

Siegbahn



und

88/191-25

Siegruhbahn

und

BG 676

deren gemeinsame Fortsetzung

über Bezdorf, Dillenburg und Wezlar nach Siegen.

Zur Widerlegung

der

in der Denkschrift zur Begründung einer Köln- (Deuz-) Siegener Eisenbahn

über Bezdorf, Dillenburg und Wezlar mit Zweigbahn nach Siegen.

gegen die

Siegruhbahn (Bahn von Hagen nach Siegen)

gerichteten Angriffe.

Siegen, 1851.

Erdruckt in der Vorländer'schen Buch- und Steindruckerei.

Die vom „Comite zur Begründung der Eisenbahn-Verbindung zwischen den Nieder- und Ober-rheinischen Eisenbahnen auf beiden Seiten des Mittelrheines“ in Köln herausgegebene „Denkschrift zur Begründung einer Köln- (Deuz-) Sießener Eisenbahn über Begdorf, Dillenburg und Weßlar, mit Zweigbahn von Begdorf nach Siegen“ sucht den Beweis zu führen, daß, wenn diese Bahn ausgeführt würde, wenn also eine von Deuz im Siegthale aufwärts bis Siegen reichende Siegbahn zu Stande käme, dann zur Entwickelung der Siegenischen Eisenindustrie der Bau einer Siegruhrbahn (Bahn von Hagen nach Siegen) nicht nothwendig sei.

Indem wir durch diese Folgerung zu einer Gegenschrift aufgefordert sind, kann es der Beleuchtung des Streitgegenstandes nur förderlich sein, den Standpunkt der beiderseitigen Schriften zu bezeichnen. Es ist eine Grund-Tendenz der Kölner Schrift, daß keine Siegruhrbahn zu Stande komme. Sie tritt daher als Gegnerin der Siegruhrbahn auf. Wir dagegen sind keine Gegner der Siegbahn. Insofern wir daher, bei unserer Vertheidigung der Siegruhrbahn, kein Interesse haben, der Siegbahn zu schaden, dürfen wir da, wo wir mit der Kölner Schrift in Widerspruch treten, uns vielleicht die größere Unparteilichkeit vindiciren.

Standpunkt der beiderseitigen Schriften.

Die Kölner Schrift sucht zur Begründung ihrer Behauptung nachzuweisen, daß die Siegbahn für die Siegenische Eisen-Industrie 1) die gleichen Verbindungen, wie die Siegruhrbahn, eröffne; 2) keinen Umweg bilde und 3) nicht bloß eben so wohlfeil, sondern selbst noch wohlfeiler transportire.

Behauptungen der Köln. Schrift.

Zuerst können wir uns mit der Kölner Schrift nicht darüber einverstanden erklären, wo die Siegenische Eisen-Industrie eigentlich ihren Sitz hat. Daß, wie sie S. 9. sagt, der Schwerpunkt der Siegenischen Eisenerzgewinnung in dem Gebirgszuge liege, der sich zwischen dem Daader Bache und der Heller, so wie zwischen Heller und Sieg von Begdorf aufwärts bis in die Gegend von Niederschelden hinzieht, ist unrichtig. Das Gosenbacher Eisenerz-Revier z. B. müßte sich dann auf dem linken, statt, wie es doch größtentheils der Fall ist, auf dem rechten Ufer der Sieg befinden. Das ebenfalls sehr bedeutende Eisenerz-Revier liegt oberhalb Niederschelden so weit thalaufrwärts, daß auch Siegen sich im Bereiche desselben befindet, und werthvolle Gruben dieses Reviers noch oberhalb Siegen gelegen sind. Es liegt aber oberhalb Niederschelden und selbst oberhalb Siegen auch noch das ganze Müßener Revier, das den weltberühmten Müßener Stahlberg enthält, und namentlich durch die vorzügliche Qualität seiner Eisenerze ausgezeichnet ist, so daß z. B. unter allen von der Kölner Schrift aufgezählten Erzrevieren nur es den Rohstahl zu liefern vermag, „der den alten Ruhm der Solinger Schneidewaren und Waffen begründet.“ *)

Widerlegung derselben. Siegen ist der Mittelpunkt der Siegenischen Eisen-Industrie.

Aber außerdem verdienen, wenn vom Siege der Eisen-Industrie die Rede ist, doch auch die Werke einer Erwähnung. Wir wollen hier der Kölner Schrift noch eine Concession machen und nicht Niederschelden, sondern Siegen als die Bereichsgrenze der beiden concurrirenden Eisenbahnprojecte aufstellen. Es

*) cf. S. 10 der Kölner Schrift.

sehen nun in dem Kreise Siegen und dem zur Siegenischen Eisen-Industrie zählenden Theile des Kreises Altenkirchen an Werken:

	unterhalb Siegen	oberhalb Siegen
Hohöfen	18	11
Puddelöfen	6	19
Hammerwerke	9	14
Walzwerke	1	4
Krummöfen (Metallhütten) . .	6	15
Gießereien (nach Defen) . . .	—	11
	<hr/> 40	<hr/> 74

Also oberhalb Siegen finden sich außer einem ganzen, sehr werthvollen Eisenerz-Revier beinahe zwei Drittheile der zur Gesamtheit der Siegenischen metallurgischen Industrie gehörenden Betriebs-Vorrichtungen.

Dies ist die Lage der Sache, wie sie hier jedermann bekannt ist, und die durch die Darstellung einer fremden Feder nicht alterirt zu werden vermag. Wir können demnach nicht anders zugeben, als daß Siegen der Mittelpunkt der Siegenischen Eisen-Industrie ist.

Hagen muß als Ziel einer im Sinne der Siegenischen Eisen-Industrie zu erbauenden Eisenbahn festgehalten werden.

