

Denkschrift

betr. den

Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Montabaur nach Ems

als Fortführung der Westerwald-Querbahn
von Westerburg über Montabaur an die Lahn.



s 5
2

Archiv der St. St. St.

BAD EMS

BH 9 Bs 5.22

48

Denkschrift

betr. den

Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Montabaur nach Ems

als Fortführung der Welterwald-Querbahn
von Weiterburg über Montabaur an die Eahn.



J. Breuer sen., Coblenz, Burgstraße 20.

Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
I. Geschichtlicher Rückblick	3
II. Ausführung der Bahnlinie	4
III. Wirtschaftliche Verhältnisse der Gegend	7
IV. Wirtschaftliche Bedeutung der Bahn	10
V. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse	12
VI. Strategische Bedeutung der Bahnlinie	13
VII. Baukosten der Bahn	14
VIII. Ertragsberechnung der Bahn	14
IX. Schlußwort	18
X. Kostenüberschlag	19
XI. Verzeichnis der Ortschaften	22
XII. Verkehrsnachweis	23
XIII. Wirtschaftliche Verhältnisse	24
XIV. Lage- und Höhenplan.	

I. Geschichtlicher Rückblick.

Die Anfänge der Bestrebungen, den Westerwald durch eine Eisenbahn mit der Lahn zu verbinden, liegen schon Jahrzehnte zurück. Allen damaligen Bemühungen ist der Erfolg versagt geblieben, wahrscheinlich, weil damals noch andere, dringlichere Bahnverbindungen auf dem Westerwalde der Ausführung harften. Wir haben hauptsächlich die Westerwald-Querbahn von Westerburg nach Montabaur im Auge, die inzwischen genehmigt ist, und dem baldigen Ausbaue entgegensteht. Dieser Umstand gab den Anstoß dazu, daß man die lange ruhenden Bestrebungen wieder aufnahm, in der Hoffnung, jetzt ein geneigtes Entgegenkommen bei der Staatsverwaltung für die hierauf bezüglichen Wünsche zu finden. Bildet doch die von uns angestrebte Bahn den naturgemäßen Abschluß der Westerwald-Querbahn und ihre Verbindung mit der Lahn bezw. mit dem Rheinhafen in Oberlahnstein. Daß diese Auffassung in weiten Kreisen herrscht, zeigen die Bemühungen der Gegenden, die für eine solche Bahn in Betracht kommen können. Denn außer der von uns geplanten Linie nach Gms macht man von anderer Seite den Vorschlag, die Westerwald-Querbahn durch das Gelbachtal nach Nassau an die Lahn zu führen. Auf diese und sonstige Vorschläge, die auf eine Bahnverbindung über Hilscheid nach Niederlahnstein hinauslaufen, wollen wir nicht eingehen, und nur hervorheben, daß unseres Erachtens bei solchen Vorschlägen die Rücksichten auf örtliche Interessen zu sehr in den Vordergrund treten. Selbstredend sind diese im Allgemeinen zu berücksichtigen, aber man darf darüber die weiteren Gesichtspunkte, die der Staat beim Bau seiner Bahnen festhalten muß, nicht außer Acht lassen oder zurückschieben. Von diesem Standpunkt ausgehend sind wir der Ansicht, daß es bei dem Vorschlage zu einem Bahnbau darauf ankommt, den Nachweis zu liefern:

1. Daß die Bahn auch wirklich mit den gewöhnlichen Mitteln der Technik ausführbar und betriebsfähig ist.
2. Daß sich die Kosten der Ausführung nicht unverhältnismäßig hoch stellen werden.
3. Daß demnach auf Grund der Verkehrsrechnungen sich eine angemessene Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erwarten läßt; mithin

4. die wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse den Bau der Bahn erheischen und ihr die zur Ertragsfähigkeit erforderlichen Einnahmen bringen; daß
5. endlich auch in militärischer Hinsicht die Bahn von Wichtigkeit ist und die Schlagfertigkeit unseres Heeres erhöht.

Es wird sich immer wieder fragen, ob eine geplante Bahn diesen Erfordernissen entspricht, und wenn es sich um zwei oder mehrere Konkurrenzpläne handelt, welcher davon den vorgenannten Anforderungen am meisten und besten gerecht wird. Um diese Frage einer Klärung entgegen zu führen, haben wir die nötigen Unterlagen, welche für die von uns erstrebte Linie in Betracht kommen, gesammelt und sie den nachstehenden Darlegungen zu Grunde gelegt. Durch diese und die dieser Deutschrift beigelegten beiden Pläne wird es unschwer möglich sein, einen Vergleich zwischen den einzelnen vorgeschlagenen Linien zu ziehen und zu prüfen, welche von ihnen am bauwürdigsten und daher zur Ausführung zu empfehlen ist. Wir wollen daher im Nachstehenden die einzelnen oben angegebenen Punkte bezüglich der Linie Montabaur-Gms einer näheren Erörterung unterwerfen und zeigen, daß diese Linie voll und ganz den oben erwähnten Anforderungen entspricht.

