8

Die



Die

Interessen und Vorzüge derselben

1111

bas bringende Bedürfniß

ihre

baldigen Ausführung

Dentschrift
des Gewerberaths ju Suckesnager

Bückestwagen, 1852

P. P.

Die engere Verbindung zwischen der Rühr, Wupper, und Sieg durch einen Schienenweg zum bessern Aufschluss und wechselseitigen Austausch ihrer eben so wichtigen, als reichhaltigen Natur- und Kunst-Producte, so wie zum Anschluss an die Bergisch - Märkische und die Main-Weser Eisenbahn, und zum Behuf eines dadurch zu vermittelnden regern Weltverkehrs — ist nachgerade ein dringendes Bedürfniss, ja eine wahre Lebensfrage für jene drei Fulssgebiete geworden, seitdem durch den Ausbau anderer Bahnen und die vermehrte Concurrenz das frühere Gleichgewicht bedeutend gestört ist und täglich mehr gestört wird.

Eine Eisenbahn von der Ruhr nach dem Siegener Lande ist zwar schon geraume Zeit im Plane, jedoch wegen mancherlei, sich durchkreuzender Sonderbestrebungen bisher nicht zu Stande gekommen. Unter den dafür vorgeschlagenen Linien oder Richtungen empfiehlt sich aber durch Gemeinnützigkeit und staatswirthschäftliches Interesse — keineswegs durch bloss locale Bedeutung! — keine besser, als die von uns und vielen Andern vertretene, von Rittershausen über Lennep, Hückeswagen, Wipperfürth etc. etc., also der obern Wupper und weiter Olpe entlang, nach Siegen.

Eine von uns so eben herausgegebene Denkschrift versucht die hohe Bedeutung und vielfache Nützlichkeit dieser Bahnrichtung in einigen Grundzügen näher nachzuweisen, und die getrennten Parteien, wo möglich, zu vereinigen, indem sie dieselben völliger über ihr Interesse aufklärt. Indem wir Ihnen, hochgeehrte Herren! hiebei ein Exemplar der gedachten Schrift ergebenst überreichen, ersuchen wir Sie eben so inständig, als freundlich: den Inhalt einer genauen Prüfung unterwerfen, und wenn Sie denselben, wie wir nicht zweifeln, überall oder doch in der Hauptsache wohlbegründet, und demnach das Project den Interessen auch Ihres Orts entsprechend finden. - Sich demnächst mit uns zu gemeinsamen Schritten bei den hohen Staatsbehörden, den Königl. Regierungen und dem Ministerium, so wie den Kammern zur baldigen Ausführung der intendirten Bahn ohne längern Verzug vereinigen zu wollen, damit nicht andere, unserm allerseitigen Interesse feindliche Projecte uns den Rang ablaufen, und uns, wenigstens für lange Zeit, jeder Aussicht auf Erwerbung einer eigenen Eisenbahn berauben.

Mögen überall die im Bergischen Lande und in deren Umgebung zerstreuten geistigen und materiellen Capacitäten sich aufmachen und einer so gemeinnützigen Angelegenheit ihre Dienste widmen! Vereinigte, ausdauernde Kraft vermag viel auszurichten und auch schwierige Dinge zu Stande zu bringen, während längere Absonderung und fortgesetzter Hader und Neid uns um alle Früchte unsers langen Harrens bringen, unsern Gewerbfleiss und Handel lähmen und untergraben, und allen Wohlstand nachgerade aufzehren wird.

Die Interessen von Berg, Siegener Land u. Mark und ihrer biedern Bewohner stehen, wie sonst öfters, ganz besonders bei dieser Frage, mit einander in genauer solidarischer Verbindung und Wechselwirkung; handeln wir daher in völliger Eintracht und Gemeinschaft!

Um das ganze Unternehmen zu retten, müssen die Herren Interessenten sich in etwa zu bescheiden und einige Aufopferung und Selbstverläugnung zu üben wissen. Wir erkennen es z. B. nicht gerade für nothwendig, dass die in der Denkschrift näher bezeichnete Richtung auf allen Punkten ganz genau eingehalten werde; es ist genug, wenn dieselbe nur in der Hauptsache befolgt wird.

Eine gefällige Rückausserung von Ihnen in Betreff des vorliegenden Projects, wäre uns sehr erwünscht. Vielleicht haben Sie einige Abänderungen oder Zusätze vorzuschlagen, welche wir, falls sie zweckmässig erscheinen, gern acceptiren und unterstützen werden, wenn dadurch nur das Project selbst nicht alterirt wird.

In der frohen Hoffnung, dass alle gewerblichen Behörden, Corporationen und Vereine, nebst den Eisenbahn-Comité's, den Gemeinde-Vorständen und andern Freunden des Gemeinwohls in Rheinland und Westphalen — denen der Wohlstand ihrer Heimath, der Flor der vaterländ. Industrie, des Handels und Ackerbaues am Herzen liegt, — und auch Sie, hochgeschätzte Herren! — Sich gern für diese wichtige, gemeinnützige Angelegenheit interessiren und dieselbe durch Wort u. That nach Kräften fördern werden, grüssen wir Sie mit besonderer Hochachtung.

Hückeswagen, den 3. Juny 1852.

Der Gewerberath:

H. LÜTTRINGHAUS,

H. W. ROMBERG,

Vorsitzender.

Schriftführer.

->>> 00 ((((-

Aupper-Sieg-Wifenbahn,

die

Interessen und Vorzüge derselben

Vinctur natura, de on bus moliorat in dastria.

das bringende Bedürfniß

Die geistigen Beieressen ungen immer mit ben makerietten

baldigen Ausführung.

Dentichrift des Gewerberaths ju Suckeswagen.

> Ut leges omnium salutem singulorum saluti anteponunt: sic vir bonus et sapiens et legibus parens et civilis officii non ignarus utilitati omnium plus, quam unius alicujus aut suæ consulit.

"Gleichwie die Gefete die Wohlfahrt Aller bem Bohle Einzelner vorziehen: fo forgt ein guter und weifer, ben Gefeten gehorfamer und feiner Bürgerpflicht wohlbewußter Mann mehr für den Auten Aller, als den eines Einzigen ober feinen eigenen."

Cicero de fin. III, 19.

Suctes wagen, 1852.

aus der Mitte der Gemeine und aller Corporationen hervorgeht, so dürfte dieselbe bei dieser Frage alle Be=

achtung verdienen.

Mögen die mancherlei wichtigen Interessen, welche auf dem Ausbau der Wupper=Sieg=Bahn beru= hen, von allen Denen, welche es angeht, wohl erwo= gen werden, und mogen alle Städte und Ortschaf= ten des Wupperthals und des Bergischen überhaupt energisch dafür wirken! Mögen besonders unsere Ge= werb= und Sandeltreibende nicht den schweren Vor= wurf auf sich laden, in der Wahrung ihres eigenen, hier mit dem allgemeinen und öffentlichen so eng ver= flochtenen Wohls sich fäumig und läffig bewiesen zu haben! Der Schaden ware für fie felbst und ihre Mit= burger für lange unersetlich. In ber Gerechtigfeit ihrer Sache werden fie ihre beste Stute, und in ihrer Eintracht ihre Sauptstärke finden. Städten, wie Duffeldorf, Elberfeld, Barmen, Lennep, Dipe, Siegen, Laasphe u. a. gebührt es vor al= Ien, für biese Sache an geeigneter Stelle in die Schran= fen zu treten; sonft find alle Anstrengungen vergeblich.

Hückeswagen, den 1. May 1852.

Der Gewerberath daselbst.

Die Wupper-Sieg-Bahn.

->>> OO-6664-

Concordia parvae res crescunt; discordia maximæ dilabuntur. Sallufins.

Seitbem menschlicher Scharffinn ber Natur bie munderbaren Birfungen ber vereinigten Triebfraft bes Baffere und Reuers abgelaufcht, und ben Dampf feinen Zweden bienftbar ge= macht bat, ift fur die Gewerbe und bas öffentliche Leben eine neue Ara angebrochen. Die Gifenbahnen - wodurch bie großen Entfernungen ber Lander aufgehoben und weit entlegene Provinzen einander nabe gerudt werden, - find ein machtiger Bebel ber Induftrie, bes Sandele, bes Aderbaues und bes gesellschaftlichen Bertebre, und mehr als irgend eine Erfindung ber neuern Zeit im Stande, bem Baterlande neue Quellen bes Wohlftanbes, ber Macht und politischen Bedeutung aufzuschließen. Sie beurfunden ben raftlofen Kortfdritt bee Menschengeistes, und gestalten viele vollewirth. Schaftliche Buftande und Berhaltniffe von Grund aus ne u. Diefelben bienen feineswegs blog ben materiellen, fondern auch ben geiftigen Intereffen: fie befordern nicht blog ben mechfelfeitigen Austausch ber Natur- und Runft-Produfte, sondern auch ber Gedanfen, Unfichten und Empfindungen, ber intellectuellen und fittlichen Cultur ber Bolfer. Der Bauberftab bes commerciellen Berfehrs und ber fortidreitenden Bilbung wird Die bieber getrennten Bolfer auch innerlich verbinden und befreunden, und mefentlich baju beitragen, ben europäischen Frieben zu erhalten und bie nationale Gifersucht zu bampfen ober boch zu milbern.

Es gereicht jedem Patrioten zu besonderer Genugthuung, bag Preugen in biefer Beziehung hinter andern Staaten me-

nigftens nicht jurudgeblieben ift, eingebent ber wichtigen Babrbeit:

"Wer nicht mit der Zeit vorangeht, der verliert die Bortheile der Gegenwart und die Ersolge der Zufunft!" Auch unter den schwierigsten Umständen hat die Preuß. Regierung die Wohlfahrt des eigenen, wie des ganzen deutschen Bolfes auf die wohlwollendste und uneigennützigste Weise rastlos zu fördern gestrebt, wie sie denn bereits vor 34 Jahren durch die im "deutschen Zollverein" gestistete Verbindung mehrerer Staaten, sich um Deutschlands so lange gelähmten Dandel sowohl im Innern, als mit dem Auslande, ein unsterbliches Verdienst erworben hat. Psiege der materielten Interessen ist heut zu Tage die solideste Grundlage der staatlichen Suprematie; mit ihrem Fortschritte schreitet auch die politische und intellectuelle Entwickelung, weit entsernt, dabei Gesabr zu laufen, fröhlich und unaufhaltsam vorwärts.

Nachbem burch patriotische und unternehmenbe Manner großentheils nicht ohne Darbringung bedeutenber Dpfer, unter ber Agide und thatigen Mitwirfung ber boben Staate. regierung nunmehr bie Saupteifenbahnen ber Monarchie ausgebaut ober ber Bollendung nabe geführt find, ift es an ber Beit, auch bie mehr localen Berbindungsbahnen - als nothwendige Mittelalieber ber Sauptbahnen, - gur Bermittelung bes 3wischenverfehre in Angriff zu nehmen, und fo bie Luden bes großen, über gang Deutschland fich bereits ausfpannenden Gifenbahn-Reges nach allen Seiten bin auszuful. Ien, um affen Landestheilen gerecht ju werben und auch ben bisher unbeachtet gebliebenen ben gebuhrenben Untheil an ben Früchten ber wichtigften und folgenreichsten aller Erfindungen Albion's zu gewähren. Freilich fann bieg nicht auf einmal, fonbern nur allmählig gefcheben; bie Reibe wird billig guerft an Diejenigen Landftriche ober Diftricte fommen, wo bie Befahr, in Folge ber veranderten Stromung ber Ermerbe-Duellen und Martte, ben gewohnten Rahrungeftand einzubugen und mit ber Belt außer Berbindung ju fommen und ju veroben, am größten, mithin bas Bedurfnif am bringenbften ift.

Bielfach ift biesem weit und breit empfundenen Bedurfniffe bereits Rechnung getragen worden; boch noch weit mehr Gegenden von großer Bedeutung im Staats-Organismus gibt es in Preußen, welche jeder Berbindung mit den hauptpunften der Monarchie mittelft der neu betebenden Pulsadern der Eisenschienen, entbebren. Bu biesen lettern gehört bas Siegener Land, in ber Provinz Westphalen (Regierungsbezirf Arnsberg) und bas obere Bupper thal in ber Rheinprovinz. Diese Districte sind burch bie bis jest ausgeführten und im Bau begriffenen Bahnen gar nicht berührt, und boch bedürfen dieselben, weil in ihnen ber Fleiß ber Menschenhand, die Industrie, die Grundlage aller bürgerlichen Thätigseit und Wohlfahrt bilbet, vorzugsweise — vor vielen andern Staatsgebieten! — einer Erleichterung und Bermehrung des Verkehrs durch bessere Zusuhr- und Absamege ze.

