

I. Allgemeine Andeutungen.

Als zu Ende des Jahres 1832 die Handelskammern zu Düsseldorf und Elberfeld die Anlage einer Eisenbahn zwischen den beiden Städten in Anregung brachten, und die Anordnung provisorischer Comité's für diese Angelegenheit bewirkten, ließ das allgemein lebhafteste Interesse nicht befürchten, daß ein Zeitraum von mehr als vier Jahren hingehen würde, bevor eine definitive Entscheidung erfolgen könne.

Inzwischen haben die in unserm Vaterlande angeregten Eisenbahn-Unternehmen fast alle dieselben langwierigen Verhandlungen durchgehen müssen.

Wir können es jedoch als eine glückliche Vorbedeutung für die Eisenbahn zwischen Düsseldorf und Elberfeld betrachten, daß in dem langen Zeitabschnitte das Interesse unserer Actionaire nicht erkaltet, daß ihr Vertrauen, ungeachtet so mancher entgegengetretenen Hemmungen, nicht erschüttert worden ist.

Alle wesentlichen Hindernisse sind jetzt beseitigt, und wenn die Interessenten des Unternehmens auch ferner noch in Eintracht und Eifer zusammenwirken, wird der Zeitpunkt nicht ferne liegen, wo zur Ausführung eines Werkes übergegangen werden kann, das durch gemeinsames Streben für die Wohlfahrt und das industrielle Fortschreiten unserer Städte und ihrer Umgebungen, hervorgerufen worden ist.

Aber der durch die schwierigen und umfangreichen technischen Vorarbeiten so wie durch die Verhandlungen mit den Staatsbehörden veranlaßte Aufenthalt, hat in der That dem Unternehmen selbst, wesentliche Vortheile zugewendet.

Abgesehen davon, daß alle Beziehungen desselben einer gründlicheren Erörterung unterworfen werden konnten und die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit, Einträglichkeit und Ausführbarkeit der projectirten kostspieligen Anlage die vierjährige Probe bestand, sind im Gegensatz so mancher jetzt besiegten Schwierigkeiten, sehr günstige Erscheinungen eingetreten.

Wir rechnen hierzu besonders die mit dem Monate August d. J. beginnende Wirksamkeit der Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, deren Centralpunkt die Stadt Düsseldorf ist.

Dieser Bund der Rheinstädte in Preußen, Nassau und Rheinbessen ist eine wesentliche Stütze unserer Eisenbahn; die vereinte Flagge der enge verbundenen Staaten wird uns Personen in reicher Zahl zuführen, die auf unserer Eisenbahn im schnellen Fluge landeinwärts, zu den Lieblingszügen der Gewerthätigkeit eilen.

Die großen Massen der Materialien und sonstiger Gegenstände, die dieser Bezirk zu seiner Industrie und zu den Lebensbedürfnissen seiner Bewohner bedarf, werden der Eisenbahn ebenfalls durch diese Dampfschiffahrt größtentheils zugewendet, die künftig in ihrer geregelten Fahrt gleichsam eine Fortsetzung der Eisenbahn sein wird.

Anderer wesentliche Begünstigungen für die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn erblicken wir in dem bald vollendeten Freihafen von Düsseldorf, in der hier im Plane begriffenen Anlage einer stehenden Rheinbrücke, in der von der Stadt Neuss vollführten Schiffbarmachung der Erft bis zu ihrer Mündung unweit Düsseldorf; letzteres wird besonders für den raschen und wohlfeilen Getreidetransport von dem bedeutendsten Fruchtmarkte der Provinz nach dem ostrheinischen Fabriklande, von außerordentlicher Wichtigkeit werden.

Auch mögen wir es als eine günstige Folge der verzögerten Ausführung betrachten, daß inzwischen das Verhältniß der Local-Eisenbahn zwischen Düsseldorf und Elberfeld zu andern Eisenbahnen geordnet werden konnte, so daß die frühern Beschränkungen in der Wahl der Bahnrichtung fast beseitigt sind, und der Ausbau in freierer Bewegung selbstständig begonnen und vollführt werden kann.