Die Kölner Schrift verrückt aber nicht bloß den diesseitigen Zielpunkt der Eisenbahn, sondern auch den jenseitigen. Dies ist der zweite Einwurf, den wir gegen die Darstellung derselben zu erheben haben. Das jenseitige Ziel unserer Eisenbahn ist Hagen. Hagen ist seit den langjährigen Bemühungen um die Siegruhrbahn stets als ihr Anfangspunkt festgehalten worden. Eisenbahn von Hagen nach Siegen ist gegenwärtig der offiziell dafür angenommene Name. Wir haben aber Hagen im Auge, weil es mit den Städten Iserlohn und Altena nebst ihren Umgebungen den Schwerpunkt der Grafschaft Mark bildet. In diesem gewerbreichen Theile der Grafschaft Mark befinden sich nemlich die Werke, welche Siegenisches Eisen verarbeiten. Von jeher stand deshalb der Kreis Siegen mit der Grafschaft Mark in der innigsten, um nicht zu sagen in ausschließlicher Verbindung. Wie der Kreis Siegen die Mark nicht entbehren kann, so kann wiederum die Mark auch den Kreis Siegen nicht entbehren.

Wir streben aber auch weiter nach der Mark, weil uns dort die zu unserem Betriebe geeigneten Steinkohlen am nächsten liegen.

Bedeutender Umweg des Kölner Project's,

Halten wir Hagen als das nothwendige Ziel einer Eisenbahn fest, welche die Siegenische Eisen-Industrie zur Entwicklung bringen soll, so tritt uns der dritte Nachtheil entgegen, den das Kölner Project mit sich führt, indem es zur Erreichung des Zieles einen sehr bedeutenden Umweg macht. Die Schrift des Kölner Comité's giebt darüber nur Andeutungen. Auf Seite 21 derselben kommt eine Stelle vor, die von 6 Meilen Umweg bis Hagen spricht. Es ist jedoch nicht klar zu erkennen, ob dabei die Siegruhrbahn, oder die sogenannte Wupperbahn zur Vergleichung mit der Siegbahn genommen ist. Selbstredend ist aber dieser Punkt von zu großer Wichtigkeit, um nicht zu völliger Klarheit erhoben zu werden.

Die Siegruhrbahn ist nach Böse's Aufnahme auf ihrer kürzesten Linie keine vollen 14 Meilen lang. Der Eisenbahnweg von Siegen nach Hagen auf der Linie über Deuz dagegen beträgt:

von Siegen bis Bezdorf . . .	2 Meilen	637 Ruthen
„ Bezdorf bis Deuz . . .	11 „	70 „
„ Deuz bis Düsseldorf . .	5 „	— „
„ Düsseldorf bis Elberfeld .	3 „	1200 „
„ Elberfeld bis Hagen . .	3 „	1200 „

im Ganzen also von Siegen bis Hagen . 25 Meil. 1107 Ruthen

Das Project des Kölner Comité's würde also für die Passage, welche über Bezdorf geht, den Weg nach Hagen um 7 Meilen und für diejenige des Siegerlandes *) um $11\frac{1}{2}$ Meile verlängern.

Der Nachtheil des mit dem Kölner Projecte verbundenen Umwegs tritt aber über die Maßen hervor, wenn wir das bereits erwähnte Müsener Revier ins Auge fassen. Der Ausgangspunkt desselben, Kreuzthal, liegt $1\frac{1}{4}$ Meile oberhalb Siegen. Derselbe ist also auf der Siegrubahn dem Ziele Hagen um $1\frac{1}{4}$ Meile näher, auf der Siegbahn aber um ebensoviel weiter davon entfernt. Das Müsener Revier hätte also bis Hagen auf der Siegrubahnlinie $12\frac{1}{4}$ Meile, auf der Siegbahnlinie $26\frac{3}{4}$ Meile zurückzulegen. Liegt hier nicht die Besorgniß-nähe, daß die Müsener Gewerke sich, zur Versendung ihres Eisens nach der Mark, der Siegbahn gar nicht bedienen, sondern nach wie vor den directen Weg per Landstraße einschlagen würden? Führen aber, welche Eisen nach der Ruhr schaffen, bringen auch stets von da Steinkohlen zurück. Und so würde denn das Müsener Revier für die Eisenbahn und, was der Hauptsache wäre, die Eisenbahn für das Müsener Revier nicht vorhanden sein.

namentlich für das Müsener Revier.

Diesen Fehler des Umwegs der Siegbahn sucht die Kölner Schrift nun allerdings dadurch auszugleichen, daß sie eine Berechnung aufstellt, nach welcher die Siegbahn, ihrer Länge ungeachtet, den Transport billiger, als die Siegrubahn, besorgt. Diese Berechnung dient jedoch nur dazu, uns vollen Grund zum vierten Einwand gegen die Kölner Schrift an die Hand zu geben. Dieselbe nimmt nemlich ungleiche Frachtsätze an und zwar für ihre Bahn 2 Pfennige, für die unstrige $4\frac{1}{4}$ Pf. pro Centner und Meile. Als Motiv dazu dient ihr der in der Denkschrift des Siegenischen Comité's enthaltene Vorschlag, den Frachtsatz der Siegrubahn, bis zur völligen Entwickelung des Verkehrs, um ihr gleich von Anfang an eine vollgültige Einnahme zu sichern, auf $4\frac{1}{4}$ Pf. zu setzen. Dieser Vorschlag wurde aber bekanntlich vom Herrn Handelsminister verworfen, und hat deshalb jede Bedeutung verloren. Die Annahme ungleicher Frachtsätze der Kölner Schrift entbehrt daher von dieser Seite her alles Grundes.