II. Ausführung der Bahnlinie.

Durch den dieser Deutschrift beigegebenen Lage- und Höhenplan wird die Bahnlinie in ihrer Führung und in ihren Steigungs- und GefälLENverhältnissen näher veranschaulicht. Daraus ist ersichtlich, daß sie sich eng an den Verkehr und an das Gelände anpaßt, und daß sie somit den günstigsten Weg zu verfolgen bemüht ist. Denn nicht bloß die leicht erreichbaren Ortschaften sucht sie auf, sondern nähert sich auch den mehr abseits gelegenen Orten, soweit es mit einer zweckmäßigen Ausgestaltung der Linie bezüglich ihrer Steigungs- und Krümmungsverhältnisse vereinbar ist. (Siehe Lageplan.) So ist es gelungen Neuhäusel, Eitelborn und bei der längeren Linie Welschneudorf, Ober-Elbert, Daubach, Untershausen, Stahlhofen, Bladernheim, Neckenthal, Ettersdorf, Ruppenrod, Zffelbach, Giershausen, Kirchähr, Gackebach, Horbach und Hübingen d. h. den ganzen oberen Teil des Gelbachtals, wo die meisten Ortschaften liegen, in den Verkehrsbereich unserer Bahn hineinzuziehen. Neben diesen Vorteilen des Verkehrs wird auch sodann noch eine günstige Linienführung bezüglich des leichteren und billigeren Ausbaues der Bahn gewonnen und außerdem ergeben sich dadurch günstigere Betriebsverhältnisse. Betrachtet man die Bahnlinie selbst im Allgemeinen, so erstieht man aus den Plänen, daß nirgendwo außergewöhnliche Schwierigkeiten weder

dem Bau noch dem Betriebe entgegenstehen. Der Bau ist trotz des verhältnismäßig ungünstigen Geländes ohne Tunnel ermöglicht. Die Erdbewegungen sind geringer wie diejenigen bei mancher anderen Bahn in gebirgigem Gelände. Auch die Bauwerke halten sich überall in den bei Gebirgsbahnen üblichen Grenzen, so daß man die Bauverhältnisse als günstig bezeichnen darf.

Die für den Betrieb in Betracht kommenden Gefälle, Steigungen und Krümmungen entsprechen ebenfalls normalen Anforderungen und gehen nirgendwo über die vorgeschriebenen Grenzen hinaus. (Siehe Höhenplan.) Künstliche Einrichtungen zur Ueberwindung starker Steigungen und Gefälle (Zahnstangen) sind also nicht erforderlich; vielmehr ist der Betrieb als gewöhnliche Abhäftionsbahn unter normalen Bedingungen durchführbar.

Im Einzelnen ist über die Linienführung das Folgende hervorzuheben:

Die Einmündung der Bahn ist in Gms-Lindenbach gedacht. Für die Wahl dieser Station kam in erster Linie ihre Lage gegenüber dem Gmsbachtal in Betracht, an dessen Ausmündung bei Stadt Gms sie mit einem Bogen die Bahn überschreitend an der Berglehne entlang unter Vermeidung bebauter Stadtteile in das genannte Tal einbiegt. Oberhalb der Stadt ist eine Horizontale eingelegt, die eventl. als Haltestelle benutzt werden kann. Das Tal weiter hinauf verfolgend berührt die Bahn alsdann die Silberschmelze mit den Arbeiterkolonien Fahrenberg, Eisenbach und Pfingstwiese. Hier muß zum Anschluß der Silber- und Bleibergwerke eine Haltestelle angelegt werden, die für die Werke einen guten Betrieb ermöglicht. Dies ist geschehen und die Höhenlage so gewählt, daß die Werke ihre Gleise leicht hier an die Gleise der neuen Bahn anschließen können. Weiter hinauf ist bei km 6,475 eine Horizontale von 200 m Länge als Haltestelle für Arzbach eingelegt und diese bis auf 750 m möglichst nahe an den Ort herangerückt. Auch für Eitelborn ist diese Haltestelle nicht allzuweit entfernt (etwa 1,7 km.) Von hier aus muß die Bahn zum Zwecke der Längsentwicklung und zur Gewinnung einer für den guten Betrieb geeigneten Steigung in das Seitental einbiegen. Jedoch wird dadurch erreicht, daß Cadenbach unmittelbar an die Bahnlinie herankommt, und daß ferner auch Renshänsel leicht die Bahn benutzen kann. Denn es ist von der bei Cadenbach eingelegten und als Haltestelle gedachten Horizontale in km 8,800 nur 1,4 km entfernt und hat dorthin einen anscheinend guten Weg.