Endlich haben wir in den unter Vorarbeiten und Verhandlungen entschwundenen vier Jahren das stete und rasche Fortschreiten der Gewerthätigkeit und des Handels in dem Gebiete unserer Eisenbahn beobachten können, wodurch wir in den Stand gesetzt werden, die Frequenz der Bahn in Rücksicht auf die Zunahme des Verkehrs, bei ihrer ersten Anlage schon zu berücksichtigen.

Die Städte Düsseldorf (32,253 Einwohner) und Elberfeld mit Barmen (62,379 Einwohner), welche zunächst durch die in Rede stehende Eisenbahn verbunden werden sollen, gehören zu den wichtigsten Deutschlands.

Düsseldorf bildet den Mittelpunkt der eben so schönen als reichgesegneten Länder Jülich, Cleve, Berg, welche mit einem Theil der ehemaligen churkölnischen Lande, die ostrheinischen Kreise von Elberfeld, Solingen und Lennep und die westrheinischen von Grevenbroich, Neuß, Gladbach und Crefeld umfassen, wo in dem gewerbthätigen Theile auf einer Quadratmeile über 12,000 Menschen wohnen und eine Gesamtbevölkerung von mehr als 400,000 Einwohner, das bewunderungswürdige Bild einer so vielseitigen Regsamkeit darstellt, das in Deutschland nirgendwo, in einem solchen Flächenraume, vorhanden ist.

In der heitern Landschaft der Rheinebene, wie östlich im Kranze der heimatlichen Berge, und westlich in den reichen, üppigen Fluren des linken Rheinufers, breiten sich, wie hingefäet, Tausende von Niederlassungen aus, überall die Zeichen geregelter Thätigkeit darstellend, deren Lohn in dem allgemein verbreiteten Wohlstande, auf den ersten Blick erkannt wird, — ein Wohlstand der seine felsenfeste Stütze in dem eigenthümlichen Nationalfleisse findet, den selbst die drückenden vieljährigen Kriege nicht zu erschüttern vermochten.

Wie in einem solchen Landestheile überhaupt ein stetes Fortschreiten in den Förderungsmitteln der Industrie die Grundbedingung der Erhaltung des gewonnenen Höhepunktes ist, so konnte es nicht fehlen, daß die Anlage von Eisenbahnen, als sie sich in Nordamerika und England besonders erprobt hatten, schnellen Anflang fand.

Der praktische Blick der betriebsamen Bevölkerung erkannte bald, wie notwendig insbesondere eine Eisenbahnverbindung zwischen Düsseldorf und Elberfeld sein würde, und wie die Einträglichkeit dieser Anlage keinem Zweifel unterliege.

Düsseldorf ist durch seine Lage am Rhein der nächste und beste Hafen für den ost- und westrheinischen Theil des Regierungsbezirks nicht nur, sondern auch für den wichtigen Fabrik-Distrikt der westphälischen Mark.

Von Düsseldorf aus bezieht die Fabrikgegend beider Rheinseiten zunächst die ansehnliche Masse der Materialien aller Art zu ihrer Industrie, sodann die vielfachen Produkte, die der großen Volksmenge zur Befriedigung der Lebensbedürfnisse unentbehrlich sind, während ein wichtiger Theil der Erzeugnisse der Fabriken und Manufakturen wiederum im vaterländischen Hafen zu Düsseldorf die schwelenden Segel oder die schäumenden Räder der Dampfschiffe findet, um in ferne Länder bis über das Weltmeer, ausgeführt zu werden.