Berechnung des mit dem Kölner Umwege verbundenen Schadens:

Aber auch von anderer Seite her möchte es auf der Hand liegen, daß aller und jeder Unterschied der Frachtsätze für solche Vergleichenungen keinen Anhaltspunkt bieten kann. Gegenwärtig sind noch viele Bahnen in den Händen von Privatgesellschaften; mit der Zeit indessen werden sie sämmtlich an den Staat übergehen. Die Frachtsätze aller Bahnen werden dann gleich sein. Ermäßigung des Frachtsatzes, sowie auch Wegfall allgemeiner Verwaltungskosten, auf welche sich die Schrift für ihr Project stützt, sind darum Vorzüge von zu ephemerer Natur, als daß sie bei einem so wichtigen, für Jahrhunderte berechneten Unternehmen maßgebend sein könnten.

Wir wollen nun eine Berechnung des Ergebnisses beider Projecte auf gleichem Fuße anstellen und dazu den Frachtsatz nehmen, der für die Zukunft der beiden Bahnen der wahrscheinliche ist, nemlich $2\frac{1}{2}$ Pf. pro Centner und Meile.

Vom Siegenischen Bahnhofe**) werden an Eisen und andern Metallen jährlich mindestens 1,000,000 Centner nach der Mark gehen. Wenn dieselben auf der, $11\frac{1}{2}$ Meile längeren Kölner Bahn transportirt werden müßten, so machte dies eine Mehrfracht von $(1000000 \times 11\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2} \text{ Pf.} =) 79,861$ Thlr. aus.

1) für den Eisen-transport;

Der Steinkohlenbezug des Siegenischen Bahnhofes wird, dieser Eisenproduction entsprechend, jährlich 1,500,000 Centner betragen. Auf der Siegrubahn ist nun dafür unser nächster Bezugsort Witten, auf der Siegbahn dagegen Oberhausen, oder vielmehr Berge-Vorbeck. Der Weg von Witten nach Siegen auf der Siegrubahn beträgt 16 Meilen, der Weg von Berge-Vorbeck nach Siegen auf der Siegbahn $23\frac{3}{4}$ Meile. Unser Weg zu den nächsten Steinkohlen-Revieren ist also auf der Siegbahn um $7\frac{3}{4}$ Meile länger, als auf der Siegrubahn. Die Mehrfracht auf der Siegbahn beträgt daher $(1,500,000 \times 7\frac{3}{4} \times 2\frac{1}{2} \text{ Pf.} =) 82,291$ Thlr.

2) für den Steinkohlenbezug;

*) D. h. der Kreis Siegen mit Ausschluß desjenigen Theiles, welcher an der (obern) Helle liegt und über Bezdorf mit der Siegrubahn communiciren würde (der Freiegrund).

**) Die Transportmassen u. Entfernungen sind bei dieser und den folg. Berechnungen auf die ganze Länge der Bahn (ad 14 M.) reducirt.

3) für den Holz-
kohlenbezug;

4) in Betreff der
Reisenden;

Ferner bezieht der Kreis Siegen hauptsächlich aus dem Lennethale seinen Holzkohlenbedarf. Bei Ausführung der Siegruhrbahnlinie würde derselbe die Bahn benutzen, sonst aber nach wie vor die Landstraße einhalten müssen. Im vorigen Jahre haben wir etwa 8000 Wagen zu 3000 Pfund von daher bezogen. Erhöhen wir nun für die Zeit der Eisenbahn diese Summe auch nur um ein Viertel, also auf 10,000 Wagen, und nehmen an, daß die Siegruhrbahn uns an jedem Wagen 5 Thlr. Fracht erspart, so würde dadurch bei Nichtausführung derselben eine jährliche Mehrausgabe von 50,000 Thlr. entstehen.

Nun kommen noch die Reisenden. Die Kölner Schrift berechnet die Summe ihrer Reisenden auf 170,000 jährlich. Wir gehen auf diese Berechnung ein und nehmen also auch für die Siegruhrbahn eine gleiche Summe an. Wir folgen auch darin der Kölner Schrift (S. 36), daß wir die dadurch erzielte Einnahme um $\frac{1}{7}$ ermäßigen; es bleibt dann eine Anzahl von 140,000. Wir wollen nun ferner annehmen, 100,000 derselben passirten Bezdorf und 40,000 berührten nur den Siegenischen Bahnhof. Es hätten dann also, dem Kölner Projecte zu Gefallen, 100,000 Reisende einen Umweg von 7 Meilen und 40,000 einen Umweg von $11\frac{1}{2}$ Meile zu machen. Wir hätten folglich:

$$100000 \times 7 \times 3\frac{1}{2} \text{ Sgr.} = \dots 81666 \text{ Thlr.}$$

$$40000 \times 11\frac{1}{2} \times 3\frac{1}{2} \text{ Sgr.} = \dots 53666 \text{ "}$$

zusammen also für Reisende eine Mehrausgabe von . 135332 Thlr.

Die Kölner Schrift stellt zwar S. 23 eine Berechnung über Personenverkehr auf, die ein dem unsrigen ganz entgegengesetztes Resultat ergibt. Dies hat aber darin seinen Grund, daß sie Oberhausen zum Zielpunkte nimmt, welcher Ort an der nordwestlichen Ecke des von der Düsseldorf-Elberfelder, Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Bahn gebildeten Bahnquadrats liegt und daher für ihre Berechnung günstig ist. Einmal ändert sich diese Berechnung aber zu unserem Vortheil, wenn, wie sicher zu erwarten ist, die Bahn von Oberhausen über Essen nach Witten zu Stande kommt, da diese durch jenes Quadrat eine Diagonale zieht und dadurch den Weg von Hagen nach Oberhausen um einige Meilen abkürzt. Dann aber und hauptsächlich ist Oberhausen nicht das Ziel unserer Bahn, sondern zunächst die Grafschaft Mark. Und sehen wir uns von da nach einem weiteren Zielpunkte um, so kommt auch dann die Reihe an Oberhausen noch nicht, sondern an das auf der nordöstlichen Ecke jenes Quadrats gelegene Dortmund. Die Meereshäfen, welche für die Zukunft die meisten Chancen für sich haben, sind nemlich ohne Zweifel Leer und Emden. Dorthin muß also unser Blick gerichtet sein und nicht nach den mehr und mehr in den Hintergrund tretenden holländischen Häfen. Nach Leer und Emden aber führt die Siegruhrbahn über Hagen und Dortmund in fast gerader Linie; während sich, wenn wir diesen Weg auf der Siegbahn einschlagen wollten, derselbe Umweg herausstellt, den wir oben für den Zielpunkt Hagen nachgewiesen haben. Und dieß gilt zugleich für Frankfurt und das ganze südliche Deutschland.