Von Cadenbach wendet sich die Linie an der östlichen Berglehne wieder zurück in das Kennelbachtal und steigt an seinen nördlichen Abhängen bis zur Höhe des Bergrückens, die bei km 15,180 erreicht wird. Weil hier mehrere gute Fahrwege kreuzen, ist, namentlich zum Zwecke der Holzabfuhr, eine Verladestelle bei km 15,700 angenommen. Diese liegt auch

nicht allzuweit von Ober-Elbert und Welschnendorf, die beide dorthin brauchbare Wege haben. Von dieser Verladestelle aus schlägt die Linie eine nördliche Richtung ein, schwenkt aber dann schon bei km 18,0 nach Osten bis zum Bahnhof Nieder-Elbert in km 19,0 und geht dann nördlich dicht an Nieder-Elbert vorbei. Sodann geht die Linie südlich um Holler herum — hier ist eine eventl. als Haltestelle für Holler, Untershanfen, Daubach und Stahlhofen auszubildende Horizontale eingelegt — und schlägt dann eine nördliche Richtung ein bis zur Haltestelle Wirzenborn und erreicht dann den Endpunkt der Bahn in Montabaur.

Die längere Linie zweigt bei km 15,500 der vorherbeschriebenen Strecke ab, geht erst östlich, dann südlich gegen Welschnendorf hin. Für dieses und Ober-Elbert ist an der Gabelung der Straße nach Ober- und Nieder-Elbert eine Haltestelle geplant. Nachdem die Linie alsdann das Stelzenbachtal überschritten hat, verläuft sie in nordöstlicher Richtung an Daubach vorbei bis zur Haltestelle in Stahlhofen in km 22,050. Mit einem Bogen geht sie dann nach Nord-Westen bis zum Bahnhof für Nieder-Elbert und Holler bei km 26,0. Unmittelbar nach Ueberschreiten des Nieder-Elberter Bachtals geht die Linie in nördlicher Richtung bis zum Einlauf in den Bahnhof zu Montabaur.

Diese Linie ist ja zwar etwas länger als die erstbeschriebene, aber sie hat den Vorzug, daß sie eine ganze Zahl Ortschaften des oberen Teiles des Gelbaches in ihren Verkehrsbereich zieht und dadurch selbstredend eine Eisenbahn durch dieses Tal an die Bahn überflüssig macht. Dann aber auch werden die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse durch die längere Linieneentwicklung günstigere, sowie endlich auch die bauliche Ausführung leichter sich gestalten, weil die Bahn sich dem Gelände anschmiegen kann, und die Erdbewegungen sich verringern. In Folge dessen dürften sich die Ausführungskosten ja selbstredend etwas höher stellen als die der kürzeren Linie, aber doch nicht in geradem Verhältnis zur Mehrlänge. Auch dürfte es beim Betriebe kaum viel verschlagen, ob ein Zug vielleicht 3—5 Minuten mehr braucht, um die Strecke von Montabaur nach Gms zurückzulegen, wenn der Bahn dadurch ein vermehrter Verkehr zugeführt wird, indem zahlreiche Ortschaften an sie angeschlossen und sonstige wirtschaftliche Vorteile erreicht werden.

Wenn auch überall schon bei diesem allgemeinen Plane danach gestrebt wurde eine möglichst günstige Linie zu wählen, so dürfte es sich vielleicht bei der Ausarbeitung der Ausführungspläne noch hier und da ermöglichen lassen, etwas günstigere Verhältnisse zu schaffen. Sedenfalls aber glauben wir durch vorliegende Pläne den Nachweis zu erbringen, daß die Ausführung der Bahn keine besonderen Schwierigkeiten bietet und daß der normale Betrieb möglich ist.

III. Wirtschaftliche Verhältnisse der in Betracht kommenden Gegenden.

Aus dem dieser Deutschrift angehängten Uebersichtsplan ist ersichtlich, daß zahlreiche Ortschaften durch die Bahn unmittelbar und mittelbar an den Verkehr angeschlossen werden.

Ihre Namen und Einwohnerzahl sind in dem hier beigegebenen Verzeichnis aufgeführt. Danach berührt die Bahn unmittelbar 16 Orte mit zusammen 17 521 Einwohner und mittelbar 20 Orte, die von 6345 Personen bewohnt werden. Die Bevölkerung gehört teils zum Unterwesterwald-Kreis, zum Teil dem Unterlahnkreis an, so daß also beiden Kreisen durch den Bahnbau erhebliche Vorteile gebracht würden.

Die von der geplanten Bahn durchzogene Gegend zeigt geographisch und topographisch den Charakter einer Gebirgslandschaft. Von der Lahn aus muß die Bahn in fortwährender, nur von wenigen wagerechten Strecken unterbrochener Steigung die Höhe des Westerwaldes gewinnen, die bei km 15,⁶ erreicht wird und von dort allmählich bis zum Einlauf in den Bahnhof Montabaur wieder hinabfallen.

