen), bei Ranten	Eisenstein.	2	55	8250	
128	Neue Concordia, das.	id.	—	—	38250	Kommt erst im nächsten Jahre in Förderung durch den Betrieb der Seide Louise.
129	Mother Löwe, das.	id.	—	—	6100	Ist seit mehreren Jahren nicht betrieben.
130	Hahn, das.	id.	—	—	5410	Seit der Verleihung nicht betrieben.
131	Johannesglück, das.	id.	2	65	1800	
	Ju übertragen . .		377	46184	5803801	

N	Namen und näherer Ort der Gruben.	Deren Förderung.	Jahres- arbeits- leistung in Tonnen.	Jäh- liches Förde- rungs- Quan- tum.	Muthmaßlich aufsteigend über der Halssehle.	Bemerkungen.
	Uebetrag . .		377	46184	5803801	
132	Zuluss, bei Kaufen	Eisenstein.	—	—	700	In 1853 erst verliehen.
133	Kauferteimel, das	Eisenstein und Kupfererz.	—	—	Zu wenig bekannt.	Ist in den letzten Jahren nicht betrieben worden.
134	Eisernes Gluck (in der Ecken- rother Schlucht), bei Ecken- roth	Eisenstein.	2	246	750	
135	Maria (bei der Gräben Au), dieselbst	id.	—	—	8100	In 1858 erst verliehen.
136	Königszug (auf dem Biesenstück), bei Steinebach	id.	5	383	19300	
137	Gerkules, das	id.	7	366	200560	
138	Bindweide mit 8 Verleihungen (in der Engelbach), das . .	id.	—	—	541400	
139	Bullan (id.), das	id.	—	—	420000	Von ad 138 bis ad 145 schwanken die Verleihungs- Verhandlungen, und bis jetzt ohne Förderung.
140	Heinrich (id.), das	id.	—	—		
141	Steinberg (id.), das	id.	—	—		
142	Emma (id.), das	id.	—	—		
143	Engel (id.), das	id.	—	—		
144	Eintracht (id.), das	id.	—	—	180000	Die Hüter der Bürgermeisterei Gebhardshain sind bei Weitem nicht so tief eingeschnitten, als wie die be- nachbarten, daher auch nicht so viel über der Hals- sehle anstehend, aber dafür beim Tiefbau durch Dampfmotoren um so mehr zu vermehren.
145	Geringfameit (id.), das	id.	—	—		
146	Alexander (Muthungsgrube), bei Steineberg	id.	—	—	—	
	Zusammen . .		391	47179	7174611	

Aufgestellt durch den Herrn **Schmidt**, königlichen Berg-Geschwornen in Dandau.

Verzeichniß

der einzelnen Gruben

im Geschworenen-Mevier Kirchen.

Nr.	Namen Ort der Grube.	Deren Zerderung.	Zahl der arbeitenden Knappen.	Jährliches Förderung- Quantum. Tonnen.
I. Rechts der Asdorf.				
1	Christoph und Christine, bei Asdorf.	Eisenstein.	5	281
2	Glücksbrunnen, bei Hirschbacherhütte.	Eisenstein, Kupfer und Bleierz.	8	1140
3	Haukugel, bei Wimmersbach.	dito.	8	138
4	Jakobsgrube, daselbst.	dito.	—	—
5	Stahlbrunnen, bei Hirschbacherhütte.	dito.	—	—
6	Vereinigte Bernhards, daselbst.	dito.	4	400
7	Wingerwald, bei Wingerdorf.	dito.	5	343
8	Jakobsgrube II. Durrang, bei Harbach.	dito.	2	120
9	Kram, bei Hirschbacherhütte.	dito.	—	—
II. Links der Asdorf.				
10	Bruch, bei Hirschbach.	Eisenstein.	—	—
11	Conterdia, daselbst.	Bleierz.	4	—
12	Conterdia Nebengang, daselbst.	dito.	8	753
13	Hirschbachwerk, daselbst.	Eisenstein und Erz.	5	—
14	Georgsausicht, daselbst.	Bleierz.	4	170
15	Hühnerwald, bei Wehbach.	Eisenstein und Erz.	2	500
16	Carlstrone, bei Hirschbach.	Eisenstein.	4	—
17	Mehlberg, daselbst.	dito.	3	—
18	Silberklid, daselbst.	Bleierz.	5	—
19	Silberhardt, daselbst.	Eisenstein und Erz.	1	50
20	Wilhelmine, bei Aenssburg.	dito.	6	750
21	Vickenhain, bei Hirschbach.	Eisenstein.	—	—
22	Glücksstern, daselbst.	dito.	2	115
23	Hühnerwald, südlicher Nebengang, bei Wehbach.	dito.	—	—
24	Otterbach, bei Hirschbach.	Eisenstein und Erz.	2	35
25	Pauline, daselbst.	dito.	2	—
26	Liebesgrube.	dito.	—	—
Zusammen . . .			80	4775