5) im Ganzen.

Wir würden also den Umweg über Köln (Deuz):

an dem Eisentransporte mit	. 79861 Thlr.
" " Steinkohlentransporte mit	82291 "
" den Holzkohlen mit	. . . 50000 "
" " Reisenden mit	. . . 135332 "

in Summa also mit . . 347484 Thlr.

Mehrfracht jährlich zu bezahlen haben.

Diese Summe von 347,484 Thlr. repräsentirt ein vierprozentiges Capital von 8,687,100 Thlr.

Die Kölner Schrift macht nun allerdings für ihr Project geltend, daß die Köln-Mindener Bahn gegenwärtig die Steinkohlen zu 2 Pf. pro Ctr. und Meile transportirt. Obgleich wir dieses Verhältniß nur für wandelbar und darum durchaus nicht für maßgebend erachten können, so wollen wir ihm, da es

einmal besteht, doch unsere Anerkennung nicht versagen, es sogar ebenfalls zur Grundlage einer Vergleichs-Berechnung nehmen:

1,500,000 Etr. Steinkohlen (wie S. 3) von Berge-Borbeck über die Siegbahn nach Siegen transportirt, kosten:	
a) auf der 10½ Meile langen Strecke von Berge-Borbeck nach Deuz zu 2 Pf. pro Etr. und Meile	87500 Thlr. — Egr.
b) von Deuz nach Siegen, 13¼ Meile zu 2¼ Pf. pro Etr. und Meile	138020 " 20 "
	<hr/>
	225520 Thlr. 20 Egr.
Dagegen kostet dieselbe Quantität auf der Siegruhbahn von Witten nach Siegen 16 Meilen zu 2¼ Pf.	166666 Thlr. 20 Egr.

Es ergibt sich also auf Seiten der Siegbahn ein Frachtverlust von	58854 " — "
Hierzu nun die übrigen Posten unserer Berechnung auf S. 3, deren Frachten unverändert bleiben:	
für Eisen	79861 " — "
für Holzkohlen	50000 " — "
für Reisende	135332 " — "
	<hr/>

ergibt sich auf der Siegbahn jährlich eine Gesamtmehrfracht von 324047 Thlr. — Egr. oder ein Kapitalverlust von 8,101,175 Thlr.

Die Kölner Schrift unterstellt nun für ihr Project auch noch einen günstigeren Fall, nemlich daß auch die Siegbahn den Steinkohlentransport zu 2 Pf., oder gar „unter specieller Begünstigung des Kreises Siegen“ (S.18) zu 1½ Pf. werde besorgen können. Allein wenn wir dieß auch zugeben wollen, wenn wir insbesondere den Bedenken, welche gegen die widernatürliche Exemption des Kreises Siegen in uns aufsteigen müssen, keine Beachtung schenken wollen, so sinkt dieser ganze Vortheil doch auf den Nullpunkt herab, sobald wir zur Annahme berechtigt sind, daß auch die Siegruhbahn im Stande sein werde, den Transport so billig zu besorgen. Die Kölner Schrift stellt dieß freilich als eine Unmöglichkeit dar, indem sie namentlich (S. 7) von dem „ungemein schwierigen Terrain der Siegruhbahn“ spricht, „das die Bau- und Betriebskosten derselben zu einer unverhältnismäßigen Höhe steigern werde.“ Es fällt jedoch nicht schwer, durch eine einfache Beleuchtung der Sache zu zeigen, daß diese Darstellung unrichtig ist. Das Siegthal hat allerdings ein etwas günstigeres Gefälle, als das Lennethal; allein für seine Eisenbahn geht dieser Vortheil zum größten Theile verloren, nemlich dadurch, daß die Siegbahn durch Abschneidung sehr vieler Thaltrümmungen um ein ganzes Drittheil kürzer ausfällt, als der Flussaden, sie also selbstredend in gleicher Proportion auch steiler wird. Das Lennethal dagegen hat einen mehr gestreckten Verlauf, und die Bahn braucht meistens nur dem Flussaden parallel zu bleiben, um in möglichst gerader Linie zum Ziele zu gelangen. Daß daher auf der Siegruhbahn die Betriebskosten „unverhältnismäßig höher, als auf der Siegbahn“ sein werden, ist nicht anzunehmen, wenigstens nicht, soweit sie durch's Thal verläuft. Dieß gilt aber von Hagen aus auf der Lenne-Hundemlinie bis Altenhundem, auf der Lenne-Biggelinie bis Olpe, gilt ebenfalls von Siegen aus bis Kreuzthal. Zwischen letzterem Orte des Kreises Siegen und ersteren Orten des Kreises Olpe befindet sich dann die zu übersteigende Wasserscheide.

Das Uebergewicht der Siegruhbahn ist ein natürliches und, namentlich in staatsöconomischer Beziehung ein sehr erhebliches.