In der That gehört zu den alte ften, beinabe schon 20 Jahre versolgten Eisenbahn-Projecten die sog. Ruhr-Siege Bahn, zur bessern Berbindung zweier, durch ihren Reichthum an den zwei nüglichsten Mineralien (Eisen und Kohlen) wichtigen, sich durch gegenseitiges Interesse anziehenden Flußgebiete, welche Bahn zwischen Hagen und Wetter von der bergisch-markischen Hauptbahn ausgehend, über Altena durch das Lenne- und Hundem-Thal nach Siegen geführt werden sollte. Ihre Endpunkte waren: Hagen und Siegen.

Das Project der Ruhr-Sieg-Bahn hat, wie jeder wahre und große Gedanke, die Feuerprobe unzähliger Täuschungen und Berdrießlichkeiten bestanden. Ueber das dringende Erforderniß dieser Bahn selbst herrscht bei ihrer, auch von den öffentlichen Behörden stets anerkannten Wichtigkeit und Nothwendigkeit, gar kein Streit und Zweisel, wohl aber über die ihr am awecknäßigsten zu ertheilende Richtung.

Gleich bei Berpflanzung der Eisenbahnen auf deutschen Boben, als auch Preußen diese herrliche Erfindung sich aneigenete, wurde in einem Erlasse der fönigl. Dier Berg hauptmannschaft, d. d. Berlin, den 21. Jan. 1833 ausgesprochen: "Der Kreis Siegen fann auf die Dauer nur erhalten werden, wenn er mittels Eisenbahn mit den Rohlenwerken der Grafschaft Mark in Berbindung gebracht wird."

Indessen konnten die Interessenten der Bahn sich über die Richtung berselben nicht einigen; einige wollten dieselbe an der Bolme vorbeigeführt haben: so besonders die Städte Hagen und Lüdenscheid, desigl. die angrenzenden Orte des Bolmethals und die Kreise Olpe und Altenkirchen; andere dagegen zogen die Richtung längs der Lenne vor. Bon der letteren Partei bildete sich eine doppelte, nach den beiden Nebenslüssen der, in die Ruhr sich ergießenden Lenne benannte Fraction: eine für eine Lenne-Hundem-, und eine zweite für eine Lenne-Bigge-Linie. — Jene fand ihre

1832

Bertretung besonders an der Stadt (namentl. dem Comité) zu Siegen, dem öftlichen Theile des Kreises Hagen, den Städten Altena und Iserlohn, den Bewohnern der obern Lenne und Meschebe; — die se aber wurde vorzugsweise durch die Stadt Olpe und den westlichen Theil des Kreises Olpe befürwortet.

Aus dieser Differenz, so wie aus der höhe des zur Anfertigung der Bahn erforderlichen, auf 8 bis 9 Millionen Thaler veranschlagten Anlage-Rapitals, erklärt sich die so lange verzögerte Aussührung dieses Projects, und warum die Rönigl. Staatsregierung bisher Bedenken trug, demselben näher zu treten, obgleich dieselbe schon im Jahre 1846 durch den hrn. Landrath Böse zu Meschede u. den belg. Ingen. Splingard diese Borarbeiten zu dieser Linie ansertigen ließ.

Die enbgultige Entscheidung einer so wichtigen Angelegenbeit barf allerdings nicht übereilt werden. Inzwischen durfte biefelbe boch nunmehr zu einer definitiven Beschlugnahme binlanglich reif geworden fein, nachdem bieselbe seit langer als

einem Sabre in ein neues Stabium getreten ift.

Die von ben Parteien in Betreff ber Ruhr-Sieg-Bahn in öffentlichen Blättern geführten Streitigkeiten hatten nehmlich das Gute, das Publikum, so wie die Staatsbehörden über die eigenthümlichen Mängel und Borzüge sämmtlicher Linien besser aufzuklären, und zugleich zu bewirken, daß man seit Anfang des vorigen Jahres vielfach die Augen von allen vorgeschlagenen Richtungen ab., und einer ganz an dern Linie, nehmlich der an dem Hauptsluß des bergischen Landes, der Wupper, vorbei ernster und anhaltender als bisher, zuwandte. Schon weit früher hatte man hier und dort an diese Linie gedacht, abet aus irriger Ueberschätzung der Terrainschwierigkeiten, wegen west damals (um 1830) selbst in England noch fühlbaren Mangels an praktischer Erfahrung in diesem Zweige der Technik, in übergroßem Vertrauen zur Einsicht und Behauptung des versiord. Prof. Egen:

"daß die Schlangenwindungen des Wupperthals und die steilen Bergwände auf der Strede von der Beyenburger Brude bis Huteswagen feine Locomotiv bahn, sondern nur die Anlegung einer Pferdebahn zuließen":

bavon Abstand genommen. Eine, auf Rosten mehrerer Interefenten des obern Bupperthals durch die Hrn. Geometer Glafer u. Nohl vorgenommene generelle Vermessung — welche einstweilen genügen kounte — ergab nicht nur die Möglichkeit, sondern sogar die technische Vorzüglichkeit dieser Bahn-Anlage,

wie solches bas zu Gummersbach im Drud erschienene "Memorial" ber Herren Glaser und Nohl vom 20. July 1851 näher nachweist. Die bezeichneten Schwierigkeiten sind gegen bie Leiftungen ber neuern Technik unerheblich: sie lassen sich burch mehrere tiefe Einschnitte, so wie durch drei kleine Tunnels und durch öftere Ueberbrückungen der Wapper überwinden.

Die Bupperbahn ginge sonach von Elberseld-Barmen, insbesondere Rittershausen, durch den längeren Theil des tiefen, gewerbreichen Bupperthals*) über Lennep, Hückeswagen, Bipperfürth, Marienheide, Drolshagen, Olpe, nach Siegen und Marburg bis zur Main-Weser-Bahn; denn die Durchsührung des Bupper-Sieg-Tractus bis zur Main-Weser-Bahn—(also mit Einschluß der Lahn-Gegend)— ist darum heilsam, um ihm sowohl eine größere Frequenz, als eine bestere Rentabilität zu sichern.

Diese Bahn würde bemnach bas westphälische Eisenbahn-Retz und den Niederrhein (namentlich Düffeldorf, so wie das obere Wupperthal (namentl. Elberfeld und Barmen) mit Frankfurt a. M. und dem südlichen Deutschland verbinden. — Anstatt des Bupperthals ließe sich übrigens — falls etwas Wahres an Egen's Behauptung ist, — die Bahn eben so zweckmäßig und sogar billiger durch thei lweises Berlassen des Thalweges der Bupper anderweitig (in einiger Entsernung

bavon) ausführen.

alind,

Bloße Unaufmerksamkeit, Unkunde und Mangel an gehöriger Bertretung unseres Interesses bei den Staatsbehörden, baben die Wupper-Linie so lange hinter andern, weit weniger guten und wichtigen Bahnrichtungen der Ruhr-Sieg-Bahn zurückgelassen und diesen den Borrang, wenigstens der Untersuchung und öffentlichen Beachtung, verschafft. Aber wir zweiseln nicht, daß eine näbere unparteiische und vorurtheilslose — von keiner egoistischen Parteiansicht und Nebenrücksicht geleitete — Prüfung der Bupperlinie dieser vor andern den Preis zuerkennen, und so das alte Wort bestätigen werde: "Die Letzten werden die Ersten sein!" — zumal da dieselbe nicht sowohl in dem Streite der Parteien concurriren, als vielmehr zwischen den Concurrenten vermitteln, übrigens aber ergänzen und Millionen sparen will.

^{*)} Die Lange bes gangen Bupperfroms von seiner Quelle unweit bes Dories Mullenbach bei Meinertshagen, bis zu seiner Mundung in ben Rhein bei Oplaben, beläuft fich auf 141/4 Meile.

Es ist sehr zu wünschen, daß die Streitenden ihren bisberigen, gar zu engen und einseitigen Standpunkt verlassen und dem Gesammt-Interesse zu Gunsten, der Bupp er-Linie die gebührende Anerkennung länger nicht vorenthalten. Ihr eigenes wohlverstandenes Interesse fordert sie gebieterisch dazu auf. Die Interessen sind auch dier lange nicht so getheilt, als es Manchem scheint. Das Wupper-Project tritt zwar mit den andern in Berührung und gewissermaßen sogar in Constict, ohne aber die Tendenz berselben auszuheben oder nur wesentlich zu beeinträchtigen und zu verlegen.

Es ift an ber Zeit, bag bie öffentliche Meinung in biefer wichtigen Sache ein richtiges Urtheil gewinne und ein gemeinfames handeln zu beren Forderung veranlaffe.

Der unterzeichnete Gewerberath unternimmt in der Absicht, die Parteien näher aufzuklären und wo möglich — zu einigen, hiermit den Bersuch, die wichtigen Interessen und großen Vorzüge der Bupper-Sieg-Linie in furzen Umrissen dazulegen. Wir fommen damit einem oft geäußerten Bunsche der Parteien selbst, entgegen. Es wird sich zeigen, daß die von uns besürwortete Centralbahn keinem nüglichen und nothwendigen Unternehmen zu nahe tritt, sondern nur die erhobenen, mannichfaltigen Ansprüche — im Sinne unserer Staats-Devise*) — auf ihr richtiges Maß zurücksührt, indem dieselbe vollkommen dazu angethan ist, mehrsache Interessen zu befriedigen und dem vorhandenen Bedürsnisse zweier, oder sogar dreier verschiedener Bahnstrecken auf die leichteste, fürzeste und zweckmäßigste Beise genügend abzuhelsen.

filming and a limit only decomply consistent transfer the second reservoir and the second manual point is an all the second constructions and the second construction of the second con

I. Allgemeine Borzüge der Wupperlinie.

1) Diese Linie dient nicht bloß Local-Intereffen: Dieselbe ift nicht bloß fur Ginen Diftrict, sondern fur mehrere von Werth und Bedeutung.

Diefe Eigenschaft ift ihre größte Empfehlung und gibt ibr vor ben übrigen, ein ziemlich einseitiges Intereffe verfol-

genden Projecten einen entschiedenen Borgug.

Denn ber gemeinfame Bortbeil Bieler wiegt viel fcmerer und fommt überall weit eber in Betracht, ale ber einzelne, individuelle Giner Drifchaft ober Gegend. Der Bemeinfinn ift bas Band ber menfchlichen Gefellichaft*), mabrend ber Particularismus zu beren Auflofung führt. Daraus, weil Giegen bie altefte, übrigens wohlverdiente Berbeifung einer Eifenbahn zu Gunften feiner gedrudten Stahl- und Gifen-Inbuftrie bat, folgt noch gar nicht, bag bei Unlegung einer Gifenbahn von ber Sieg nach ber Ruhr nun auch ausschlieflich und allein auf feinen Bortbeil muffe gefeben werben. Dief ift nur Gin, jufallig querft in's Muge gefagtes Moment. Es ift vielmehr recht und billig , daß bie betreffende Babn, wenn Soldes irgend möglich ift, auch auf die 3wifden orte Rudficht nehme und bie Buniche ber Bwifdenbewohner befriebige. Denn ber Staat hat Die Bedurfniffe aller Burger gleichmäßig zu beachten, und barf einzelne nicht auf Roften ber übrigen zu febr bevorzugen. Eben fo, wie Siegen, ift auch bas Bergifde eines beffern Communications-Mittels zu Gunften feiner Induftrie bochft bedürftig.

^{*)} Suum cuique (Zebem bas Seine.)!

^{*)} Bergs. Cicero de off. III, 6: Unum debet esse omnibus propositum, ut eadem sit utilitas uniuscujusque et universorum, quam si ad se quisque rapiat, dissolvetur omnis humana consortio. Aller Particularismus ist an sich sesse, wie schon Satomo sebrt, Sprüche Sal. XVIII. 1.

Nach ber gleichlautenden wiederholten Erklärung bes herrn handels minifters und bes herrn Dberpräsidenten von Westphalen sollen auch fortan auf Staat stoften oder mit Zinsen-Garantie nur noch solche Bahnen gebaut werden, welche weitergreisende, allgemeine Staatszwecke verfolgen. (Conf. Elberf. 3tg. Nro. 305, vom 21. Decbr. 1851.)

Auch ber eigene Bortheil gebietet ben Betheiligten, bie Bahn burch diejenige Gegend zu bauen, wo ber Technifer ben besten Weg, ber National-Defonom die meisten Gewerbe, so wie Vielheit, Mannigfaltigseit und Ausbehnung ber Gewerbthätigkeit vorsindet. Dieß ist aber bas Wupperthal von Nittershausen über Lennep, huckeswagen zc. nach Siegen.