Allenthalben an den Gebirgsabhängen sind teils schon Steinbrüche angelegt, teils ist für solche geeignetes Material vorhanden, das nur der Gewinnung harrt. In großer Menge steht hier brauchbares schönes Steinmaterial zu Gebote, das für die Ausführung von Hoch- und Tiefbauten sehr geeignet ist. Allein bisher konnte ein Aufschluß und ausgiebiger Betrieb nicht stattfinden, weil die Beförderung der gewonnenen Steine nicht möglich oder doch zu kostspielig war. In Folge dessen sind die Steinbrüche meist still gelegt, andere nicht erschlossen worden. Dasselbe gilt von den an verschiedenen Stellen ermittelten Erzvorkommen. Auch diese können nicht ausgebaut werden, weil ein lohnender Betrieb durch die schwierigen Beförderungsverhältnisse ausgeschlossen ist. Wenn dagegen eine leistungsfähige Eisenbahn zur Beförderung der Grubenerzeugnisse zu Gebote steht, mit der man die Erze entweder zu eigenen Verhüttungsanlagen oder zum Versand nach anderen Hütten bringen kann, dann würden sich gewinnbringende Bergwerksanlagen einrichten und der Bahn reichliche Gütermengen zur Befrachtung überweisen lassen. Obwohl der obere Westerwald reich an Braunkohlenfeldern ist und nicht bloß den einheimischen Bedarf decken, sondern auch ansehnliche Mengen nach anderen Landesstellen versenden könnte, muß heute die Lahngegend ihren Kohlenbedarf aus weiter Ferne beziehen. (Steinkohlen aus den Saarbrücker- oder westfälischen Gruben, Braunkohlen und Braunkohlenbriketts aus der Brühler Gegend.) Daß solche Zustände den

gefunden wirtschaftlichen Grundsätzen nicht entsprechen, liegt auf der Hand. Eine Eisenbahnverbindung von Montabaur nach Gms würde darin sofort eine vorteilhafte Veränderung bringen, indem dann die einheimische, vorzügliche Kohle der Lahn zugeführt und hier verwendet werden könnte.

Hervorzuheben ist sodann noch ferner der bedeutende landwirtschaftliche Verkehr und die ganz erheblichen Erzeugnisse der auf der Strecke liegenden Wälder. Diese bedecken allein eine Fläche von 4176 Hektar und die Gesamtfläche des Acker- und Wiesenlandes beträgt 6185 Hektar. Der Viehbestand beziffert sich auf 6042 Stück. In Cadembach ist der Mittelpunkt für den Vertrieb der Erzeugnisse des Viehstandes auf dem Westerwald.

Mit welchen Schwierigkeiten dieser umfangreiche Handel zu kämpfen hat, braucht nur angedeutet zu werden, indem man auf die weiten Entfernungen hinweist, auf welche diese landwirtschaftlichen Massenerzeugnisse nach der Vertriebsstelle herangeschafft werden müssen. Zweifellos wird dieser Handel durch die Bahn eine große Erleichterung erfahren, wesentlich gefördert und unterstützt werden. Auch der Viehverkehr würde durch die Ausführung der Bahn erleichtert und gehoben und ebenfalls der Bahn ansehnliche Einnahmen bringen. Insbesondere gilt dies für die in Montabaur stattfindenden Viehmärkte, zu denen das Vieh weither auf den nicht überall guten Wegen herangetrieben werden muß. Daß der Landwirtschaft dadurch große Kosten und Lasten entstehen, die durch Ausführung der Bahn erspart werden, ist nicht zweifelhaft. Für das in den Wäldern zum Abtrieb kommende Holz sind oft nur mit Mühe und zu niedrigen Preisen Abnehmer zu finden, weil die Abfuhr durch die Achsenfracht allzusehr verteuert wird. Ganz anders und für den Staat, der im Bereich der von uns geplanten Linie große Waldungen besitzt, und für die Gemeinden vorteilhafter gestaltet sich der forstwirtschaftliche Betrieb, wenn eine bequeme und billige Abfuhr des Holzes möglich ist. Selbstredend können dann die Holzkäufer bessere Preise zahlen und haben dennoch höhere Gewinne, weil sie sehr bedeutende Ersparnisse bei Beförderung des angekauften Holzes erzielen. Mit Rücksicht hierauf und auch um den Steinbruchbetrieben bessere Beförderung ihrer Steine zu ermöglichen, sind namentlich auf der Höhe besondere Halte- oder Verladestellen für Holz und Steine bei der geplanten Bahn vorgesehen. (Siehe Lage- und Höhenplan.)

Von den industriellen Anlagen seien nur hervorgehoben: das Gmser Blei- und Silberbergwerk, das allein über 1200 Leute beschäftigt, die Krugfabriken in Arzbach, die dort und an anderen Stellen befindlichen Mühlen, Ziegeleien, Sties- und Sandgruben, Tongruben und Basaltbrüche. (Siehe Tabelle.)

Nicht weniger aber würde auch die geplante Eisenbahn für den Personenverkehr große Vorteile bieten. Aus dem beiliegenden Lageplan kann man

ersehen, daß die Bewohner der von der geplanten Bahn mittelbar und unmittelbar berührten Orte zum größten Teil stundenweite Wege machen müssen, um an die Lahn und die Lahnbahn einerseits oder andererseits nach Montabaur zur Bahn zu kommen, je nachdem ihre Geschäfte die Benutzung der einen oder anderen Bahnlinie bedingen.