Wenn man also mit der Kölner Schrift von Kostspieligkeit des Betriebs der Siegruhbahn sprechen will, so gilt dieß höchstens für eine Länge von 3¼ Meile; denn weiter liegen jene, die Wasserscheide einschließende Orte nicht von einander entfernt. Hier würden dann allerdings einige Koaks mehr erforderlich sein, um den Dampfwagen im Zuge zu erhalten; aber darauf würden sich „die unverhältnismäßig höheren Betriebskosten“ auch beschränken. Wie jeder erfahrene Eisenbahntechniker bestätigen wird, beträgt bei solchen Steigungen der Verlust an mehr verbrauchten Coaks, wenn sie, wie bei der Siegruhbahn, an der Bahn liegen, etwa ¼ Pfennig pro Etr. und Meile, was daher im Ganzen ¼ Pf. ergeben würde. Während also unsere Fracht-

einbuße auf der Siegbahn, indem diese $7\frac{3}{4}$ Meile länger ist, sich auf $14\frac{1}{4}$ Pf. *) für den Centner beläuft, beträgt sie auf der Siegruhrbahn, indem diese eine Wasserscheide übersteigt, nur $\frac{1}{8}$ Pf. Es bleibt auf der Siegbahn also absoluter Verlust: $14\frac{1}{4}$ Pf. pro Centner. Und dieß gilt nur von den Steinkohlen; denn für das Eisen, welches nach Hagen geht, beträgt der Umweg der Siegbahn noch $3\frac{3}{4}$ Meile mehr, und unser absoluter Frachtverlust steigt deshalb auf $22\frac{1}{2}$ Pf. pro Centner.

Multiplirciren wir diese $\frac{1}{8}$ Pf. mit dem aufgeführten Steinkohlenquantum von 1,500,000 Ctr., so giebt dieß eine Jahresausgabe von $3645\frac{3}{4}$ Thlr. oder einen Kapitalverlust von $91,141\frac{3}{4}$ Thlr. Nur um diese Summe vermindert sich also der auf 8,101,175 Thlr. berechnete Vorsprung der Siegruhrbahn, und es bleiben immer noch 8,010,033 Thlr., so daß die Siegruhrbahn also, auch nach dieser harten, ihr von der Kölner Schrift auferlegten Prüfung, das ihr angestammte Vorzugsrecht zu behaupten vermag: **zur Verbindung der Eisenerze des Siegthals mit den Steinkohlen des Ruhrthals der vortheilhafteste Weg zu sein.**

Also auch bei der für die Siegbahn günstigsten Frachtvergleichung trägt die Siegruhrbahn noch eine Ersparung ein, welche einen Kapitalwerth von 8 Millionen Thlr. repräsentirt, so daß sie also Angesichts ihrer Concurrentin, und indem wir uns diese in ihrer vollen Wirksamkeit denken, ungefähr soviel leistet, als sie zu erbauen kostet.

Und dabei ist nicht erwogen, daß in dieser Vergleichung wahrscheinlich nicht die ganze Bausumme der Siegruhrbahn zu figuriren braucht. Es dürfte nemlich keinem Zweifel unterliegen, daß Bruchstücke derselben jedenfalls gebaut werden müssen. Wir meinen damit die beiden Strecken von Siegen nach Kreuzthal und von Hagen nach Altena. Der ersteren Nothwendigkeit wird sich herausstellen, sobald einmal in Siegen ein Bahnhof besteht. Und die andere ist ja bereits als selbstständiges Project Gegenstand der Verhandlung gewesen und nur um des Ganzen der Siegruhrbahn willen verschoben worden. Mit diesen zwei Strecken ist aber **mehr als ein Drittel** der Siegruhrbahn hergestellt.

Weiter ist auch die Ersparnißsumme von 8 Millionen Thlr. zu niedrig gegriffen. Es haben nemlich sehr erhebliche Factoren dabei keine Berücksichtigung gefunden, weil sie sich nicht in Zahlen ausdrücken ließen. Es ist nicht der Vortheil berücksichtigt, den die Siegruhrbahn dem von der Bezdorf-Siegener Bahnstrecke gebrachten Güterverkehr gewährt, also dem Verkehr des untern Hellerthals mit der Mark, des Dillenburgischen mit der Mark, des Kreises Weglar mit der Mark und dem großen Siegen-Hagener resp. Siegen-Dortmunder-Durchgangsverkehr. Es ist ferner nicht berücksichtigt die locale Wirkung der Bahn auf die Kreise Olpe, Altena, Iserlohn und Hagen, namentlich auf die dortigen zahlreichen sehr bedeutenden Werke, **) auf den Aufschluß der Erzlager, ***) auf die Benutzung der Wassergefälle der Lenne und ihrer Nachbarflüsse und auf die allgemeine Erhöhung des Grundwerthes; denn auch für die zuletzt genannten Kreise vermag keine Hagen-Altenaer Zweigbahn, kein Umweg über Deuz, sondern nur eine directe Verbindung mit dem Kreise Siegen, wie eben die Siegruhrbahn sie bietet, von wahren Segen zu sein. — In der That, man wird versucht, die Frage aufzuwerfen, ob diese Factoren nicht **nochmals** das Baucapital der Siegruhrbahn repräsentiren.

Und nun treten alle diese Werthschätzungen noch wieder völlig in den Hintergrund, wenn der eigentliche Zweck zur Sprache kommt, dem die Siegruhrbahn gewidmet ist. Ihr eigentlicher Beruf ist, den noch in unsern Bergen vergrabenen, zum mindesten 300 Millionen Centner †) betragenden Vorrath an Eisen, namentlich wenn es in größere Teufen geht, zur Lösung zu bringen. Wird das Eisen billiger auf dem Absatzmarke gefordert, wie wir es dorthin zu liefern vermögen, so wirkt dieß tödtend auf unsere Production zurück. Von jeder

*) $10\frac{1}{2} \times 2$ Pf. plus $13\frac{1}{4} \times 2\frac{1}{2}$ Pf. minus $16 \times 2\frac{1}{2}$ Pf. = $14\frac{1}{8}$ Pf.