Namen		Beten Förderung.	Zahl der arbeitenden Knappen.	Zählliches Förderungs- Quantum. Tonnen.	
Nr.	und nächster Ort der Grube.				
III. Rechts der Zieg.			Transport . . .	80	4775
27	Muerbahn, bei Mundersbach	Eisenstein und Erze.	2	245	
28	Entenhardt, bei Kreuzburg	dito.	2	275	
29	Eisengarten, bei Mundersbach	dito.	2	30	
30	Hinterster Schönschacht, daselbst	Eisenstein.	3	200	
31	Heinrich, daselbst	Eisenstein und Erze.	6	220	
32	Gundstern, daselbst	dito.	3	50	
33	Hohe Aussicht, daselbst	Eisenstein.	3	150	
34	Jungewald, bei Kirchen	dito.	4	530	
35	Jacobus, bei Kreuzburg	Eisenstein und Erze.	2	115	
36	Knorrenberg, bei Niederschelden	Eisenstein.	12	2325	
37	Knorrenberger Erbschollen, daselbst	dito.	2	238	
38	Oberstes Hühnchen, bei Mundersbach	dito.	2	35	
39	Kreuzgarten, bei Niederschelden	Eisenstein und Erze.	10	1974	
40	Korberhahn, bei Mundersbach	Eisenstein.	8	1726	
41	Stradegsche, daselbst	Eisenstein und Erze.	1	250	
42	Schinkenbach, daselbst	dito.	2	130	
43	Unterer Schönschacht, daselbst	Eisenstein.	6	573	
44	Vertenier Knorrenberg, daselbst	dito.	2	140	
45	Bobelchen, daselbst	Eisenstein und Erze.	1	40	
46	Alexander, bei Kirchen	Kobalt.	—	—	
47	Fauler Hund, daselbst	Eisenstein.	—	—	
48	Grüne Hoffnung, bei Mundersbach	dito.	—	—	
49	Hinterstes Hühnchen, daselbst	dito.	—	—	
50	Kälberhardt, daselbst	dito.	—	—	
51	Kleeblatt, bei Kreuzburg	dito.	—	—	
52	Langenbader, daselbst	Eisenstein und Erze.	—	—	
53	Oberster Walz, daselbst	Eisenstein.	3	90	
54	Kreuzweg, daselbst	dito.	4	173	
55	Kudolph, daselbst	dito.	—	—	
56	Reitersbrunn, bei Walmentreuth	Eisenstein und Erze.	1	10	
57	Vorschlager, bei Mundersbach	dito.	—	—	
58	Wachter, daselbst	dito.	—	—	
59	Wasserkaute, bei Rischbach	dito.	—	—	
IV. Links der Zieg.					
60	Apfelbaum, bei Brachbach	Eisenstein.	5	1000	
61	Wiler, bei Oßhausen	dito.	1	—	
62	Auslicht, daselbst	dito.	4	265	
			Summ . . .	171	14579

Nr.	N a m e n und nächster Ort der Grube.	Deren Förderung.	Zahl der arbeitenden Knappen.	Zählliches Förderungs- Quantum. Tonnen.
		Transport . . .	171	14579
63	Alter Dachs, bei Birken	Eisenstein.	2	35
64	Abendstern, bei Brachbach	dito.	2	100
65	Brüderchaft, daselbst	dito.	2	308
66	Breimehl, daselbst	dito.	5	850
67	Böhlzeche, bei Oßhausen	dito.	8	500
68	Druckenzeche, daselbst	dito.	3	305
69	Entenweiher, daselbst	dito.	2	80
70	Entenweierhardi, bei Raßenbach	Erze.	4	—
71	Edmund, bei Oßhausen	Eisenstein.	2	48
72	Fremdschaft, bei Brachbach	Kobalt.	10	—
73	Friedrichstene, bei Oßhausen	Eisenstein.	2	40
74	Florentin, daselbst	dito.	3	312
75	Grenbach, bei Brachbach	dito.	4	510
76	Graudstein, bei Birken	dito.	1	—
77	Gottesfegen, bei Rudersbach	dito.	3	65
78	Hausmichel, bei Brachbach	dito.	4	138
79	Johannesfegen, daselbst	dito.	2	100
80	Joseph, bei Oßhausen	dito.	6	176
81	Juliane, daselbst	dito.	3	80
82	Karlshoffnung, daselbst	dito.	3	68
83	Kleeisalz, bei Brachbach	Eisenstein und Erze.	1	—
84	Neuer Apfelbaum, daselbst	Eisenstein.	4	765
85	Neues Breimehl, daselbst	dito.	4	100
86	Neuer Abendstern, daselbst	dito.	2	100
87	Neue Wahlert, bei Oßhausen	dito.	2	90
88	Neuer Adlershorst, daselbst	dito.	2	47
89	Oberster Osennund, daselbst	dito.	3	55
90	Osemund, daselbst	dito.	3	30
91	Oberste Gade bei Brachbach	dito.	14	2700
92	Oberstes Kess, daselbst	Eisenstein und Erze.	—	—
93	Römer, bei Oßhausen	Eisenstein.	5	750
94	Kess, bei Brachbach	Eisenstein und Erze.	—	—
95	Späthbütt, bei Oßhausen	Eisenstein.	4	215
96	Samuel, daselbst	dito.	2	150
97	Unterste Birkenlei	dito.	2	—
98	W. Wilhelmagüld, bei Oßhausen	dito.	3	500
99	Venus, daselbst	dito.	2	178
100	Vereinigte Caroline, daselbst	dito.	3	100
101	Weide, daselbst	dito.	7	325
102	Wasserquelle, bei Brachbach	dito.	4	410
		Summa . . .	309	25810