Die Erreichung der Lahnbahn aber ist wegen der starken Steigungen der von der Höhe zu Thal führenden Wege mit besonderen Schwierigkeiten für Personen und Fuhrwerk verbunden. Letzteres zieht häufig den erheblich weiteren Weg nach Montabaur und den dadurch für die Güterbeförderung unvermeidlichen Umweg vor, um die nach der Lahn hinführenden steilen Wege zu vermeiden. Der wirtschaftliche Schaden an Zeit und Arbeitsaufwand ist, wie leicht einzusehen, ein ganz bedeutender. Seinen Umfang erkennt man an der Menge Güter (siehe Nachweisung), die heute durch Fuhrwerk mit großen Opfern an Zeit und Müheveraltung zur nächsten Bahnverbindung gebracht werden müssen. Mit einem Schlage würde die Bahn alle diese wirtschaftlichen Verhältnisse zum besseren wenden, und der Wohlstand der Bevölkerung günstig beeinflusst werden. Ihre Leistungsfähigkeit und Steuerkraft, die in dem angehängten Verzeichniß nachgewiesen ist, würde vermehrt bezw. gesteigert werden.

Auch die jetzt durch den Fuhrwerksverkehr stark in Anspruch genommenen und belasteten Provinzial- und Gemeindewege würden durch den Bahnbau entlastet, weil die Achsenfrachten sich naturgemäß verringern würden. Die Unterhaltungskosten der Straßen würden geringer und mithin für Provinz und Gemeinden namhafte Ersparnisse erzielt.

Durch den Bau der geplanten Bahn würde aber nicht bloß, wie oben dargelegt, die Ausfuhr der Gegend vermehrt, sondern auch die Einfuhr aller Art sich vergrößern. Der Bezug von Bedarfsgegenständen, den man jetzt naturgemäß auf das äußerste Maß beschränkt, würde der leichteren Beförderung und bequemeren Erlangung wegen ausgedehnt und Düngmittel aller Art, Saatgetreide, Lebensmittel, Baumaterialien, eiserne Träger, landwirtschaftliche und industrielle Maschinen, Stoffe, Kleidungsstücke und viele andere Gegenstände eingeführt werden. Endlich ist auf die an verschiedenen Stellen betriebene Fischzucht und die Fohlen- und Pferdezucht hinzuweisen. Auch diese wird, wenn man mit der Eisenbahn diese Gegenden leichter erreichen kann, einen großen Aufschwung nehmen.

Zur Hebung und Förderung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Gegend ist demnach der Bau der geplanten Bahn von großer Bedeutung. In welchem Maße dies der Fall ist, soll im folgenden Abschnitt näher erörtert werden.

IV. Wirtschaftliche Bedeutung der Bahn.

Die Erkenntnis der hohen wirtschaftlichen Bedeutung einer Eisenbahnverbindung ist allmählich auch in die entferntesten Gegenden gedrungen. Auch das platte Land kann sich der Einsicht nicht verschließen, daß überall da, wo Eisenbahnen den Verkehr aufnehmen, sich der Wohlstand der Bevölkerung hebt, und daß diese in ihren Verhältnissen vorwärts kommt. Daher erklärt sich das allgemeine Bestreben der Gegenden, die noch keine Bahnverbindung haben, endlich auch an den großen Eisenbahnverkehr angeschlossen zu werden. Wenn man erwägt, welche große greifbare Vorteile die Nähe einer Eisenbahn bietet, dann ist das leicht erklärlich. Nicht bloß, daß alle Boden- und gewerbliche Erzeugnisse leichter abgesetzt und der Boden und die gewerblichen Anlagen besser ausgenutzt werden können, sondern auch die tatsächlichen Ersparnisse beim Absatz der eigenen Ware und beim Bezug der fremden Ware spielen eine große Rolle. Einige Beispiele, für welche uns die Unterlagen vorliegen, mögen zeigen, um welche Beträge es sich bei dem Güterverkehr in dieser Gegend handelt.

Der Ort Gadenbach mit rund 550 Einwohnern bezieht nach seinen Angaben jährlich an Butter 4560 Zentner, Eier etwa 100 Zentner und sonstige landwirtschaftliche und andere Erzeugnisse (Käse zc.) 15140 Zentner und versendet an eben solchen Erzeugnissen etwa 4000 Zentner. Wegen der weiten Entfernungen für den Bezug und Absatz dieser Waren sind die Beförderungskosten für einen Zentner gering gerechnet auf 0,80 *M.* durchschnittlich zu veranschlagen. Demnach betragen die Gesamtbeförderungskosten $23800 \cdot 0,80 = 19040$ *M.* oder 34,62 *M.* auf den Kopf der einheimischen Bevölkerung.