Allerdings ift ber Flor bes Erz-Bergbau's für ben preuß. Staat ein mächtiger Hebel seiner innern Kraft und Unabhängigkeit.

Aber noch viele andere Gewerbe sind für ihn nicht weniger von großer Wichtigkeit. Auch das bergische Land ist im Gesammt-Berbande des preuß. Staates kein unwichtiger Theil. Den unterirdischen Schägen des siegener Landes halt nicht bloß die dichte Bevölkerung, sondern auch der zu einer seltenen Söhe entwickelte Kunstsleiß des berg. Landes (namentlich der Anwohner der obern Bupper), und zwar in mehr als Einem der unentbehrlichsten Erwerbszweige, die Waage. Was nützen die rohen Stoffe der Natur an sich allein, ohne die ausgebildete Geschicklichsteit der Menschen mehr moralischen Werth? —

Nirgends durfte Opposition weniger an ihrem Plage fein, als hier. Die mineralischen, gewerblichen und staatswirthschaftlichen Interessen sind überall genau verschmolzen, und bedingen sich wechselsweise.

Auch die reiche, von der Natur und Kunst so vielfach begunstigte alt-rheinische Metropole (Cöln) follte dem bergischen Lande und der übrigen Provinz willig einigen Antheil an den Bortheilen der größten Ersindung der neuern Zeit vergönnen, zumal da dieselbe ebenso wohl, wie das rechte Rheinufer, bei der Mupperbahn eber gewinnt, als verliert.

Geneigt, stets ben Bortheil ber Hauptverbindungen für sich allein in Unspruch zu nehmen, gebarbet sich Coln, als ob bas berg ische Land, welchem es boch zum größten Theil seine Existenz verdankt, ber Berücksichtigung gar nicht werth sei.

2. Die Bupperbahn zieht fich von Rittershausen burch eine ungleich voll- u. gewerbreichere Gegend langs weit mehr Kabrifftaten bin, als bie andern Linien.

Gegenden aber, wo viele Menschen auf Einem Punkte concentrirt sind, deren Subsistenz lediglich von ihrer persönlichen Kunft und Geschicklichkeit abhängt, bedürsen vor allen übrigen eines bequemen Beges zum Transport der rohen Urftoffe und der daraus versertigten Producte. In öden Gegenden, auf unwirthbaren Anhöhen und Gebirgen will und braucht man keine Eisenbahnen. Wie will man es verantworten, eine lange Bahn von 14 Meilen auf mehr als drei Biertel ihres Beges durch die sehr schwach bevölkerten und nur mit sehr wenigen undebeutenden Gewerken versehnen Thäler der obern Lenne und der Hundem zu führen? — Eine Eisenbahn muß um ihres Endzweckes willen, ja schon um die nöthige Frequenz zu haben und einigermaßen zu rentiren, den Städten so nahe wie möglich gelegt werden, und die gewerbreichsten Gegenden durchscheien.

3. Dieselbe munbet im gewerbreich ften Theile bes preuß. Staates (bei Elberfelo-Barmen), und schließt die uralten Bohnsige ber weltberühmten Tuch- und Eisen-Industrie bes herzogthums Berg*) bem übrigen Lande auf.

4. Dieselbe ift auch in te dnischer hinsicht vorzügli-

cher, ale bie übrigen Linien.

Das Terrain der Bupper-Sieg-Bahn laborirt nicht an so großen Unebenheiten, Eden und Krümmungen und hat bessere Eurven- und Steigungs-Berhältnisse, ist daher zum Ausbau und Transport mehr geeignet. Aus dem Gebiete des Bupp erthals in's Agger-, aus diesem in's Bigge-, dann in's Sieg- und weiter in's Lahn-Thal geführt, beschreibt die gedachte Linie von einem Endpunkte bis zum andern eine vollsommene Thal bahn, wie eine solche in so gebirgigen Gegenden wohl nicht wieder zu sinden sein möchte; bei den besten Krümmungs- und Steigungs-Berhältnissen ist sie zugleich gegen schlimme Witterungs- Einslüsse gesichert, weil durch die Bergwände geschüßt.

^{*)} In Rarl Friedr. Bollrath Soffmann's classischem Sandbuche: "Deutschland und seine Bewohner", 1. Thl., Stuttgart 1834, S. 346 beißt es z. B.: "Das (Bupper=) Thal ift tief, fehr bevöletert und berühmt durch ben Gewerbfleiß seiner Bewohner."

Die Bupperbahn ift eine wefentlich von ber Ratur felbft vorgezeichnete, und wandelt nur eine vormals blubende (frequente) Sanbeleftrage in einen Schienenweg um. Sie verfolgt, wenn auch nicht in allen einzelnen Theilen, eine alte Seerftrage, nehmlich vom Riederrheine, namentlich vom Bergifden (Elberfelb) und von Beftphalen nach Franffurt a. M. und bem Dberrhein. Die alten Beerftragen haben aber in ber Regel eine innere Babrheit und Nothwendigfeit, eine gewiffe Ratur wüch figfeit. Beit entfernt, bas Ergebnig funftlider Berechnungen und Combinationen zu fein, haben fie fich lediglich burch bas Beburfnig, burch ben Berfehr und burch ben Gebrauch gebilbet, fo bag eine Gifenbahn in biefer Richtung, bem Lanbe auf Die Dauer nicht vorzuenthalten fein wird. -

Mus ben oben angeführten Urfachen fonnen auf ber Bupperhabn mit geringen Rraften ungeheure gaften von Siegen nach bem Bergifden und bem Rhein bin beforbert werben.

Die Lenne-Sundem-Linie bagegen bat trop bes gwiichen Limburg und Sagen an ber Rahrbacher Sobe anzulegen. ben, 4800 Rug langen Tunnele, vom Sundem-Thale bis in's Sieg-Thal ftarte Reigungen, nehmlich wie 1:72, über eine Meile lang; bie Reigungen find noch ftarfer, ale bie ber bergifch-martifchen Gifenbahn zwifden Ritterehaufen und Sagen - was etwas fagen will! - fo daß die Linie bedeutende Aufund Abtragungen, bobe Damme und tiefe Ginfchnitte nothig maden murbe.

- 5. Die Bupperlinie ift ba ihr bie bereits im 3. 1848 ausgebaute, 23/4 Meile lange Bahnftrede von Rittershaufen bis Sagen zu Statten fommen murbe, und weil fie ohne große Thalmindungen, ohne lange und beschwerliche Umwege am meiften geradezu nach Giegen führt, - unter allen vorgefchlagenen bie furgefte, nehmlich nur 113/4 Deile lang, mabrend bie Lange ber jungft nach neuer Bermeffung (burch ben Beren Ingenieur Fresenius ju Dortmund) rectificirten Bolme-Linie 123/4, Die Lenne-Sundem- 14, und Die Lenne-Bigge-Linie gar 151/3 Meile beträgt.
- 6. 3br Ausbau ift fowohl wegen größerer Rurge, ale auch wegen leichter ju überwindender Terrain-Schwierigfeiten weit wohlfeiler, jedenfalls aber nicht theurer, ale die auf 6 Mill. Thir. veranschlagte Bolme. Linie.

7. Reine Babn bat für ben Roblen-Transport von ber Rubr nach ben Rreifen Lennen, Wipperfürth, Gummers. bad, Balbbrol, Dipe, Siegen und Altenfirchen eine bequemere, mehr centrale Lage, weil man auf ihr bie Roblen eben fo leicht von ber untern, ale von ber obern Ruhr ber begieben fann. Durch bie Pring-Bilbelm- (ober Steele-Bobwinkeler) Babn wurden nehmlich die Roblen ber obern und jugleich ber untern Rubrgegend in gerabefter Richtung auf

fie gelangen.

Beil die Bupperlinie bemnach nicht bloß einen Theil des marfifchen Roblen-Reviere, fondern bas gange reiche Steinfohlen-lager an ber Rubr und Emfcher, namentlich bie febr bedeutenden Roblengechen von Mulbeim, Effen, Steele, Bodum und Dorftfeld am Bellwege (wo bie achten Coafs, Die reinen Schmiedefohlen zu Sause find), ferner Sattingen, Marben, Bitten, Bruninghaufen und Dortmund mit ben Gifengewerten von Dipe, Altenfirchen, Siegen und ben folgenben Orten bis Marburg in Berbindung bringt, fo wird die baburch bedeutend erweiterte Concurreng mit Rothweudigfeit eine langft wunschenswerthe Preisermäßigung (größere Woblfeilbeit) bes Products zur Folge haben.

8. Wegen ber auf ber Mupper-Sieg-Bahn mit Sicherbeit zu ermartenden bedeutenben Frequeng wird biefelbe am beften unter allen ihren Schwestern fich rentiren.

Dief ift ein eben fo wichtiger, als einleuchtender und unbestreitbarer Borgug! - Denn Die gange, von ber Bupperbahn burchschnittene Gegend bedarf ber Steinfohlen bas Lebensprincip ber Rubr-Sieg-Babn! - in großen Daffen. Durch ben erleichterten Transport und die wohlfeileren Preife wird ber Roblen-Abfat außerordentlich gunehmen, mithin ber Babn gur Abermittelung gufallen. Denn es ift eine befannte Thatfache, daß mit ber Erleichterung ber Production und ber Abfuhr ber Baare ein vermehrter Berbrauch berfelben Sand in Sand geht.

Die Tarife für ben Roblen-Transport fonnen fo bemeffen werden, bag fie jebenfalls niebriger, als auf ber lenne-

Linie (von jeder Fraction) zu fteben fommen.

Wenn nun aber auch die Roblen ben erften Sauptartis fel ber Bufubr für bie Bupperbabn bilben wurden, fo murben fich boch bie Roften ber Unlage, bes Betriebes, ber Unterhaltung und bes fabrenben Buges auf mebrere andere Guter ober Artifel vertheilen, und ber bei Beitem größte Theil ber Roften burch ben anderweitigen Berfehr gebedt werben.

Während auf der Lenne-Linie es Kohlen und Eisen allein sein würden, welche die Kosten tragen müßten, werden dagegen bei der Bupperbahn die Kosten durch den bedeutenden Güterund Personen-Berkehr, welcher sich von England, Belgien und Holland über diese Linie in die Mitte von Deutschland ze. bewegen wird, — leicht gedeckt werden. — Die Bahn wird an dem Siegener Eisen und andern Producten der Umgegend zugleich eine gute und mit der Zeit gleiche Rückfracht haben.

Der Bertehr bes Rreises Siegen allein bagegen burfte schwerlich binreichen, um bie Ruhr-Sieg-Bahn zu fpeisen.

- 9. Die Bupperlinie bietet für die Folge nach allen Seiten bin gute Unschlüffe an fertige ober im Bau begriffene Bahnen, zumal nach bem Rheine, bar, wogegen bas obere Lennethal folche Anschlüffe gar nicht ermöglicht.
- 10. Die Bergisch-Märkische, so wie die Düffelborf-Elberfelder und die Steele-Bohwinkler Eisenbahn werden durch den Schienenbau an der Wupper erst wirklich rentbar gemacht, mithin die Actionäre vor einem drohenden Ruin gerettet, und ihre darin angelegten Capitalien möglichst sicher gestellt, was doch wegen der großen Gemeinnüßigkeit dieser Werke, als eine unabweisbare Pflicht für den Staat erscheinen dürfte.
- 11. Durch bie Bupper-Sieg-Bahn weil bieselbe bis Marburg weiter geführt werden mußte wurde auch bie Main-Beser-Bahn, welche befanntlich von Cassel nach Frankfurt a. M. führt, wie nicht weniger die Thuringische Bahn, eine noch größere Bichtigkeit und Bedeutung erhalten.
- 12. Durch bieselbe wird namentlich auch eine naturgemäße Berbindung der gedachten Main-Weser-Bahn mit dem Niederrhein vermittelt, so wie ein neuer Verbindungsweg zwischen den westlichen und öftlichen Provinzen des preußischen Staates hergestellt, und selbige völliger zu einem Ganzen vereinigt.
- 13. Diefelbe vermittelt ebenfalls die birecte und zwedmäßigfte Berbindung nicht blog bes nördlichen Deutschlands,

fonbern auch Englands, Rordfranfreiche, Belgiens u. Sollands mit bem fublichen und mittlern Deutschland.