Nr.	Namen und nächster Ort der Grube.	Deren Förderung.	Zahl der arbeitenden Knappen.	Jährliches Förderungs- Quantum. Tonnen.
		Transport . . .	309	25810
103	Wildermaun, bei Brachbach			
104	Zeche, daselbst	Eisenstein.	2	100
105	Alter Bernsberg, daselbst	dito.	2	170
106	Alter Lombigswald, bei Oßhausen	dito.	—	—
107	Abendstern Nebengang, bei Brachbach	dito.	—	—
108	Aurora, daselbst	dito.	—	—
109	Blaue Dorothea, bei Birken	Robalt.	—	—
110	Bühlenkamp, bei Brachbach	dito.	—	—
111	Benhard der Große, bei Oßhausen	Eisenstein.	—	—
112	Clemens, daselbst	dito.	—	—
113	Christian, daselbst	dito.	—	—
114	Eme, daselbst	dito.	—	—
115	Ernst, daselbst	dito.	—	—
116	Grünwald, daselbst	dito.	—	—
117	Heinrichsruhe, bei Birken	Robalt.	—	—
118	Hängsteifen, bei Brachbach	Eisenstein.	—	—
119	Jupiter, daselbst	dito.	—	—
120	Ludwig, daselbst	Robalt.	—	—
121	Laurens, daselbst	Eisenstein.	—	—
122	Morgensorgen, daselbst	dito.	—	—
123	Mars, daselbst	dito.	—	—
124	Maternus, daselbst	dito.	—	—
125	Martin, bei Oßhausen	dito.	—	—
126	Neue Freundschaft, bei Brachbach	Robalt.	—	—
127	Neuer Adler, bei Oßhausen	Eisenstein.	—	—
128	Neue Ede, bei Brachbach	dito.	—	—
129	Neue Aussicht, daselbst	dito.	—	—
130	Nordstern, bei Oßhausen	dito.	—	—
131	Petersgrube, daselbst	Robalt.	—	—
132	Pferdestall, bei Sassenroth	Eisenstein.	—	—
133	Schöne Aussicht, bei Brachbach	dito.	2	—
134	Saturn, bei Oßhausen	dito.	—	—
135	Stephan bei Rabenbach	dito.	—	—
136	Simon, bei Oßhausen	dito.	—	—
137	Schneit, bei Birken	dito.	1	30
138	Tiefer Lombig, bei Oßhausen	dito.	4	48
139	Tannenberg, bei Müdersbach	dito.	—	—
140	Unterste Ede, bei Brachbach	dito.	—	—
141	Vereinigter Zinnerborn, bei Oßhausen	dito.	—	—
142	Venus Quergang, daselbst	dito.	—	—
Zusam . . .			320	26158

Nr.	Namen und nächster Ort der Grube.	Deren Förderung.	Zahl der arbeitenden Knappen.	Jährliches Förderungs- Quantum. Tonnen.
		Transport . . .	320	26158
143	Bereinigung, bei Offhausen	Eisenstein.	—	—
144	Wasserquelle hangender Gang, bei Brach- bach	Eisenstein und Erz.	—	—
145	Zeichkopf, bei Grimbach	Eisenstein.	—	—
146	Zusammenkunft, bei Offhausen	ditte.	—	—
147	Zöllner, bei Brachbach	ditte.	—	—
		Summa . . .	320	26158

Anmerkungen.

Bei dem Bestehen der in Aussicht stehenden Eisenbahn kann die Eisenstein-Förderung mindestens auf das Vierfache gesteigert, und folglich zu 104,632 Tonnen oder 837,056 Centner jährlich angenommen werden.

Im Jahre 1849 stellte sich bei der Berechnung der über der Thalsoble noch anstehenden Eisenstein-Mittel auf den Gruben des hiesigen Reviers ein Quantum von 4,158,947 Tonnen heraus.

Im Jahre 1852 wurde das unter den Stollen und Thalsoblen auf den hiesigen Gruben bis zu einer Tiefe von 30 Faden anstehende Eisenstein-Quantum berechnet, wobei sich herausstellten 3,732,097 Tonnen.

Außer den verschied. aufgeführten belichenen Gruben befinden sich in dem hiesigen Reviere noch 220 Ruthungs-Gruben, von welchen anzunehmen ist, daß die Hälfte zur Belegung kommen werden.

Kirchen, den 8. September 1853.

Der Königliche Berggeschworne.
(gez.) Oligschläger.

Verbesserungen: Zeile 7 Zeile 16 von oben lese man Ludwigshafen statt Friedrichshafen.
Zeile 13 Zeile 13 von oben lese man Kohlen statt Rehen.