Wie bedeutend dieser Verkehr ist, der sich unter Preußens Landeshoheit von geringen Anfängen vermehrt und sich durch die Wirksamkeit des Zollvereins wie durch

die Wiederherstellung der freien Rheinschiffahrt, in Gemäßheit des Traktats der Uferstaaten vom 31. März 1831, consolidirt hat, geht aus folgenden amtlich mitgetheilten Angaben hervor:

Im Jahr 1836 sind im Hafen von Düsseldorf 1606 beladene Schiffe von 10 bis 140 Last Ladungsfähigkeit (darunter 366 Dampfschiffe) angekommen und abgegangen.

Die Gütereinfuhr betrug:

a. vom obern Rhein	900,136 Etr.
b. vom niedern Rhein	555,406 "
c. zu Lande	90,000 "

zusammen 945,542 Etr.

abgesehen davon, daß durch die Stürme im Spätjahr 1836 viele Schiffe mit reichen Ladungen bis über den Jahreschluß hinaus aufgehalten worden sind.

Die Ausfuhr der Güter zu Schiffe betrug im Jahr 1836: 113,144 Etr. Zu Lande wurden unter andern etwas über 300,000 Etr. Handelsgüter durch die hiesigen Expeditionshäuser befördert, welche zum größten Theile den Weg nach Elberfeld passirten.

Diese Handelsgüter und die großen Massen der Lebensbedürfnisse, Bau- und Brennmaterialien, werden der künftigen Eisenbahn zur Beförderung eben so anheimfallen, als diejenigen Güter, welche von den westphälischen und den westrheinischen Heerstraßen so wie von der holländischen Chaussee des rechten Rheinufers herkommend, transitiren.

In Düsseldorf hat das Expeditionsgeschäft, diese wesentliche Stütze der künftigen Eisenbahn, einen Umfang erreicht, der in der Masse dem Expeditionsverkehr der Stadt Köln sehr nahe steht, alle übrigen Rheinstädte aber übertrifft.

Zwar hat sich der Eigenhandel bis jetzt nicht in demselben Verhältnisse empor gehoben, allein auch für ihn wird der Zeitpunkt rascher Entwicklung eintreten, sobald Eisenbahn, Dampfschiffahrt und Freihafen vereint die Elemente des Aufschwungs bilden, und den Unternehmungsgeist anfeuern werden.

Der übrige Gewerbleiß Düsseldorfs ist dagegen in reger Entfaltung begriffen, und es sind in neuerer Zeit mehrere wichtige gewerbthätige Etablissements entstanden.

Nicht leicht bietet aber auch eine Rheinstadt so viele Begünstigungen für den Gewerbleiß dar, wie Düsseldorf sie in der Benutzung der verschiedenen Arme des Düsseldorf, in der Wohlfeilheit des Baumaterials zu Fabrikgebäuden, und in den billigen Kosten des Unterhalts der arbeitenden Klasse, gewährt.

Im Personenverkehr der Posten nimmt Düsseldorf, nach amtlichen Nachrichten, nächst Berlin und Köln, den ersten Rang im preussischen Staate ein, abgesehen davon, daß

eine große Anzahl von Fremden die hier ankommen, sich der Dampfschiffe und der Mietwagen oder eigener Equipagen bedient.

Aber nicht der geschäftige Verkehr allein führt tausende der reisenden Personen nach Düsseldorf. Auch die anmuthige Gegend, die reizenden Gartenanlagen und so manche Gelegenheit zur Erheiterung, veranlassen es, daß die Umgegend von mehr als zehn Meilen, die freundliche Düsseldorf als Vereinigungspunkt betrachtet. Die schönen Künste, namentlich die berühmte Kunstschule unter Schadows Leitung, haben ihm einen solchen Reiz verliehen, daß zahlreiche Fremde den Meisterwerken derselben besonders bei den jährlichen Ausstellungen, ihre Huldigungen darbringen.

Von gleicher Bedeutung in Bezug auf das Eisenbahnunternehmen ist der andere Endpunkt, Elberfeld = Varmen, allenthalben berühmt durch großartigen Gewerbfleiß und Handel, der Centralpunkt des bergisch-mär-

fischen Fabrikbezirks der sich über die Flußgebiete der Wupper, Ruhr, Lenne, Volme und Ennepe ausbreitet.