14. Es murbe baburch auch Deutschland, und besonders ber Rheingegend, ber Personen- und Baaren-Berkehr zwischen Oftende und Trieft (- die fog. engl. Ueberlandspoft -)

füdliche Deutschland, gefichert.

15. Die vielfach gewünschte und wirklich nothwendige Sisenbahn im rechten Rheinthale, etwa von Deut — durch Rassau über Siegburg, Altenkirchen und Limburg — nach Wiesbaden und Frankfurt a. M. würde durch die Bupper-Sieg-Bahn vollkommen ersetzt und also ganz unnöthig gemacht. Wie viele Kosten würden somit durch dieses Project dem Staate erspart!

16. Die Bupperbahn hat nächst ihrer großen Bichtigfeit für die Commercien und ben allgemeinen Berkehr auch in militarischer Beziehung bas größte Interesse für ben

Staat.

Strategischen hindernissen, wodurch die Sicherheit des Landes gefährdet würde, muß auch der beste Eisenbahn-Plan von Rechtswegen weichen. Die militärische Bedeutung einer Bahnrichtung ist ein um so weniger zu übersehendes Moment derselben, weil Preußen wesentlich ein Militärstaat ift, und dazu den großen Beruf hat, Deutschlands Grenze gegen unsern unruhigen und rheinhungrigen Nachbar im Westen zu bewahren und zu beschüßen. Bei keiner der concurrirenden Linien möchten aber commercielles Interesse und strategische Bedeutung so sehr mit einander hand in hand gehen, als bei der Wupperbahn.

Der unterzeichnete Gewerberath bescheitet sich zwar, auf seinem Standpunkte darüber kein völlig competentes Urtheil zu haben, und überläßt solches den Männern vom Fach; indessen fann schon ein bloger Blick auf die Landkarte auch dem Auge des Nichteingeweihten den hohen Werth und Borzug der Wupperbahn auch in militärischer Beziehung, deutlich

machen.

Die Bahn ist nicht sehr weit von den nächsten preuß.-deutschen Festungen u. Wassenplätzen entsernt; es wird durch dieselbe eine zweite, ziemlich abseits gelegene Bertheidigungslinie des Rheins hergestellt. Sie fällt möglicht senkrecht auf die Operations-Basis, den Rhein, und läuft nicht, wie eine Deuts-Wieshadener-Bahn, parallel mit demselben. — Reine Bahn ist durch enge, steile Gebirgspässe besser abgesperrt und im Falle eines Krieges gegen Occupation und Zerstörung durch den

the state of the s

enalization and management and a settle of the formation of the

militaride meng apadriotikan memili ang per fili anamah meng alimbilikan

with the region will be mandeur (- !to's no cetter a the last

Feind, mehr gesichert, als die Bupperbabn, jumai ba bas gebirgige, vielfach burchschnittene Terrain fich leichter vertheibigen, und auch mit einer geringern Streitmacht gegen eine feindliche Uebergahl behaupten läßt.

Durch Diefelbe fann auch Die von unferm weftlichen Rachbar ftete bedrobte Rhein- und Maas-Gegend, felbft von Maadeburg und Erfurt aus, jederzeit bie fcnellfte Sulfe erbalten. Diefer Bortheil ift aber von besonderer Bichtigfeit! Die viele Zeit und Roften, welche fonft Truppenbewegungen erforbern, fonnen baburch erspart werben! Denn wie leicht fann fich ichon in naber Bufunft ber Kall begeben, bag es bringend nothwendig wird, Die Truppen-Maffen aus den öftliden Provingen unfere Staates mit großer Schnelligfeit an ben Rhein zu schaffen! Und von wie großem Rugen es alebann fein wurde, wenn nicht blos auf ber Coln-Mindener, fondern auch auf einer Marburg-Siegen-Budesmagen-Colner Gifenbahn in furgefter Frift eine bedeutende Truppenmacht nach bein gunachft bedrobten Punfte an ben Rhein befordert werden fonnte. - ift Jedem fogleich einleuchtend.

Wie weit entfernt auch noch ber Zeitpunft fein moge, wo bie raftlofen Dampfer bie preugische Monarchie in ben verfcbiebenften Richtungen burcheilen, - ber Unbruch ber emigen Friedens. Ara burfte, trop bes Elibu Buritt's Berbeigungen, boch in einer noch viel entfernteren Bufunft liegen.

17. Der lette, ju Duffeldorf verfammelte Provincial-Landtag bat fich am 29. Detbr. v. 3. gunftig fur bie Babn burch bas Wupperthal in fo weit ausgesprochen, bag er biefelbe einer boben Staateregierung ju grundlicher Prufung einftimmig empfohlen bat. Gin fo gemeinfamer Schritt, ausgebend von Mannern aus ben verschiedenften Theilen ber Rheinproving, Die mit beren Bedürfniffen vorzugeweife befannt fein muffen, fann nur aus ber großen 3medmäßigfeit und Rothwendiafeit bes Projects erflart merben.

Siernach läßt fich bie bobe allgemeine Bedeutung ber Bupper-Sieg-Linie, als des Saupttheils der Elberfeld-Siegen-Marburger Babn, gar nicht verfennen. Bir fonnen baber jest füglich zu ben befonderen Bortheilen berfelben übergeben. lots subserve modeling of antights of extra definitions.

the self-purpose programme the same of the self sugar service the

to the supplied on a linguistic track of the contract of the c

lutic indicatest necess, welde ideas there were concern as see

es contraction and chief the Contraction of the contraction of the contraction (i.g., Befondere Borguge der Bupperlinie.

Die Bupperbabn bat nicht blog im Allgemeinen por ib. ren Rivalinnen Bieles voraus, fonbern fie bietet auch mebreren einzelnen ganbicaften und Stabten bie entichiebenften Bortheile bar: fie forbert bedeutend bie fpeciellen, unter fich jum Theil febr verschiedenen Intereffen vieler Begenden und Drte von Rheinland und Beftphalen, und bilft ibrem Roth-

ftande, so viel als moalich, ab.

Dief gilt außer ber Graficaft Darf im Gangen genommen, namentlich und birect von folgenden: 1. Coln. 2. Duffeldorf, 3. Elberfeld, 4. Barmen, 5. Lennep, 6. Remideid, 7. Sudeswagen, 8. Bermels. firden, 9. Bourfdeib, 10. Wipperfürth, 11. Gummerebach und Reuftabt, 12. bem weftlichen Theile bes Rreifes Altena, 13. Dipe, 14. Balbbrol, 15. bem westlichen Theile bes Rreifes Stegen, 16. Altenfir den, 17. ber Stadt Siegen, 18. Bittgenftein, 19. Biebentopf, 20. Marburg.

Indirect wurden vorzugeweise Rugen bavon gieben bie Stadte Duisburg, Rubrort, Langenberg, Effen, Steele, Bodum zc., fo wie bie Stabte und Rreife Machen, Julid, Erteleng, Gladbad, Crefeld, Rempen,

Gelbern u. m. a.

Eine furge Erorterung einiger nambaften Bunfte mirb unfere Behauptung in ben Augen jedes Unbefangenen über allen Zweifel erheben.

Partielle Bortbeile

1. für bie Graffchaft Mart.

Durch ben Bau ber Bupperbabn wird für bie Roblenbergwerfe ber Mart, namenlich ber mittlern und untern

Definition Newscond and a f

Rubr ein neuer großartiger Abfatweg eröffnet: (- ber Roblenverbrauch ber Rreife Dipe, Altenfirchen, Gummerebach, Bipperfürth und lennep ift megen ihrer gablreichen gemerblichen Etabliffemente enorm! -) wodurch fie fur die großen Berlufte entschädigt werden, welche ihnen burch Concurreng mebrerer anderer neuerdinge, g. B. bei Duisburg zc. aufgefundenen Roblenlager und felbft ber Saar-Roblen bereitet worden find.

Dazu murbe in ber betreffenben Gifenbahn ben Darfanern ein neuer, guter Marft ju leichterer und befferer Bermertbung ibres Ueberfluffes an Boben-Erzeugniffen und Lebensmit-

teln geboten merben.

Die Mart, zumal bie Gegend gwifden ber Rubr und Emider, bat nicht blog einen Ueberfluß an ben vortrefflich. ften Roblen, fonbern auch an ben berrlichften Boben erzeugniffen, welche bieber wegen mangelhafter Begeverbindungen bem fo nabe gelegenen bergifchen Kabriffande nur mit un. verhaltnigmäßig großen Roften jugeführt werben fonnten. Durch bie vorgeschlagene Bupperbahn, als eine Berlangerung ber bergifd-marfifden, murbe jene fruchtreiche Gegend ber Marf bem ber ftarfften Ginfuhr bedurftigen bergifden (und Giegen'iden) Lande fo nabe gebracht, baf fie bie Getreibefammer berfelben werben muß, wozu fie auch von ber Ratur bestimmt ift.

Es fann nicht fehlen, bag ber beimifche Boben nebft ben Bobenerzeugniffen ic. baburch einen weit bobern Berth erhal-

ten wurde, ale er bis jest bat.

2. Für bas Siegener Lanb.

Eine Bupper-Sieg-Bahn leiftet bem Rreife Siegen vollftanbig biefelben, ja noch größere Dienfte, als eine Lennebabn.

Denn fie verschafft bemfelben:

1) billige Steinfoblen gum Beften feiner Metallproduction. Im Siegen'ichen und in ben benachbarten Theilen bes alten Bergogthums Weftphalen lagern gang au-Berorbentliche Schape ber verschiebenften Metalle, vorzuglich auch von Gifenergen, namentlich von folden, welche fich jum Stabl eignen, ungenutt in ber Erbe, welche nicht gehoben werden fonnen, weil bas jur Schmelzung und weitern Berarbeitung erforderliche Brennmaterial, Die Steinfohle, nicht fo mobifeil berbeigeführt werben fann, bag es möglich wirb, in ber Preisbestimmung ber metallifchen Producte, auch ohne Schutzoll, bie brudenbe Concurreng bes belgifden und enalischen Robeifens auszuhalten. - Boblfeileres Brennmaterial thut auch Siegen barum Roth, bamit bort Coafs. Sochöfen in größerer Menge entfteben, ba bas Sola im

Siegen'iden taglich feltener und theurer wird.

Das Siegener Land fann nun feinen Bebarf an Steinfohlen und Coafe fur feine vielen Sutten- und Sammer. feine Pubbling- und Balzwerfe am woblfeilften auf ter Bupperlinie aus ben reichen marfifden Roblenfelbern begieben; benn feine Babn bat für ben Roblentransport von ber Rubr nach bem Rreife Siegen eine gunftigere Lage. Weil ber Bupperbahn von verichiebenen Seiten ber Roblen-Bufubren jugeben, fo muß, eben biefer neu eröffneten Concurrens wegen, der Preis weit billiger werden. (Bergleiche E. 13.)

Es ift unbegreiflich, wie biefer evidente Bortbeil bat bier

und ba verfannt und bestritten werden fonnen.

2. Es werden baburch feinem Detall-Reichthum neue

Abfatwege eröffnet.

Es banbelt fich bei biefer Babn-Unlage fur Giegen nicht blog um einen leichtern und wohlfeilern Roblen-Transport. fondern Siegen will auch feine bedeutenden Gifen - und Stablerzeugniffe größtentheils auf Diefer Babn verfenben.

Siegen hauptfächlich bat feit Jahrhunderten Die bergifd. martifchen Fabrifen mit Gifen und Stahl verforgt; recht an ber Bupper-Linie entlang liegt biefer alte Abfagmeg: gerade auf Diefer Linie findet fich noch immer eine bebeutende Angahl von Abnehmern bes Siegen'ichen Gifens und Stable.

Der Transport nach bem Bergischen und nach bem Rbein fann auf ber Bupperbahn viel füglicher und an bie Rubr wenigstens eben fo mobifeil gefdeben, als wenn bie gewünschte Babn in Sagen ausmundete. Reine Babn führt bie Siegen'ichen Metalle und Erze auf g eraberem Bege in Die Sammer und Schmieden bes untern bergifchen Landes, nach Remfdeid und Golingen zc., fo wie bes Martifden, namentlich ber Enneper Strafe, und weiter bem Rieberrheine zu.

Durch biefen neuen Communicationsmeg murbe bie Siegen'iche Gifen-Induftrie fich nicht nur am Leben erhalten, fonbern vielleicht auch fich beben, wie fonft nie, und bie Ginfubr frember Detalle jur Befriedigung ber vaterlandifden Bedürfniffe, bedeutenden Abbruch erleiden und mit ber Beit wohl

aang ibre Enbicaft erreichen.