Nieder-Elbert mit rund 860 Einwohnern hat eine Ein- und Ausfuhr von 24600 Zentnern ohne den Versand von Steinen, Kies und Ton, der auf 120 Waggon angegeben wird. Wenn auch andere weiter entfernte Absatz- und Bezugsstellen in Betracht kommen, so mag darauf keine Rücksicht genommen sondern nur unterstellt werden, daß alles von Montabaur kommt. Die Fracht dorthin oder zurück stellt sich nach den gemachten Angaben auf 0,20 *M.* für den Zentner; demnach berechnen sich die Gesamtbeförderungskosten auf $24600 \cdot 0,20 = 4920$ *M.* oder rund 5,72 *M.* auf den Kopf der ansässigen Bevölkerung.

Welschneudorf hat nach seinen Angaben rund 500 Einwohner und eine Einfuhr von 19000 Zentner bei 38500 Zentner Ausfuhr. Als Absatzquellen werden angegeben Montabaur mit 0,30 *M.* Fracht für den Zentner und Nassau oder Ems mit einem Frachtsatz von 0,60–0,70 *M.* Rechnet man nun die gesamte Einfuhr von Montabaur (die Wege von Ems und

Nassau sind zu steil für schwerere Frächten) und die Ausfuhr mit je ein Drittel nach Montabaur, Ems und Nassau also je mit rund 12834 Zentner, so ergibt sich an Fracht die Summe von $(19000 + 12834) \times 0,30 + 12834 \times 0,60 + 12834 \times 0,70 = 26235 \text{ M}$ oder auf den Kopf der Bevölkerung 52,47 *M*. Aehnlich wie bei den angeführten Orten sind die Verhältnisse auch in der ganzen Gegend, teilweise, wie in Kemmenau, das trotz der Nähe von Ems den Verkehr mit Montabaur vorzieht, noch ungünstiger. Man kann daher, ohne fehl zu greifen, wohl annehmen, daß die Beförderungskosten der Einfuhr und Ausfuhr überall in ähnlicher Höhe sich stellen. Nimmt man daher aus den drei Sätzen das Mittel mit

$$\frac{34,62 + 5,72 + 52,47}{3} = \frac{92,81}{3} \text{ M.} = 30,94 \text{ M.}$$

Bei einer Bevölkerungszahl von 23866 Köpfen ergibt sich mit diesem Einheitsfuss gerechnet die Summe von $23866 \cdot 30,94 =$ rund 738414 *M*. Weil die Bahn überall nahe an die Dörtschaften herangeführt wird, sind die späteren Frachtkosten nur ganz unbedeutende, so daß man die Summe als erspart ansehen kann. Dazu kommt dann noch der sehr große Gewinn an Zeit und Arbeitskraft, die anderweitig nutzbringend verwertet werden kann. Wenn man nur auf die Tonne des Gesamtgüterverkehrs eine Zeitersparnis von einer Stunde annimmt und ihren Wert nur mit 30 *S* einsetzt, so ergibt sich der Wert an Zeitersparnis auf $58215 \cdot 0,30 = 17465 \text{ M}$.

In ähnlicher Weise ergeben sich ganz bedeutende Summen, die beim Personenverkehr nicht aufgewendet zu werden brauchen, wenn eine Bahnverbindung in der Gegend geschaffen wird. Es ist gewiß nicht zu hoch gegriffen, wenn man der Berechnung eine jährliche Zeitersparnis der örtlichen Bevölkerung von 10 Stunden und der Reisenden und Ausflügler von 5 Stunden zu Grunde legt und den Wert einer Stunde der örtlichen Bevölkerung mit 50 *S* und die der Reisenden zc. mit 1,— *M* ansetzt. Dann ergibt sich bei 23866 Ortsangefessenen und etwa 12000 Reisenden und Ausflüglern die hübsche Ersparnis von 179330 *M*. Dazu treten noch die Minderausgaben, die bei Benutzung der Bahn gegenüber den Wagenfahrten entstehen. Unter der Voraussetzung, daß den Reisenden eine Minderausgabe von nur 8 *M*, den Einheimischen von 4 *M* jährlich zu statten kommen, erhält man als erspartes Reisegeld 191464 *M*. Zählt man alle diese Summen zusammen, so stellt sich der wirtschaftliche Gewinn für die Allgemeinheit und die örtliche Bevölkerung auf etwa 1126673 *M*. Daraus ist ersichtlich, welche große wirtschaftliche Bedeutung die Bahn hat und wie dringend notwendig ihre baldige Ausführung ist, um diese großen wirtschaftlich zu ersparenden Ausgaben baldigst dem Volkswohlstand zuzuwenden.

V. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Zwischen Limburg und dem Rhein steht der Staatseisenbahnverwaltung keine einzige Eisenbahnlinie zur Verfügung, um den Güter- und Personenverkehr vom Westerwald an die großen Verkehrslinien anzuschließen. Die vorhandenen Verbindungen von Montabaur und Altenkirchen nach Limburg sind aber keineswegs so leistungsfähig, daß sie den zu stellenden Anforderungen entsprechen könnten. Jedenfalls aber müssen Personen und Güter, die an die untere Lahn oder für den Rheinhafen in Oberlahnstein und zum Weiterverland rheinaufwärts bestimmt sind, sehr große Umwege machen, um dieses Ziel zu erreichen. Ein Blick auf die Landkarte genügt, um dies ohne weiteres zu erkennen und es dürfte wohl von keiner Seite bestritten werden, daß hier eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sehr dringlich ist, bezw. nicht länger hinausgeschoben werden kann. Das gebietet schon die Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der Allgemeinheit und der Gegend ebenso wie die allgemeinen Verkehrsverhältnisse der Eisenbahn. Güter und Personen des Westerwaldes, die heute über Limburg oder Engers befördert werden müssen, um an den Rhein oder die Lahn zu kommen, dann aber dort angelangt den Verkehr der Lahnbahn oder der rechtsrheinischen Eisenbahn belasten müssen, um ihren Bestimmungsort zu erreichen, die also gewaltige Umwege machen müssen, würden nach Ausführung der von uns geplanten Bahn auf kürzestem Wege an die Lahn gelangen und schnell in Oberlahnstein sein. Dadurch würde die ohnehin schon überlastete Bahn nach Engers von dem rheinaufwärts gehenden Verkehr ganz entbunden und der obere Teil der Lahnbahn würde nicht mehr davon in Anspruch genommen. Sobald die in Aussicht stehende Kanalisierung der Lahn vollendet sein wird, ist auch die augenblicklich noch notwendige Benutzung des unteren, aber kurzen Teils der Lahnbahn für Massengüter entbehrlich. Es kann aber auch selbst bei den heutigen Verhältnissen nicht in Abrede gestellt werden, daß die durch den Bau der von uns erstrebten Bahn erzielten Verkehrsverbesserung und Erleichterung eine ganz erhebliche ist.

Es erscheint uns deshalb auch nicht zweifelhaft, daß die Eisenbahn-Betriebsleitung in ihren Verkehrsanordnungen eine größere Bewegungsfreiheit durch den Bau der Bahn Montabaur-EmS erlangt und darin ebenfalls eine große Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erblicken wird.

Selbstredend würden auch der näheren und entfernteren Umgebung durch die Bahn erhebliche Verkehrserleichterungen gebracht. Es mag nur darauf hingewiesen werden, daß nach Ausführung der Bahn auch der Verkehr vom Oberwesterwald, von Westerburg, ferner von Neuwied, Dillenburg sich nach EmS hinziehen wird, und daß es den Besuchern der zahlreichen

Luftkurorte auf dem Westerwald alsdann leicht möglich ist, einen Abstecher nach Ems zu machen. Endlich können die Heilsbedürftigen vom Westerwald dann leicht der Wohltaten der Ems'er Quellen theilhaftig werden, ohne große Ausgaben an Reisekosten machen zu müssen. Demnach kommen die Verbesserungen des Verkehrs dem Staate und der örtlichen Bevölkerung in gleicher Weise zu Gute und bringen beiden große Vorteile.

VI. Strategische Bedeutung der Bahnlinie.

Es dürfte wohl keinem Zweifel unterliegen, daß an sich jede neue Bahnlinie für die Schlagfertigkeit unserer Armee eine Stärkung bedeutet. Insbesondere aber trifft dies dort zu, wo im Mobilmachungsfalle die einberufenen Mannschaften weite Landwege zurücklegen müssen, um zum Bestimmungsorte zu gelangen. Dies ist aber für die Gegenden der Fall, die unsere Bahn berühren bezw. an die großen Hauptbahnen anschließen soll, denn hier haben die zur Fahne gerufenen Leute zum Teil weite Strecken zu gehen, um zur Bahn zu kommen, die sie nach Coblenz oder ihrem sonstigen Einberufungsorte bringt. Umwege, Verzögerungen und somit Zeitverluste sind daher unter den heutigen Verhältnissen nicht zu vermeiden, weil eine Eisenbahnverbindung fehlt. Weil aber bekanntlich heutigen Tages unter Umständen der Erfolg eines Feldzuges von dem schnellen Aufmarsch der Armee abhängt, so können Verzögerungen hierbei leicht verhängnisvoll werden. Durch den Bau der Bahn zwischen Montabaur und Ems würden diese für die beteiligten Orte vermieden und die Einberufenen schnell zu dem bestimmten Sammelplatze gebracht werden können. Nicht minder wichtig ist die Bahnverbindung für die Armeeverpflegung, weil die auf dem Westerwald in reichlichen Mengen vorräthigen Lebensmittel, Heu, Stroh, Hafer auf kürzestem Wege den Magazinen und von dort weiter ins Feld zur Armee gebracht werden könnten. Auch jetzt schon in Friedenszeiten kommen diese Erzeugnisse der Landwirtschaft in großen Mengen zu den Magazinen in Ehrenbreitstein und Coblenz auf Frachtwagen weither vom Westerwald. Jetzt können aber die Landwirte jeden Tag nur eine Fuhr machen wegen der weiten Entfernung, können also nur verhältnismäßig geringe Leistungen gewähren. Durch eine Eisenbahnverbindung könnten sie ihre jetzigen Lieferungen vervielfachen. Dies ist aber bei einem Feldzuge unerlässlich, um die Verproviantierung der Armee zu sichern. Wie wichtig dies ist, haben die Feldzüge der letzten Jahrzehnte zur Genüge gezeigt. Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, daß die am besten verproviantierte Armee auch hervorragendes leisten wird. Wir sind daher der Ansicht, daß die Bahnverbindung von Montabaur nach Ems auch militärisch eine große Bedeutung hat und für unsere Heeresverwaltung willkommen sein wird.