Was der stets fortschreitende Kunstfleiß in tausend Gestalten und Schattirungen aus Seide, Wolle, Baumwolle, Leinen, Farbestoffen und Metallen hervorzubringen vermag, von den einfachsten Bändchen bis zu dem reichsten Stoffe, von dem schlichten Nagel bis zum colossalen Cylinder der Dampfmaschine, von kunstlosen Plantagenmesser bis zur feinsten Damascener-Klinge, ist alles in diesem Fabrikbezirk, als in einem Pantheon des Gewerbefleißes, vereinigt.

An seiner Nordgränze bespühlt die Ruhr die mächtigen, für Jahrtausende hinreichenden Steinkohlenlager, deren Ausbeute einen wichtigen Gegenstand der Beförderung auf der Eisenbahn bilden werden, wenn der Anschluß unserer Localbahn mit jener, welche die Kohlenfelder der Grafschaft Mark durchziehen soll, zu Stande kommt.

II. Verkehrsverhältnisse.

Aus dem Vorhergehenden entwickelt sich die Bedeutung des Verkehrs zwischen Düsseldorf und dem Wupperthale von Elberfeld und Varmen.

Die große Bevölkerung dieser Städte und des Bezirks der Eisenbahn überhaupt, — die vielseitig verzweigten Geschäftsinteressen, und der Umstand, daß die Straße zwischen Düsseldorf und Elberfeld eine der großen Routen bildet, welche von Frankreich und Belgien nach Norddeutschland und umgekehrt führen, erklären den bedeutenden Güterzug, der jetzt schon die Heerstraße belebt, und die große Zahl der Reisenden auf derselben.

Die Masse der Güter, welche im Jahr 1838 diese Heerstraße passirten, ist nach Maassgabe der eingenommenen Wegeelder auf beinahe eine Million Ctr. ermittelt worden.

In dieser Centnerzahl sind die Ladungen desjenigen Fuhrwerks nicht begriffen, das auf den Seitenstraßen, namentlich zur Werdenischen Straße abgeht, und wofür also die künftige Eisenbahn nicht benützt werden kann. Auch der Local-Verkehr zwischen Elberfeld und Mettmann und zwischen Düsseldorf und Mettmann auf der jetzigen Straße, ist in obiger Summe nicht enthalten, da hierfür an der Mettmanner Variere, deren Empfang der Berechnung zum Grunde liegt, kein Wegegeld gezahlt wird.

Die nachstehenden Bestandtheile der erwähnten Gütermenge sind den Ein- und Ausgangstabellen des Haupt-

Steuer-Amtes zu Düsseldorf und den Notizen der Expeditionshäuser entnommen.

1. Handelsgüter; hiervon sind im Ganzen 319,052 Ctr. in Düsseldorf angekommen, wovon etwa $\frac{2}{3}$ nach dem Wupperthale von Elberfeld und Varmen gingen, also in runder Zahl 255,300 Ctr.
2. Handelsgüter der Ausfuhr über Düsseldorf, 113,144 Ctr., davon ebenfalls $\frac{2}{3}$ aus dem Wupperthal und weiter 90,500 "
3. Getreide 197,000 "
4. Baumaterialien, als Holz, Schiefer, Dachziegel u. 46,000 "
5. Produkte des Innern, Gemüse, Getränke u. 97,000 "
6. Handelsgüter allerlei Art, welche weiter herkommend, auf der Heerstraße zwischen Düsseldorf und Elberfeld transitiren 303,000 "

Im Ganzen 989,000 Ctr.

Sobald die projectirte Eisenbahn zur Verbindung der Weser mit dem Rhein ausgeführt sein wird, werden auf derjenigen Section, welche die Ruhrkohlenfelder durchzieht, die Steinkohlen für einen bedeutenden Theil des