3. Die Dachschiefern, welche man im Bergischen mehr, als in irgend einer Gegend bes preuß. Staates gebraucht, bisber aber von ber Saar und Mofel ber bezog, wurde man alsbann fortan aus bem Siegen'ichen, so wie aus ber Nabe von Dive bezieben.

4. Es wird badurch bem Kreise Siegen ein Mittel bargeboten, um zugleich eine Berbindung seinerseits mit Coln und bem Rheine auf's zwedmäßigste herzustellen, mahrend bie Lenne-Hundem-Linie bazu gar feine andere Gelegenheit, als

nur auf einem Ummege, an bie Sand gibt.

Rleinere, mit ber Bupperlinie verbundene Bortheile fur Siegen fonnen wir bier füglich mit Stillschweigen übergeben.

3. Für Wittgenftein.

Nur durch die projectirte Bahn können die unterirdischen Reichthumer des, von den Consumtions-Districten bisber zu weit entlegenen Kreises Wittgenstein aufgeschlossen, so wie seine großen, auch in den trockensten Sommermonaten nicht versiechenden Wasserräfte u. seine Holzbestände — an welchen letteren das Bergische und Siegener Land so sehr Mangel ha-

ben, - nugbar gemacht werben.

Neue Anlagen von Fabrifen aller Art, von Gewerken, Gerbereien, Bleichereien würden bann im Wittgensteinschen überall Leben und Thätigseit verbreiten. Der burch eine Eisenbahn zu vermittelnbe leichte Transport der Steinkohlen würde das Holz, das Hauptproduct des Kreises, für den gewöhnlichen Bedarf größtentheils entbehrlich machen, und dieses somit der Gewerbthätigseit und dem Handel zuwenden. Die Berbefferung der Landwirthschaft mittelst leichter herzugeführter fünstlicher Düngungsmittel, wie sie die neuere Agricultur-Chemie an die Hand gibt, und der erleichterte Absah würde die vermehrte Erzeugung einer Menge alter und neuer Producte, vorzüglich aber die Vermehrung des Biehstandes und die Ausbehnung der Schäfereien, als eines Betriebszweiges zur Kolze haben.

4. Für bie Rreise Gummersbach, Balbbrol, Dine und Altenfirchen.

In diesen Kreisen befindet sich ebenfalls noch eine Anzahl unbenugt liegender Bafferfräfte, so wie eine Menge in der Erde schlummernden Erzes. Gine Bupperbahn wurde dieselben aus ihrem mußigen Schlummer erwecken, und überhaupt

Die natürlichen Gulfequellen ber gedachten Rreife beffer aufschliegen und werthvoller machen.

5. Für Coln.

Würde die Bahn durch's Lenne-, und nicht durch das Wupperthal nach Siegen gebaut, so würde Cöln, der alte Stapelplat des niederrheinischen handels und Berkehrs, einen großen Theil seines handels zc. einbüßen, indem alsdann der hauptwaarenzug aus Belgien nach dem Herzen (ober dem Süden) Deutschlands seinen Weg von Aachen über Düsselderden der Stadt der mit der Bahn an der Wupper entlang: dieselbe würde der Stadt Cöln den ganzen Verkehr von Westen (aus Belgien, Frankreich und England) nach Often erhalten, weil diese Bahnstrecke das einzige noch sehlende Glied der großen Eisenbahn-Kette ist, welche in gerader Richtung Often de und Cöln mit Leipzig, Dresden, Breslau und Eracau verbindet.

Alsbann fann Coln, ohne feiner wichtigen Dampfichifffahrt auf dem Rheine zu ichaben, auf dem furzeft en
und wenigft foftspieligen Bege, indem es die furze
Strede von Deug durch's Dhunnthal über Altenberg nach
hudeswagen ausbaut, durch directe Berbindung mit hudeswagen an den Bortheilen der Bupper-Sieg-Bahn participi-

ren*).

6. Für Düffelborf.

Durch bie Bupperbahn wurde bie hohe Bedeutung Duffelborfs als eines Safenpunftes, welcher viel Spedition hat, nicht wenig verstärft. Denn dieselbe ift nichts Anderes, als die natürliche Fortsetzung der bereits fertigen Aachen-Duffelborfer, so wie der von Arnheim in holland über Wesel nach Oberhausen im Bau begriffenen Eisenbahn.

7. Für Elberfeld und Barmen.

Für biese beiben Schwesterstäbte, als hervorragenbe Sanbele- und Fabrit- Drie, muß ber Bau ber Bupper-Sieg-Bahn vom größten Interesse fein, weil sie ber Knoten-

Die Rüglicheit dieser Zweigbahn könnte bedeutend noch dadurch erhöht werden, wenn bieselbe vom Bupperthale bei huckedwagen aus durch das, nur 3 Meilen lange Bever-Milspe-Thal weiter fortgeführt würde, wodurch sie dann den Charafter einer hauptbahn von Coln nach Sagen, Dortmund, Emden annehmen, und sowohl in merkantiler, als ftrategischer Beziehung große Bichtigkeit erhalten wurde.

punkt aller Bahnen werben, welche mit ber Bergisch-Märkischen und ber Steele Bohwinkeler in Berührung zu stehen kommen, mithin auch ber Bupper-Sieg-Bahn. Ein Knotenpunkt von Eisenbahnen wird in ber Negel eben so, wie ein Seehafen, nur durch dahinterliegende frequente Gebiete wichtig und blühend: wenn also Elberfeld und Barmen sich auf ihr Interesse richtig verstehen, wie nicht zu zweiseln, so werden sie sich diesem Unternehmen willig anschließen.

8. Für das Bergische überhaupt, namentlich die Unwohner ber Wupper.

Die bedeutende Industrie des bergischen Landes, besonders aber des Bupperthals, muß zu ihrer beffern Entwidelung, ja nur zu ihrer Erhaltung, aus ihrer bisherigen Abgeschloffenheit und theilweisen Erschlaffung
beraus, und mit in die allgemeine Bewegung des großen Bolferverfehrs eintreten.

Bum fernern Bestehen und Gebeihen ber wichtigen Wolten-, Baumwollen- und Eisen-Industrie an der Bupper und im Ober- und Niederbergischen überhaupt, ist ein leichterer Transport der roben Materialien sowohl, als der daraus verfertigten Fabrisate, deßgleichen der sehlenden Lebensmittel und vorzüglich der so hoch im Preise stehenden Steinfoblen ein unabweisliches Ersorderniß.

Die projeftirte Bupper-Sieg-Eisenbahn murbe mehr ober weniger bie viel hundertjährigen Sauptsige ber bergischen Fabrifation berühren: bieselbe wurde sich nehmlich von Elberfeld u. Barmen bis nach Rönfahl burch bas Bupperthal erstrecken, also burch einen I an gen Theil desselben, welcher mit Fabrif-Anlagen im großartigsten Maßstabe — die sammtlich wohlfeiler Transportmittel bedürfen, — fast überbeckt ist.

Durch bie quaft. Bahn wurde die gedachte Gegend und ihre Production bem allgemeinen Berkehr zugänglicher werben, die angelegten Berke (Etablissements) einen höhern Berth erlangen und Capitalisten sich veranlast sehen, die Geldmittel zu den nöthigen Berbesserungen und Erweiterungen des Geschäfts herzugeben.

Der in ben letten Jahren bebeutend gesunkene Bohlft and bes bergischen Landes wurde badurch erhalten und wesentlich gefordert werden, was nicht bloß im Interesse ber Gegend, sonden auch im all gemeinen Interesse bes Staates zu wunschen ware; mit ber zunehmenden Bohlhabenheit und Steuerfraft ber einzelnen Burger wurbe auch ber Bohlftanb bes Lanbes, mit bem Erebit ber Privaten ber bes Staates fich heben zc. Doch geben wir naber in's Detail!

9. Die Wupperbahn fame zuvörderst der gedrückten Tuchmanufactur bes bergischen Landes, namentlich ben Tuchfabrifen von Lennep, Luttringhausen,

Rabe vorm Balb, hudeswagen und Bipperfürth wesenlich zu Statten.

Daß das bergische Land in der technischen Bervollfommnung der Tuchfabrifation hinter dem In- und Auslande
gar nicht zurückgeblieben ist, vielmehr manche Länder und Provinzen darin übertrifft, ist eine allgemein anerkannte*)
Thatsache, und namentlich noch vor Kurzem durch die ruhmvolle Anerkennung und positive Auszeichnung, welche seine Tücher zc.
im Jahre 1844 auf der großen Gewerbe-Ausstellung des deutschen Jollvereins zu Berlin, so wie im vorigen Jahre
auf der Weltausstellung zu London gefunden haben,
constatirt worden. Um aber ihren Bestand und Ausschwung zu
sichern, muß vor allen Dingen für Beschaffung billigerer Preise
ber Rohstoffe, der Kohlen und Lebensmittel mittelst einer Eisenbahn, gesorgt werden!

Bur Belebung ber Tuchfabrifen von Berviers hat bas fleine Belgien ben fostspieligen Schienenweg von Lüttich über Berviers nach Nachen angelegt; und unfer ungleich größeres und bebeutenberes Preugen sollte bie so fehr wichtigen Tuchfabrifen bes berg. Landes unberudsichtigt laffen? —

Der jährliche Wollverfehr allein im Kreise Lennep, betrug zusolge amtlicher Nachricht**), im 3. 1844 35,000 Centner, in einem Werthe von 2½ Mill. Thaler. Es wurben von biesem Duantum etwa 24,000 Etr. zu Tuchen und Buckstins verarbeitet, 1000 Etr. zu Streichgarn versponnen, und 10,000 Etr. theils an die andern rheinischen Fabrifen, theils nach Belgien und Frankreich abgesett.

**) "Amtlicher Bericht über bie allg. beutsche Gewerbe-Ausftellung in

Berlin 1844" I. Thl. G. 161.

^{*)} So bemerkt ber tücklige (auswärtige) Geograph Soffmann in feinem vorbin citirten ftatiftischen Berke, S. 710: "Die Beatbeitung ber Bolle hat in ben preuß. Rheinlanden bie hochtie Stufe erreicht, und die Tücker und Zeuge, welche dafelbst gemacht werben, halten ben Bergleich mit bem Besten, was bas Ausland ber Art aufzuweisen vermag, aus."

An größtentheils fdweren Tuden und Budefins lieferten die Manufacturen etwa 40,000 Stud, im Berthe von beinabe 3 Mill. Thir.

Seit bem Jabre 1844 ift aber ber jabrliche Umichlag

eber geftiegen, als gefunten.

Die überall mutterlich forgende Ratur bat Die theilweife Ungunft bes Bobens ber Rreife Lennep, Bipperfurth u. a. anderweitig, burch ben mafferreichen, obwohl leiber nicht ichiffbaren Bupperflug, fo wie durch gablreiche Gebirgs. maffer mit ftarfen Gefällen vergütet, welche eine Menge gewerblicher Unlagen, vorzüglich für bie Tuchfabrication, beding red communical

gunftigt und in's Leben gerufen baben.

Die jum Theil großartigen Etabliffements für bie Tuchfabrication liegen größtentheile an ber Bupper entlang in ben Gemeinden Lennep, Rade vorm Bald, Luttringbaufen, Sudesmagen und Bipperfürth, und benugen für ihren Betrieb neben ber baufig nicht gureichenden ober auch in beifer Jahreszeit verfiechenden Bafferfraft. Dampfmaichinen. Rachbem nun an ber obern Bupper auf Deilen weit alle Befalle in Benugung find, ift eine Erweiterung der gewerblichen Production nur burch permanente Unwendung der Dampftraft möglich; woran aber ohne eine bedeutende Ermäßigung ber Roblenpreife nicht zu benfen ift.

Much billigere Fracten für Leben smittel, Bolle zc., wie folde allein eine Berbindung mittelft Gifenbabn, ju gemabren im Stanbe ift, - thun ber Tuchfabrication an ber Bupper bringend Roth, um es mit ber jabrlich gunehmenben Concurreng bes In- und Auslandes aufnehmen gu fonnen und bas früher bestebenbe, jest fünftlich geftorte Gleichgewicht, wieder berguftellen. In eben bem Dage, wie bie Induftrie anderer Gegenden begunfligt wird, muß die biefige in Rach.

theil fommen.