**) Es sind dieselben aus der auf S. 10 aufgeführten Uebersicht zu ersehen.

***) Die Erzlager des Kreises Olpe gewinnen täglich größere Bedeutung.

†) cf. „Denkschrift des Sieg. Comite's über die Siegruhreisenbahn“ S. 12.

Meile Umweg, welche Steinkohle und Eisen zu uns und zum Absatzmarkte zurückzulegen haben, wir möchten sagen, von jedem Pfennige Mehrfracht, den wir darauf zu entrichten haben, hängt es daher ab, ob Tausende von Centnern Eisen in der Erde liegen bleiben sollen, oder nicht. Hier multiplicirt sich also die Frachtersparniß der Siegruhbahn in großem Maßstabe. Hier liegt, vom staatsöconomischen Gesichtspunkte aus, das eigentliche Motiv für ihren Bau.

Die Kölner Schrift stützt sich wesentlich darauf, daß das von ihr empfohlene Bahnproject durch seine Fortsetzung von Bezdorf nach Gießen auch das Hellertthal, das Dillenburgische und den Kreis Wezlar, resp. die auf diesem Zuge gelegenen zahlreichen und reichhaltigen Eisenerzlager aufschließe. Aber es ist dies durchaus kein Vorzug des Kölner Projectes; denn wir haben für das Siegruhbahnproject längst dieselbe Fortsetzung von Siegen über Bezdorf nach Gießen in Vorschlag gebracht, wie denn in unserer, im vorvorigen Jahre erschienenen Denkschrift S. 40 ausführlich davon die Rede ist. Läge also darin ein Vorzug, so könnten wir, kraft des Rechts der Priorität, denselben für unsere Sache geltend machen.

Auch die Bezdorf-Gießener Fortsetzung gehört im Sinne der Eisen-Industrie zu dem Motiven für den Bau der Siegruhbahn.

Ueberdies ist, wenn wir die Bezdorf-Gießener Strecke in ihrer Wirkung auf die dortige Eisen-Industrie auffassen, die Siegruhbahn und nicht die Siegbahn deren naturgemäße Fortsetzung; denn das Eisen des Hellertthals und des Dillenburgischen findet ebenfalls in der Grafschaft Mark seinen Hauptabsatzort, und die Siegruhbahn ist, wie wir bereits gesehen haben, auch für jene Gegenden der nähere Weg. Je bedeutender diese Strecke daher in ihrer Eigenschaft als Bahn der Eisen-Industrie hervortritt, um so mehr spricht dies für den Ausbau der Siegruhbahn.

Dieser Punkt macht uns noch auf einen Unterschied der beiden Concurrenzbahnen aufmerksam, den wir, zur allseitigen Beleuchtung des Gegenstandes, nicht umhin können, noch nachträglich zu erörtern. Wenn wir nemlich die beiden Bahnen, Siegbahn und Siegruhbahn, von dem scheiden, was ihnen gemeinschaftlich ist — von der Bezdorf-Gießener Fortsetzung — und sie dann mit einander vergleichen, so findet sich, daß sich, auch in localer Bedeutung, die Siegbahn mit der Siegruhbahn durchaus nicht messen kann. Wir wollen die Siegbahn bis Bezdorf reichen lassen, die Siegruhbahn bis Siegen. Das neutrale Bezdorf-Siegener Zwischengebiet wollen wir dann so theilen, daß jedem Bahnbereiche die ihm angrenzende Hälfte davon zufällt. Die Grenze würde dann nach Mundersbach fallen. Und nun fragen wir: welche der beiden Bahnen zählt innerhalb des Siegenischen Eisenbezirks in ihrem Bereiche die meiste Industrie? Im Bereiche der Siegbahn finden wir 2 Hohöfen, (den Brachbacher und Niederfischbacher) und 1 Walzwerk, im Ganzen also 3 größere Werke und an Eisenerzrevieren das Revier Kirchen; dagegen finden wir im Bereiche der Siegruhbahn 15 Hohöfen, 9 Puddelwerke mit 23 Defen, 4 Walzwerke, im Ganzen also 28 größere Werke und an Eisenerzrevieren drei, darunter das größte, das Gosenbacher, und das kostbarste, das Müsener Revier.

Locales Uebergewicht der Siegruhbahn.

Die Siegruhbahn überwiegt also die Siegbahn in der Zahl und Bedeutung der Werke und Erzreviere, in dem Aufschlusse des Holzkohlenmarktes, in der Nähe der Steinkohlen, in der Nähe des Absatzmarktes, in der Uebertragung dieser Vortheile auf die Bezdorf-Gießener Bahn, also überhaupt in allen Punkten, welche für die Wahl der Linie von Entscheidung sind.

Recapitulation ihres Uebergewichts.

Jedoch: Eine Eigenschaft der Siegbahn spricht vom Gesichtspunkte der Eisen-Industrie für dieselbe, eine Eigenschaft, die wir daher, um den Standpunkt unserer Unpartheilichkeit nicht aufzugeben, nicht mit Stillschweigen übergehen dürfen. Es ist dies die Hervorrufung von Eisenwerken an der untern Sieg. Es heißt darüber in der Kölner Schrift S. 22: „Hier (an der untern Sieg) würden wir bald neue Walzwerke 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 gelegener wäre, als jetzt die Grafschaft Mark.“

Nothwendigkeit der Siegruhbahn: zur Erhaltung des Bestehenden;

Wir zweifeln allerdings nicht, daß diese Werke dort zu Stande kommen würden; denn auch das Siegenische Eisen würde nach der untern Sieg hin seinen Lauf nehmen. Und zugleich wären wir von der

Grafschaft Mark abgeschnitten; denn der große Umweg der Eisenbahn über Deuz, oder der Transport durch Landfuhrn würden das Siegenische Eisen dort so theuer machen, daß die dortigen Werke mit den an der untern Sieg gelegenen nicht concurriren könnten.