Die bergifden Tuchfabrifen fonnen wegen ungleich boberer Preife ber Lebensmitel, jumal ber Cerealien, und bes Brennmaterials, fo wie megen boberer Arbeitelobne mit Belgien, 3. B. Berviers zc. (auch Machen) nicht concurriren. Gelbft bas Inland bat in manchem Bezuge viel vor uns voraus. Go bezieben Sachfen und Thuringen ibren Bedarf an Bolle gur Tuchfabrication aus ber Rabe, und fonnen baber - jumal bei billigeren Lebensmitteln und bei bem geringen Arbeitelobne, ben fie jablen - begreiflich ein moblfeileres Tuch liefern. Durch bie bortigen Kabrifen find bie

biefigen Kabricate bereits giemlich von ben Martten bes Inlandes verbrangt, und die bergifden und weftphalifden Tuchfabrifanten auf bas Ausland verwiesen; und nichts burfte jene verbindern, benfelben balb auch bier bas Terrain ftreitig ju machen. Die boben Transport-Roften fur bas robe Material und bie Reuerung zc. üben einen gar zu bebeutenben Einfluß auf die Preisbestimmung ber Baaren aus.

Daß England bie wohlfeilften Baaren liefern und mebr gewähren fann, ale andere Lander, rührt mefentlich mit von bem moblfeilen Stande feiner Lebensmittel ber. England bat jest vielleicht von allen gandern in gang Europa bie moble feilften Preise fur Rorn ic. Es ift befannt, bag eben in Folge der beffern Rahrung bie engl. Fabrif-Arbeiter und Tagelobner mehr leiften, ale bie in irgend einem andern Canbe

von Europa, suga manerata

Der von ber Ratur menig begunftigte, falte und unergiebige Boben bes Bupperthals fann, auch bei ber beften Gultur, ber bichten Bevolferung lange nicht bie notbigen Stoffe jum Lebensunterhalt liefern, und die Bevolferung ift unumganglich auf gewerbliche Thatigfeit vorzugeweise angewiefen, wenn fie nicht untergeben ober auswandern foll.

Bei ber Entfernung bon den Rornfammern Beftphalens und bes Rheine fteben bier bie Getreibepreife in ber Regel

am bochften im gangen preuf. Staate.

Dag bie große Menschenzahl bei bem geringen Ertrage bes Bodens bier leben und fich leidlich wohl fühlen fonnte. verbanft fie bisber fast allein ber Kabrif-Induftrie, ibrem fo

großen Fleiße und genügsamen Sinne.

Den Berfall ber ftabtifden Induffrie und Rabrung empfindet gewöhnlich auch bas umliegende platte gand: ift Die Induftrie gelähmt, fo muß auch die landliche Bevolferung verarmen und ju Grunde geben. Dief gilt gang besonders vom bergifden Kabriflande; bier ift bie landliche Bevolferung fo folecht gestellt, baf ibr Bestand faum anders, als nur in Gemeinschaft mit ber Induftrie benfbar ift.

Die Unlage guter Runft ftragen, wie ber lebbafte Berfebr fie erfordert, bleibt bei ber Ungleichbeit, bei bem beftanbigen Steigen und Fallen bes Terrains faft eine Unmöglichfeit; bie vorbandenen Runfiftragen muffen bem befrandig wechselnben Terrain folgen, fo bag ber Transport eine Reibe von mubiamen Boben. Erfteigungen bilbet, welche nur unterbrochen merben, um eben fo oft wieber in tiefe Thaler binabzugeben. Bei allem Gifer ber Staatsbeborben, fo wie ber großen Sorgfalt und bem febr bebeutenben Roften-Aufwand von Seiten ber Gemeinden für ben Bau u. Unterhalt ber Runftftragen, beträgt boch ber Frachtfas noch immer 11/4 bis 13/4 Sgr. pro Ctr. und Meile, und fleigert fich bei fleinern Colli's und Pafeten bis au 3, ja 4 Sgr.

Eine Erleichterung bes Transports thut baber

bringend Roth.

Bieber bat man positiver Schut- und Gulfemittel für Die biefigen Kabrifations. Zweige vom Staate meber gerabe viel bedurft, noch auch anmagend begehrt. Bei ben fteigenden Beeinträchtigungen burch frembe Concurreng und andere Unbilben ber Beit aber, welche ben biefigen Kabrif-Betrieb, trop ber raftlofen Unftrengung ber Kabrifanten und ber ausgebilbeten Geschicklichfeit ber Arbeiter, bedeutend neuerdings eingeforantt haben und taglich mehr einzuschränfen broben, - wird Riemand es unbillig und unbescheiben finden fonnen, wenn wir von ber, Seitens ber boben Ronigl. Staateregierung a nbern Orten und Gegenden gemährten Gunft und Fürforge einen fleinen Theil fur und in Unfprud zu nehmen magen, ba bie technische Bollfommenbeit ber Kabrication und Production, bie Gute und ber gute Ruf ber Baare allein ben Abfat nicht bedingen und eine erfolgreiche Concurreng mit bem Inund Auslande fichern.

10. Eben basselbe gilt auch von ber ausgebehnten bergiiden Beberei in Seibe, Bolle, Baumwolle und Salbfeide. Eine Gifenbahn lange ber Bupper murbe auch biefem Gewerbameige bie ju feinem Befteben und Aufschwunge noth. wendige Aufmunterung gewähren.

11. Nicht weniger leidet bas, unter Dro. 9 von ber Tuchfabrication Gefagte vollfommene Unwendung auf die anerfannt ebenfalls febr tuchtige, weltberühmte Gifen- und Stablmaaren-Rabrication bes bergifden Landes, bem alteften und wichtigften 3meige feiner Induftrie, welcher ebenfalls im Rreife gennep und bem angrenzenden Rreife Golingen feinen Sauptfig bat.

Bon ben mineralifden Robftoffen, welche bier in fo großen Maffen verarbeitet werden, bringt die Gegend felbft feinen einzigen hervor. Gifen und Stabl wird hauptfachlich von Siegen'iden und rheinischen Suttenwerfen, Die Roble aber

pon ber Rubr ber bezogen. Eben fo gelangt nur ein verhaltnigmäßig febr fleiner Theil ber betreffenden Induftrie-Erzeugniffe innerhalb ibrer nachften Umgebungen gur Confumtion; Die meiften Kabrifate muffen nach entfernten Darften gebracht werben, mas bei bem großen Bewicht ber Baare eben fo idwierig, ale foftivielig ift. Bon Diefem Erport bangt mefentlich die Erhaltung, fo wie die weitere Ausdehnung und gebeibliche Entwidelung biefes Gewerbzweiges ab; berfelbe fann aber nur burch eine nabe gelegene Gifenbahn geforbert werben .

12. Für Altena und Sferlohn.

Bei Ausführung ber Bupper-Sieg-Bahn burfen Altena und Aferlobn als zwei burch ibre eigenthumlich werthvollen Stabl., Gifen- und andere Kabrifen wichtige Stadte ber Grafichaft Mart, nicht ohne Berudfichtigung bleiben. Ihnen gebuhrt mit gleichem Rechte, wie irgend einer induftriellen Gegend Dreufens, eine Gijenbabn gur Erleichterung und Berbefferung ihres Berfebre. Dern de Bille nobition Be gelotige bi 200

Die von Siegen projectirte Lenne-Babn wird ihnen gwar. vorläufig wenigstens, nicht bewilligt werden fonnen, bafur aber eine, bem Bedürfnig beiber Stabte, fo wie ber Umgegend -Sagen, Limburg, Ludenfdeib zc. - völlig genugende 3meigbahn von Berbede nach Altena. Für Die Berftellung biefer nicht gar foffpieligen, nur 4 Deilen langen Strede muffen Rheinland und Beftphalen mit vereinigter Rraft in Die Schranfen treten. - Durch ben Unichlug von Coin nach Budesmagen murben übrigens bie Stabte Altena und Sferlohn in eine fur fie febr munichenswerthe birecte Berbindung mit Coln 2c. fommen.

Für das obere Lenne-Thal bagegen und feinen Transport burfte einftweilen bie neue, eift 1846 vollendete, ale febr portrefflich befannte Runfiftrage an ber lenne genugen.

anglett nicht einer einer Contraction und gestehnen eine bei nich

frankri and bivélerikai chincian

Rury, Die Bupper-Sieg-Bahn verdient vor allen ibren Rivalen bei Beitem ben Borgug, ba biefelbe am leichteften auszuführen, bie fürzefte, billigfte und zwedmaßigfte ift, und alle Chancen ber allgemeinften Ruglichfeit für ben öffentlichen und privaten Berfehr, fo wie ber groß. ten Rentabilitat (Ertragsfähigfeit) für fich bat, und eine Rulle neuer, vortheilbafter Beziehungen für alle Betheiligten in fichere Aussicht ftellt, mabrent bie übrigen Babnlinien, abgeseben von andern Mangeln, nur bem einseitigen Inter-

effe einiger wenigen Orte und Versonen bienen.

Das Project ber Lenne babn bringt ber obern Bupper, bem Rhein, ben Rreifen Lennep, Bipperfurth, Gummersbach. Balbbroel und Altenfirchen gar feinen Rugen; Die Bolmebabn blog ben brei lettgenannten Rreifeu und auch biefen nur wenig. Dagegen ift bie Bupperbahn, mit alleiniger Ausnahme ber Städte Altena und Iferlohn - (welchen inbeff, wie porbin bemerft, burch eine Zweigbabn von Berbede nach Altena geholfen werben fann -) Allen forberlich.

Um fo auffallender muß es erscheinen, bag bieg Project, fo jung dasfelbe im Bergleich mit andern auch noch ift, boch fon fo manche Unfechtungen in ben Tagesblattern und fonft von verschiedenen Seiten ber, bat erfahren muffen, wenn nicht eine pfpchologische Thatfache uns bas Rathfel erflarte. Es ift befannt, bag ber Reutrale, welcher über ober in ber Mitte zweier Parteien ftebt, es gewöhnlich mit feinen Bermittelungs-Bersuchen feiner von beiden Parteien zu Recht maden, verschweige fic Dant von einer Seite ber verbienen fann. Das Dauptverbrechen ber Bupperlinie beftebt gerade in ihrer centralen lage, wodurch auf bas unwiderleglichfte nachgewiesen wird, wie thoricht es fein murde, zwei Bahnen ju bauen, wenn man mit Giner eben benfelben 3med erreichen fann. Wer fann es wunschen und verantworten, bag eine Gifenbabn gang unnötbig angelegt, ober unnug verlangert und pertheuert werbe?

In biefer, bie verschiedenften Intereffen vereinigenden und Roften fparenden Gigenfchaft ber Bupper-Linie liegt aber que gleich ihr Rraft; und fo leib es uns auch thun muß, burch unfer Project andere, weit fruber entworfene Plane ju ftoren, fo berubigend ift fur une ber Bedante: bag auf biefem Bege ben Regierungsbezirfen Coln und Duffelborf, ben betriebfamften und bevolfertften Gegenden bes preugifden Staates, Die ihnen mit Recht gebührende Berbindungebahn gwifden bem Rheine und ber Main-Befer Babn gerettet wird, welche ihnen burd Sorglofigfeit und Unaufmertfamteit beinahe entgangen

mare.

Unfere Grengnachbarn im Rurfürftenthum und Großberjogthum Seffen bagegen wiffen, wie und fund geworben, ben Berth einer Bupper-Sieg-Bahn geborig ju fchagen, und fub-Ien ein lebbaftes Intereffe fur bie balbige Berbeiführung ibrer naberen Berbindung mit Preugen mittelft biefer Bahn ober

Es liegt im Intereffe aller Parteien, Die langjährigen Debatten über bie verschiedenen möglichen Linien ber viel befprodenen Rubr-Sieg-Babn nun endlich einmal zu folieffen, und fich obne weitern Bergug über beren Sauptrichtung gu einigen, und bafur Sand in Sand zu wirfen, bamit biefes für bas Siegener Land und bie 3mifdengegend bis Rubr fo nugliche und nothwendige Unternehmen nicht langer aufgeschoben werbe, und nicht andere ba und bort bereits auftauchenbe Projecte bemfelben zuvorfommen und nicht in Folge beffen zulest alle Parteien bas leere Rachfeben baben. Dochten fie ju bem Ende ben vaterlichen Barnungeruf bes großen romifchen Siftorifere, welchen wir biefer Dentidrift ale Motto vorgefest haben, wohl bebergigen:

"Durch Gintracht gedeiben fleine Dinge; burch 3wie

fpalt aber gerfallen felbft bie größten!"

. Man verfolge nur das Mögliche und Erreichbare! Einstweilen wird nicht mehr, als Gine ber besprochenen Babnlinien burchzubringen fein. Bas nust es, einem leeren Dbantome nachzujagen und fich langer mit Planen zu befaffen, beren Unausführbarfeit auf ber offenen Sand liegt? - bie eine weise und gerecht benfenbe Staateregierung unmöglich genebmigen tann und wird ?! - Die große Gleichartigfeit und wechselseitige Berbindung ber gewerblichen Intereffen aller Betheiligten follten gur Ginigung fubren; ber Staat wird biefe fogar verlangen muffen, wenn es fich einmal ernftlich um bie wirfliche Musführung bandelt. Reinerlei Gebiete bes preug. Staates find fo febr. wie das Rieber - und Dberber gifiche, ber Rreis Dipe, Siegen und Altenfirchen nebft ber Grafichaft Mart burch Colibaritat, burch Gemeinsamfeit ber Intereffen im Gangen, wechselseitig mit einander perbunden; bas Bobl und Bebe feines landes-Theile bedingt in fo bobem Grabe auch bas Schidfal ber anbern, als bas ber eben genannten. Es ift baber bei einer Frage von fo großer, ja entideibender Bichtigfeit, wie bie vorliegenbe, von ihnen Recht und Pflicht: fich gegenseitig ju unterftugen und! au vertreten.

Das mobiperftanbene Intereffe Des Rreifes Siegen fallt bier mit bem Intereffe bes größten Theile bes bergifchen und martifden Landes genau gufammen, nur bag bie Siegener bei einer weiteren Bergogerung ober Bereitelung bes porgelegten Projectes obne Zweifel am meiften verlieren murben. Unftatt an einem unmöglichen Borhaben hartnädig langer festzuhalten, und unfern wohlgemeinten Borfchlag gurud. zuweisen, follten fie lieber in Gemeinschaft mit uns handeln, aufrieden, überbaupt, wenn nur in naber Frift, eine Gifenbabn von ben Steinfohlen-Revieren ber Ruhr zu erhalten, melde bem Sauptbedurfniffe bes Rreifes Siegen vollständig entfpricht, follte biefelbe auch nicht gerade bie angeftrebte Richtung burch bas gewerblofe, wenig bewohnte obere genne- und Sundem . Thal, fondern über Bennep und Dipe nehmen. Benn bas Central-Comité wegen ber gegen Altena und Ifer-Iobn eingegangenen Berbindlichfeiten an ber Lenne-Linie beharrlich fest balt, fo verbient bieje Confequeng an und fur fich alle Sochachtung; Diefelbe muß bier aber, weil fie in Folge ber entgegenstebenden Berhaltniffe ju gar feinem 3mede fubren fonnte, billig ber beffern Ginfict und Bernunft weichen. Das betreffende Comite Scheint neuerdings auch feinen einseitigen Standpunft aufgegeben zu haben, ba man bei ber, bem Staate gegenüber fürglich übernommenen Berpflichtung in Betreff ber erforderlichen Frequeng - Barantie, die Feftfegung ber beften Bahnrichtung "ber Roniglichen Staatsverwaltung" anbeim gestellt bat, wie benn aud, laut ber neueften Mittheilung eines Gefcafte - Freundes in Siegen: "ein großer Theil des dortigen Publifums jede Bahn mit Freuden begrußt, welche ibm bald billigen Brennftoff bringt."

Bor ber Grofartigfeit und Schwierigfeit bes Unternehmens burfen bie Intereffenten nicht jurudichreden; ber in ber Kerne minfende Preis ift wohl ber Mube und Unftrengung werth, und bie vereinigte Rraft und Thatigfeit macht auch bas Schwerfte möglich, ja leicht. Gin gemeinichaftliches, ausbauerndes Streben und bas offenbare Intereffe so vieler Orte muß bem Unternehmen Die Sympathie ber boben Staateregierung, fo wie ber Proving, gewinnen und fichern, und alle etwaigen Bebenfen berfelben niederschlagen, um fo mehr, ba bie babei junachft betheiligten Bebiete meber an Umfang, noch an Bewohner-Babl, noch an Bichtigfeit und Bebeutung irgend einem nachsteben, wohl aber mehrere in ben angegebenen Beziehungen weit übertreffen, ja manches Ronigreich aufwiegen. Die Staateregierung wird alebann wohl nicht faumen, bem Projecte thatfachlich burd nabere Prufung u. Unterftugung beffelben naber ju treten. Dieg lagt fich icon nach ihrer bieberigen Saltung, bemfelben gegenüber, mit einiger Sicherheit erwarten.

Denn nach einer glaubhaften Eröffnung in einem öffentlichen Blatte *), bat biefelbe bereits zu Unfang bes vorigen Jahres bas Project ber Bupper-Sieg-Bahn mit Beifall begrugt, und fogar ber Bahn die Salfte ber Binfen bes Unlage-Capitale a priori garantiren wollen. Defigleichen bat ber herr handelsminifter von ber bendt - welcher mabrend feiner furgen Birffamfeit im Staatsminifterium icon fo viel fur Belebung des Sandels und Sebung ber Gewerbe gethan bat, - im July 1851 ber gedachten Unlage feine Theilnahme und größtmögliche Unterftugung jugefichert**) -. Much haben Ge. Ercelleng bei ber, mabrend Ihrer Unwefenbeit in Bennep ertheilten Aubieng am 30. Juny v. 3. fich gegen bie Sandelstammer bafelbft und ben biefigen Gemerberath bereit erflart: Die Conceffion jum Bau fofort ju ertheilen, wenn erft bie erforberlichen Gelber von ben Intereffenten aufgebracht maren: - worin boch offenbar eine Unerfennung ihrer großen Ungemeffenheit und Ruglichfeit enthalten ift.

Eben so beifällig hat sich noch vor Kurzem, und zwar zu Anfang bes Monats März, ber herr Kriegsminister von Bonin ausgesprochen. In einem Antwortschreiben an eine hohe fürftliche Person äußerte nehmlich berselbe über bas Project einer Eisenhahn zur Berbindung ber Main-Weserbahn mit ber

Bergifd-Markifden fic wortlich babin:

"baß Se. Ercellenz die Nüglichkeit ber intendirten Bahn in ihren staatswirthschaftlichen und localen Beziehungen gar nicht verkannten, und da dieselbe auch militärische Interessen zu fördern geeignet sei, bei sich darbietender Gelegenheit gern darauf eingehen würden, das quaft. Unternehmen von Ihrem Standpunkte aus zu befürsworten".

Eine ahnliche Anerkennung und freundliche Zusicherung hat bas Eisenbahn-Comité zu Laasphe in einem Antwortschreiben, d. d. Berlin ben 1. Marz 1852, vom herrn Kriegsmisuster empfangen.

Als am 24. März b. J. in der 47. Sigung ber erften Rammer zu Berlin eine vom Prafidenten der Lenneper San-

^{*)} Elberfelber 3tg. von 1851, Nro. 85. 2. Ausg. (auch Nro. 98). **) Ebenbafelbft, in Nro. 171, 2. Ausg.

belstammer Dan. Engels und bem Commercienrathe Baum au Duffeldorf und Benoffen (als Mitgliedern eines Comités für Die Bupper-Sieg-Gifenbahn,) eingebrachter, auf unfer Project bezüglicher Untrag an die Rammern:

"bei ber Regierung ben Ausbau einer Gifenbahn, wel-"de bie Taunus- und Beftphälische Gifenbahn verbindet,

"au vermitteln" -- trangen froire

gur Berhandlung tam, gab laut ber ftenographischen Berichte, 6. 859 f., ber Berr Regierungs Commiffar , Gebeime Dber-Regierungerath von ber Rede folgende Erflarung ab:

"Die Staats-Regierung bat barüber, in welcher Beife am zwedmäßigften eine Berbindung zwischen Deut und Franffurt berguftellen fei, noch feine Entichliegung gefaßt. Die Petition (bes lenneper Comite's) ift ibr befannt, und unterliegt noch ber nabern Untersuchung und Ermägung. Bas bie (vom Comité) vorgeschlagene Combination (ber Rubr - Sieg und ber Deut - Frantfurter Bahn) betrifft, fo mird ermogen werden: ob es thunlich fei, auf bie Berbindung ber beiben Binien in ber vorgeschlagenen Beife einzugeben."

3m Ubrigen bat fich ber Berr Dinifter für Sandel, Gewerbe zc. in ber Sigung ber 1. Rammer vom 30. Mary b. 3. - nachdem er ber Rammer ben Anfauf ber nieberfchlef. 3weigbahn zur verfaffungemäßigen Befdliegung, aus financiels Ien, militarifden und andern ftaatewiffenschaftlichen Grunden

empfoblen batte, - fich babin ausgesprochen :

"In Betreff anderer Bahnen wird bie Regierung jebesmal nach zugegebenen Berhaltniffen entscheiben, und mo es die Umftande forbern, wird fie nicht ermangeln, banbelnd bagu zu treten und bie Initiative zu ergreifen"; welchen gelegentlichen Musfpruch wir unfern Bunfchen gang

entsprechend finben.

Bon ber in Ausficht gestellten nabern Untersuchung und Erwägung burfen wir uns nur Seit verfprechen; fie wird bie großen allgemeinen und localen Borguge, welche bie Bupperbahn vor ben übrigen Richtungs-Linien voraus hat, flar und überzeugend berausftellen. Auch ber moblwollenden Abfict ber bochten fonigl Bergwerfe-Beborbe, welcher die Ehre gebührt, querft (icon vor 19 Jahren) bas Project einer Gieg.Rubr-Gifenbahn in's Leben gerufen gu haben, wird nur eine folde Richtung, welche nicht allein einem einzelnen Territorium, fonbern ber Gefammtheit bes GifenDiffrictes Abhulfe bes berrichenden Nothstandes zu gemabren vermag, entsprechen, jumal ba biefe umfichtige Beborbe felbft gleich von Anfang an, in Berbindung mit ber Aufschliegung bes Siegen ichen Bergbaues - jugleich die Eröffnung ber nicht minder bedeutenden, an Qualitat fo portrefflichen Gifenftein. Lagerftatten bes Sannifden Lanbes, als ein nicht me-

niger bringendes Bedürfnif aufgestellt bat.

Benn bie bobe Staats-Regierung fruberbin unter ben drei ihr zur Auswahl vorgeschlagenen und im J. 1846 f. ziemlich allgemein (nicht febr genau) vermeffenen Linien für Die Gieg-Rubr-Gifenbabn, ber Cenne- Sundem- Linie ben Borgug gegeben und felbige ben Intereffenten als bie befte, jur Queführung empfohlen bat, fo bat fie fich badurch feineswegs bie Bande gebunden, ba ihre damalige Anerkennung febr all gemein und unbestimmt gehalten ift*). Auch gefchab Goldes zu einer Beit, wo bas neue Project ber Bupper-Sieg-Bahn noch gar nicht vorgebracht, geschweige zu gehöriger Unschauung gekommen und in die Concurrenz eingetreten mar.

Und fo durfen wir von der Beisheit, Gerechtigfeit und Unparteilichfeit ber boben Konigl. Staate-Regierung vertrauens-

voll erwarten:

baf biefelbe bem Untrage bes Ausich uffes bes lete ten Rheinischen Provincial- Landtages Rechnung tragen und ben Bau ber Bupper Sieg-Gifenbahn nicht nur erlauben, sondern auch dadurch ermöglichen werde, daß fie die Zinsen- Garantie für das nöthige Unlage-Capital, sobald biefes erft gezeichnet ift, wenigstens zur Salfte übernimmt, wenn sie auch vielleicht, - um die, für andere bereits im Bau begriffene und genehmigte Babnen vielfach in Unspruch genommenen Rrafte des Staats nicht allzu febr anzuftrengen, und benfelben mit einer neuen erbeblichen Kinang-Schuld zu belaften, - fich nicht bagu berbeilaffen mochte, Die quaft. Bahn burch Gelbftubernahme auszuführen, ober fich burch Abernahme bedeutenber Actien an bem Unternehmen naber zu betheiligen.

Der unferm Bolfe eigene Mangel an Uffociationsgeift macht noch immer, felbft bei ben gemeinnunigigften und ersprieglichften

^{*) &}quot;Die Lenne = Sundem = Linie - heift es g. B. in einem Minifterial = Rescripte vom 7. Marg 1851 an ben herrn Canbrath v. Solgbrind, auf eine Borftellung bes Central-Comité's gu Giegen - "fcheine" fich fur bie funftige Ausführung am beften gu empfehlen."

Unternehmungen*) eine unmittelbare Aufmunterung und Unterflügung von Seiten bes Staats nothwendig. Die Übernahme einer mäßigen Zinfen-Garantie für die Stamm-Actien**) erscheint übrigens bei einem Unternehmen von so hober Bedeutung für das öffentliche Wohl, auch als eine wirkliche Pflicht des Staates***). Die bei dem Bau zunächst intereffirten Kreise dürften alsdann wohl nirgends Anstand nehmen, durch die Kreisstände die andere hälfte der Zinsen garantiren zu lassen.