Aber was würde denn bei diesem Wechsel gewonnen sein? Offenbar wäre es kein reiner Gewinn, sondern nur ein Tausch. Es würde die neue Industrie an der untern Sieg mit der alten in der Grafschaft Mark erkaufen.

Freilich könnte nichts dagegen eingewendet werden, wenn der Verlust ein localer bliebe, wenn nur die Grafschaft Mark und etwa der Kreis Siegen litten, dagegen aber die Werke an der untern Sieg soviel blühender empor sproßten. Aber was ist denn an der untern Sieg, das uns dort eine besonders blühende Eisen-Industrie verheißt? Ist das Eisen dort in nächster Nähe? Sind die Steinkohlen nicht entfernt? Ist eine Bevölkerung da, die sich durch jahrhundertelange Uebung in die Kunst der Eisenbehandlung eingelernt hat? Nichts von allem dem!

Also: Indem die Industrie der Grafschaft Mark an die untere Sieg verpflanzt würde, ginge eine erprobte, glanzvolle Industrie unter, damit eine unerfahrene, dürftige dafür aufstände. Der Schaden bliebe also nicht local, sondern indem beim Tausch mehr verloren als gewonnen wäre, würde er zu einem allgemeinen.

Je mehr Werth daher von Seiten der Siegbahn auf die an der untern Sieg zu gründenden Werke zu legen ist, um so mehr sprechen diese Werke, **damit das Bestehende*) conservirt werde**, für den Ausbau der Siegruhrbahn.

Es führt uns dies noch auf einen besondern Vorzug, den die Siegruhrbahn vor der Siegbahn genießt, und auf den wir nicht unterlassen können, noch besonders hinzuweisen. An der Siegruhrbahnlinie liegt, in zahlreichen Gruben und Werken, der ganze Apparat der Eisenbereitung ausgebreitet. Alles ist hier zum Empfange der Bahn vorbereitet, und der Same des Gedeihens, den sie ausstreut, vermag sogleich emporzuweihen. Indem sie solchergestalt an das Historische sich anschließt, indem sie die Richtung des Verkehrs nicht alterirt, nicht Altes umstürzt, um Neues aufzubauen, sondern auf dem bereits Bestehenden fortbaut, vermag keine andere Bahn in so rascher Progression, wie sie, die Entwicklung der Eisen-Industrie zu fördern.

Wenn dieser Vortheil der Siegruhrbahn, vom staatsöconomischen Gesichtspunkte aus, ein sehr erhebliches Motiv zu ihrem Bau sein muß, so übt er auf die Bahn auch wieder eine sehr vortheilhafte Rückwirkung aus. Der Verkehr der Gruben mit den Werken, der Werke unter einander, wie er schon jetzt

*) Indem es zu weit führen würde, sämmtlicher bei dem Bau der Siegruhrbahn interessirten metallischen Fabriken der Kreise Olpe, Altena, Iserlohn und Hagen zu gedenken, stellen wir in der nachfolgenden Uebersicht nur die größeren Eisenwerke dieser Kreise zusammen:

Kreise.	Hohöfen.	Puddelwerke.		Hammerwerke.	Walzwerke.	Machinen-Fabriken.	Eisengießereien.		Drathrollen.		Ketten-Schmiedereien.	
		Zahl.	Defen.				Zahl.	Defen.	Zahl.	Züge.	Zahl.	Feuer.
Olpe .	7	6	12	20	2	—	1	2	—	—	—	—
Altena .	—	4	25	99	8	—	—	—	56	434	—	—
Iserlohn .	—	2	5	4	9	1	—	—	26	184	145	250
Hagen .	1	5	13	168	2	3	14	37	—	—	—	—
Summa .	8	17	55	291	21	4	15	39	82	618	145	250

Alle diese Werke wären in ihrer Concurrenzfähigkeit bedroht, wenn die Siegruhrbahn nicht mindestens gleichzeitig mit der Siegbahn ausgeführt würde.

zur raschen Entwicklung der Eisen-Industrie.

besteht, wird überall die Bahn suchen. Und dieser Verkehr umfaßt nicht blos Güter, sondern auch Personen. Er ist schon jetzt auf einzelnen Strecken so bedeutend, daß er, auch ohne sie im Zusammenhange mit dem Ganzen zu denken, ihre Rentbarkeit in sichere Aussicht stellt. Schon gleich von vornherein wird daher dieser Binnenverkehr einen sehr namhaften Zuschuß zur Einnahme leisten. Und nun hält er mit der Entwicklung gleichen Schritt, wird also auch sehr rasch in seiner Leistung noch steigen.

Wir hatten nicht erwartet, daß man im Interesse der Siegbahn die Siegrubahn befürworten werde. Daß es aber zu deren Begründung erforderlich sei, die unserer Eisen-Industrie spezifisch-nothwendige Bahn zu regiren, dazu ist noch weniger Grund vorhanden. Die Eigenschaft der Siegbahn, directeste Ostbahn zu sein, verleiht ihr eine so große Bedeutung, daß sie nicht nöthig hat, unnatürliche Stützpunkte aufzusuchen. Zwischen Rhein und Weser, Ruhr und Main besteht in dem deutschen Eisenbahnneze noch eine große Lücke. Die Siegrubahn strebt dieselbe von Norden her auszufüllen, die Siegbahn von Westen. Letztere Bahn würde am Naturgemähesten ostwärts nach Marburg fortgesetzt, erstere am Naturgemähesten von irgend einem Punkte des Siegthals aus südwärts nach Wiesbaden (Mainz, Frankfurt). Die Bahn von Beggdorf nach Gießen ist nun eine Combination dieser beiden Fortsetzungen. Sie zählt in ihrer süd-östlichen Richtung doppelt. In Gießen angelangt trennen sich dann beide Richtungen wieder und jede derselben nimmt ihren natürlichen Lauf, die eine südwärts nach Frankfurt, die andere ostwärts nach Marburg und Cassel.