Die Orte- und Zeitverhaltniffe bringen gleich machtig auf bie balbige Ausführung bes Unternehmens.

Es ift in ber That "Gefahr im Berguge!" - Moge bas Unternehmen nicht fo lange verschoben bleiben, bis bem Boblftande bes Bergifden Landes burd Sinuberleitung bes gangen Berfebre in anbere, neue Babnen eine unbeilbare Bunde gefchlagen worden ift! - Gifenbahnen bedingen beut g. T. den Berfehr und beffen Richtung. Die fraftige Strömung verandert alle Berbaltniffe ber Confumtion und Production von Grund aus, beberricht ben Grof. und Rleinhandel, Spedition, Kluffdifffabrt, Fractfuhrwesen ic., schafft gang neue Darfte, und öffnet neue Quellen bes Erwerbes. Dem Bechfel ber Martte folgend. verlaffen Sandel und Induftrie zum Theil die alten gewohnten Bahnen; Menschen und Capitalien wenden fich ben neuen Richtungen gu. Bleibt ein Landestheil in ber Erlangung und Uneignung neuer Berfehre-Mittel gegen andere gar ju febr jurud, fo verfinft er balb und unausbleiblich in die flaglichfte Berarmung; Strafen und Stabte veroben, ber allgemeine Bobiftand wird ericuttert, ber gewohnte Nahrungequell von Taufenden vertrodnet, alle Claffen - auch bie gablreiche, mit bem Landbau beschäftigte Bevölkerung*) — leiden und verlieren babei. Um meisten sinkt aber der fräftige Bürgerund Mittelstand, dieser Kern des Bolkes und sicherste Factor und Träger der gedeihlichsten Arbeit, der guten Sitten
und des wahren Fortschritts, der Repräsentant des Friedens
und der Intelligenz, welchem — wenn er sich nicht der
Trägheit und Schlafsheit hingibt, — aus einer sich täglich
versungenden Industrie immer neue Kräfte entquellen.

Für mehr, als Einen Gewerbzweig in den, von der Bupper - Sieg - Linie berührten Gegenden ist dieser Bahnbau eine wahre Lebensfrage!... Der Bergbau und das Hüttenwesen, das Eisen- und Stahlgewerbe des Siegener Landes und seiner Nachbar - Reviere, der Kreise Altenfirchen, Waldbroel und Gummersbach leiden bei einer längern Berzögerung auf das allerempsindlichste, und gehen ohne baldige Ausrüstung mit einer Eisenbahn-Berbindung, unwiederbringlich unter dem erdrückenden Alp der auswärtigen Concurrenz zu Grunde. Eben so wenig können andere wichtige Indistrie-Iweige im Bereich der Linie, wie namentlich die Tuchfabrisen an der obern Bupper 2c. ohne einen solchen Hebel länger besteben.

Das hohe Minister ium für handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist zwar seit dem verhängnisvollen Jahre 1848 mit eben so großer Beharrlichkeit, als Energie und Umssicht bemüht gewesen, die traurigen Folgen der seitdem in Bezug auf handel und Gewerbthätigkeit eingetretenen Unsicherheit

abzuwehren und beiben durch seste Drunng und Geseglichkeit, namentlich auch durch das heilsame Institut der Gewerb eräthe — fräftigen Schutz und Beistand zu gewähren. Seitdem haben sich auch in Preußen Handel und Gewerbe zu neuer Blüthe erhoben. Seit vorigem Winter aber sind in Kolge des

Digwachfes und der ich mantenden politischen Berhaltniffe, vorzüglich aber wegen ber von Frankreich aus befürchteten,

[&]quot;) Die Frangosen u. A. befolgen beffer ihren Spruch: C'est l'union qui fait la force!

^{**)} Das booffe Mag ber Binfen-Garantie in Preugen ift nur 31/2 pCt.

^{***)} Daß unsere Staatsregierung nicht, wie 3. B. in Belgien, die Aussührung des Eisenbah-Reges selbst übernommen, sondern diesselbe Privatgesellschaften überlassen hat, ist auch sonst zu beauern. Denn die Regierung ist ungleich besser im Stande, den Eisendahn-Bertehr zu regeln, die Intressen des Publitums zu wahren, eine wohlseilere Verwaltung zu erzielen, tüchtige Beamte anzusstellen ze.

^{*)} Die agrarischen Erzeugnisse werden den gewohnten Preis verlieren. Können die Landleute solche aber nicht gehörig verwerthen, so werden sie, die sonstigen Haupt consumenten der ftadischen Fabricate und Producte, davon nur wenig consumiren. Im ganzen Preuß. Staate nähren sich vom Lands oder Acerda gegenwärig 8,367,713 Personen, von welchen 6,591,573 denselben als Hauptgewerbe, 1,776,140 aber als Rebengewerbe betreiben. Mehr als die Hälte aller Einwohner sinden mithin ihren Erwerd im Acerba u; während in England nur der vierte Theil.

nur in ein neues Stadium getretenen politischen Krisis und beren Rückwirfung auf andere Länder, so wie der neuerbings entstandenen Ungewisheit für das fünstige Handels gebiet*), — überall, vorzüglich aber in Fabrisgegenden, große Stockung en im Handel und Wandel, Lähmung en der Haupterwerbszweige entstanden, weil der entmuthigte Speculationsgeist aus gerechter Bedenklichkeit die großen Betriebs-Fonds zurückhält ze.; wodurch viele Arbeiter-Familien außer Verdienst und Brot gesommen sind, und nunmehr müßig geben.

Dieser Müßiggang ist ein großes, sehr bedenkliches Übel, um so mehr, weil gegenwärtig die nothwendigsten Lebensmittel so hoch im Preise stehen — ein Übel, welches, wenn es sich selbst überlassen bleibt, wie ein Krebs um sich frißt, und nicht bloß die Industrie gefährdet, völlige Nahrungslosigkeit und Nothstand und körperliches Elend (Krankheiten der schlim mesten Art) erzeugt, sondern auch der Land streichere iu. Straßenbettelei, so wie der Auswanderungslust, und — was noch schlimmer ist — der bösen Saat so cia listischer und communistischen Verworfenheit starken Vorschub leistet, und die Ruhe und Sicherheit des Staates, gleichwie der einzelnen Gemeinden und Individuen, mit nicht geringer Gefahr bedroht. Die Noth lehrt viel Böses: sie bringt nicht bloß leiblichen, sondern auch viel geistigen Schaden.

Nichts thut daher in dieser Zeit dringender und gewaltiger Roth, als mit Auswand aller Kräfte, für lohnende Beschäftigung der arbeitenden Classen zu sorgen! . . . Die Vorsehung hat alle Menschen zur Thätigkeit bestimmt, und ihnen eben zu diesem Zwecke einen so großen Fonds von körperlichen und geistigen Kräften verliehen; sie hat zugleich dafür gesorgt, daß es ihnen an Gelegenheit zur Arbeit nie sehle. Darum hat sie es weise also gefügt, daß, wenn die Arbeit der Menschenhande, z. B. durch Zunahme der Maschinen, ein-

geht ober fich vermindert, eine neue Erfindung fogleich vielen Caufenben wieder Berbienft und Beschäftigung gibt.

Milbe Gaben wehren die Noth nicht bauernd ab: sie sind immer gleich verschlungen von ber Größe bes herrschenden Bedürsnisses. Anstatt der niederbeugenden Unterstützungen (Almosen) aus Staats- und Gemeindemitteln sollte man den bedrängten, darbenden Menschen lieber durch öffentliche Bauten einen, dem Baterlande nütlich en Berdienst verschaffen. Die innere Mission müht sich vergebens mit Ausrottung der geistig en und sittlichen Gebrechen des Bolses ab, wenn nicht gleichzeitig dem Orucke der leiblichen Roth abgeholfen und deren Duelle verstooft wird.

Unsere erleuchtete Regierung zählt zum Glück, auch nicht zu benen, welche bem Wohl ber zahlreichen Arbeiter-Classe zu geringe Ausmerksamseit zuwenden; sie wird nicht erst eine trübe, verhängnispvolle Zeit eintreten lassen, um dieser Classe Gerechtigkeit zu erzeigen. Durch Erfüllung einer, früher häusig vernachlässigten Pflicht kann allein die Wiederkehr einer so unruhigen und unheilvollen Zeit, wie das J. 1848 und 1849, verhütet werden. Möchte man hierin rechtzeitig das nachahmungswürdige, vorbauende Beispiel Belgiens, Englands und Rord amerikas vor Augen halten und besolgen!

Belebung bes Gewerhsteißes und Erleichterung bes Berfehrs sind das beste, weil fraftigste und zugleich natürlichste und unschällichste Mittel, um ein Bolf groß und glücklich zu machen. Die Geschichte der Welt lehrt, daß die Nationen immer nur durch wechselseitigen Austausch ihrer Producte und Gedanken, durch Handel, Schifffahrt und Kabrif-Industrie reich und angesehen geworden sind. Die Methode, welche die letzten Jahrhunderte und gezeigt haben, nehml. der vielsache Versuch, eben dasselbe Ziel durch Kriege, Eroberungen und Gewaltthaten aller Art zu erreichen, — ist nichts als eine rohe und ungerechte Abweich ung von dem natürlichen Beruse, welchen Moral und Verstand als die gesellschaftliche Basis der Menschen ausstellen*); dieselbe hat ihren Ursprung lediglich der Geistessschwachbeit der Massen selbst und der Leidenschaft ein-

^{*)} Die in materieller Beziehung bebeutendste und segensreichste Schöpfung unsers Jahrhunderts, der seit 1828 bestehende deutsche 3011- und Handelsterein, welcher so viele Schranken und hemmnisse des Berkehrs aus dem Wege geräumt und dem handel einen mächtigen Aufschwung gegeben hat; — ein Berk, das zu erhalten, zu krästigen und auszudehnen jeder deutschen Regierung heiligste Angelegendeit sein sollte, erscheint gegenwärtig durch schnöbe Intriguen im höchsten Grade gefährbet.

^{*)} Bergl. Caffiodorus, Variar. Lib. IX. Episf. 3: Aurum siquidem per bellum quaerere, nefas est; per maria, periculum; per falsitates, opprobrium: in sua vero natura, justitia. Honesta vero sunt lucra; per quae nemo laeditur. Et bene acquiritur, quod a nullis adhuc dominis abrogatur.

gelner Personen zu verdanken, welche es gewagt haben, aus der geistigen Rraftlosigfeit der Nationen Bortheil für sich

felbft zu ziehen.

Durch die Aussührung ber Wupper-Sieg-Bahn, burch ben Bau ber dasur erforderlichen Locomotiven und Waggons, die Schienen- und Räderlieferungen, vorzugsweise aus den vaterländischen Eisenwerken 2c. 2c. würden große Summen in Umlauf kommen, und Tausende von Menschen für mehrere Jahre Iohnende Arbeit, ja reichlichen Verdienst finden. Die Lage der untern und mittlern Volkschichten würde dadurch bedeutend erleichtert und dem Versehr und vielen Industrie-Iweigen ein neuer, fräftiger Impuls gegeben, welcher gewiß sehr wohlthätig auf die ganze Provinz einwirken würde. Die Bahn würde dem Staate für die zum Bau derselben verliehenen Mittel die reichlichste Entschädigung darbringen durch Hebung der Arbeit und des Geschäftsganges, so wie durch Erhöhung des materiellen Wohlstandes und der Wehr- und Steuerkraft der ihr zugehörigen Gebiete.

Das staatsofonomische Interesse geht also babei mit bem

induftriellen Sand in Sand.

Der Staat hat bemnach eben so, wie die Gemeinden bas größte und vielseitigste Interese daran, daß die Ansertigung dieser so überaus wichtigen Eisenbahn nicht länger aufgeschoben, sondern unverzüglich in Angriff genommen werde. Ein Unternehmen, welches nicht bloß die Wohlfahrt Einer Gegend, sondern mehrerer, ja des ganzen Staates so tief und nachhaltig berührt, verdient gewiß von Seiten der Staatsregierung und der Rammern alle mögliche Berüksschigung und thatfräftige Unterstützung; weßhalb wir uns den besten hoffnungen für die nahe Ausführung desselben getrost überlassen.

Sudeswagen, ben 21. Upril 1852.

Der Gewerberath:

S. Lüttringhaus, S. 28. Romberg, Borfigenber. Schriftführer.

Druck von W. Schelle in Wipperfürth.