Eigentliche Bedeutung der Siegbahn. — Verbindung beider Bahnen.

Die Siegbahn erfüllt überdies noch den Zweck, rechtsrheinische Bahn zur Verbindung des Westens mit dem Süden zu sein.

Die Siegbahn wäre also Verbindungsbahn des Westens mit dem Osten und des Westens mit dem Süden; die Siegrubahn Verbindungsbahn des Nordens mit dem Süden und zugleich Bahn der Eisen-Industrie. Beide erfüllten also, jede für sich betrachtet, einen doppelten, ja die Siegrubahn, wenn wir den ihr zufallenden Binnenverkehr hinzuzählen, einen dreifachen Zweck.

Der Siegrubahn stehen überdies langjährige Bemühungen der betreffenden Kreise und die darauf gegründeten geneigten Zusagen hoher und höchster Behörden zur Seite. *)

Sollte darum nur eine der beiden Bahnen auszuführen beschlossen werden, so muß es die Siegrubahn sein; sollen beide zur Ausführung kommen, so darf sie hinter der Siegbahn nicht zurückstehen.

Die Kölner Schrift bemüht sich zwar noch zuletzt, zu beweisen, daß die Siegrubahn sich nicht rentiren werde. Sie ist es aber auch wiederum, welche die bündigsten Beweise des Gegentheils liefert. Wir haben oben dargethan, daß im Sinne der Eisen-Industrie die Siegrubahn die Siegbahn in allen Punkten überwiegt und zwar nicht blos für den Siegenischen Bezirk, sondern auch für das Dillenburgische und den Kreis Weglar. Die Siegbahn vermag sich also, neben einer Siegrubahn, als Bahn der Eisen-Industrie durchaus nicht zu behaupten. Nun schreibt sich aber die vornehmste Zahl ihrer Einnahme (S. 36.) gerade von dem Verkehr her, welchen die Eisen-Industrie bringt. Wir dürfen daher mit Fug und Recht diese Zahl, wenigstens größtentheils, von der Siegbahn auf die Siegrubahn überschreiben. Und die oben zu Gunsten der Siegrubahn nachgewiesene Mehrersparniß beweist, daß die Siegrubahn befugt ist, sich diese Summe in erhöhter Potenz gutzuschreiben. Zählen wir nun hinzu, daß die Siegrubahn am Weltverkehr participirt und zwar, wegen ihrer nord-südlichen Richtung, wahrscheinlich noch in größerem Maße, als die west-östlich gerichtete Siegbahn, zählen wir zum Ueberfluß auch noch ihren Binnenverkehr hinzu, so kann an ihrer Rentabilität nicht gezweifelt werden.

Rentabilität der Siegrubahn.

Wir haben bis dahin unterstellt, daß die Beggdorf-Gießener Fortsetzung ein feststehendes Project sei, und es sich also nur darum handle, ob sie an eine Sieg-, oder Siegrubahn angeknüpft werden solle. Es läßt sich aber auch die Möglichkeit denken, daß sie noch in Frage steht und also Sieg- und Siegrubahn, wenn sie zur Vergleichung vor uns treten, als Zweigprojecte erscheinen. Hier bietet nun die Siegrubahn stehenden Bahn-

Die Siegrubahn als Stammbahn des in Rede stehenden Bahnsystems.

*) cf. „Denkschrift des Sieg. Comite's über die Siegrubahn“ S. 25.

noch einen Vorzug vor der Siegbahn dar, den es uns gestattet sei, schließlicly noch zu erwähnen. Die Siegbahn ist ohne Fortsetzung nach Gießen ungedenklar, während die Siegrubrbahn, als Bahn der Eisenindustrie, ein selbstständiges Ganze bildet, wie denn namentlich in diesem Sinne bisher für sie erworben worden ist. Dieser Vorzug ist es aber weniger, den wir hier an ihr hervorheben wollen, als vielmehr der darauf sich gründende folgende. Eine Siegrubrbahn, bis Siegen oder Bezdorf fortgebaut, würde nemlich den Mangel der Bezdorf-Gießener Fortsetzung so lebhaft hervortreten lassen, — ein Siegrubr-Bahnhof, bei Siegen oder Bezdorf aufgestellt, würde für den industriellen Verkehr des Hellertbals, des Dillenburgischen ein so mächtiger Attractionspunkt werden, würde durch seine Nähe diesen Verkehr so massenhaft steigern, würde dann weiter eine Anknüpfung von Dillenburg aus mit Gießen so natürlich erscheinen lassen, daß die Bezdorf-Gießener Bahnfortsetzung sich als unabweissbare Consequenz herausstellte. — Und denken wir uns nun ferner eine Bahn von Hagen über Siegen, Bezdorf, Dillenburg und Wezlar nach Gießen vollendet, eine Bahn also, welche von Bezdorf aus nur 11 Meilen im Thale der Sieg zurückzulegen hat, um Köln zu erreichen, so wird dieselbe so laut für die Vollendung dieser Siegthalsstrecke sprechen, daß sich alle Kräfte zur Ausführung derselben vereinigen werden.

Und so dürfen wir denn schließlicly noch die Siegrubrbahn als den Stamm hinstellen, aus welchem, sobald er nur einmal besteht, die beiden andern Zweige dieses Bahnsystems sich mit Nothwendigkeit entwickeln werden.

Siegen, im Februar 1854.

Das Special-Comite
für den Bau der Siegrubr-Eisenbahn.