VII. Baukosten der Bahn.

Die Ausführung der geplanten Bahn ist als normalspurige Nebenbahn mit einfacher Gleisanlage gedacht und veranschlagt. Die Baukosten stellen sich nach dem hier beigegebenen Kostenüberschlag auf 3 230 000 *M.*, wenn man die kürzere Linie wählt, auf 3 516 000 *M.*, wenn man die längere Linie baut. Demnach stellt sich die Ausführung für je einen Kilometer Bahnlänge durchschnittlich auf 122 348 *M.* Die dem Kostenaufschlage zu Grunde gelegten Einheitspreise der einzelnen Titel dürften im allgemeinen nicht bloß für den Bau ausreichend bemessen sein, sondern bei der Ausführung wohl noch Ersparnisse zulassen. Denn die Gewinnung an geeignetem Steinmaterial für die Bauwerke in den Einschnitten oder in ihrer Nähe, die mögliche Einschränkung der Erdarbeiten durch steilere Böschungen sind Umstände, die für eine billigere Ausführung der Bahn ausgenutzt werden können. Auch bei andern Titeln: wie Einfriedigungen, Wegeanlagen pp. dürften an den ausgeworfenen Beträgen noch Ueberschüsse zu machen sein.

Die Kosten des Grunderwerbs sind im Kostenaufschlage nicht eingestellt, weil diese von den beteiligten Kreisen bezw. Gemeinden getragen werden. Die Verwaltungskosten aber mußten auch von der hierfür geschätzten Erwerbssumme berücksichtigt werden, weil die Eisenbahnverwaltung den Grunderwerb durchführen muß.

Die Zinsverluste während der Bauzeit konnten auf einen Zeitraum von einem halben Jahre beschränkt werden, allerdings unter Zugrundelegung des ganzen Baukapitals, weil anzunehmen ist, daß der Bau innerhalb eines Jahres zum Abschluß kommen kann.

Im Allgemeinen darf man sowohl die Gesamtsumme der Baukosten wie auch die kilometrischen Kosten als sehr mäßig und nicht über die bei Bahnen in gebirgiger Gegend hinausgehend bezeichnen.

Daß eine angemessene Verzinsung der Anlagelosten zu erwarten ist, wird die nachstehende Ertragsberechnung dartun.

VIII. Ertragsberechnung der Bahn.

Nach den gemachten Ermittlungen, die in der angefügten Tabelle zusammengestellt sind, kommt eine Bevölkerung von 23 866 Köpfen in Betracht, welche unmittelbar und mittelbar auf die Bahn angewiesen ist. Hiervon sind jedoch 400 Personen abzusetzen, welche auf dem Eisenerz- und Silberwerk beschäftigt sind und deshalb täglich die Bahn benutzen werden. Diese sind unten besonders aufgeführt. Rechnet man auf jeden

Kopf der noch übrig bleibenden 23466 Personen jährlich die erfahrungsgemäßen 12 einfachen oder 6 doppelten Fahrten und nimmt an, daß nur die Hälfte der Bahnlänge durchfahren wird — die Mehrzahl wird wohl $\frac{2}{3}$ bzw. die ganze Strecke benutzen — so erhält man $23466 \cdot 12 \cdot \frac{26,4}{2} = 3717014$ Personenkilometer. Die Verkehrssteigerung durch Zuwachs der Bevölkerung, Vermehrung der Reiselust u. s. soll mit etwa 20 Prozent und der Fremdenverkehr (Geschäftsreisende, Ausflügler, Vergnügungsreisende) unter Berücksichtigung der Kurgäste von Bad Gms (ca. 12000 Kurgäste und 13000 Passanten jährlich) mit 45 Prozent in Rechnung gestellt werden. Dann ergibt sich ein Personenverkehr von 6133073 Personenkilometer. Von den verschiedenen in Betracht kommenden Ortschaften würden etwa 400 Arbeiter täglich die Bahn benutzen, um zu ihrer Arbeitsstelle auf der Gmser-Hütte, bzw. von da wieder nach Hause zu gelangen. Nimmt man jährlich 300 Arbeitstage an, so ergeben sich folgende Personenkilometer:

250 Arbeiter v. Stat. Arzbach	= 6,5 km · 2 · 300 = 975 000	Personenkilom.
80 " " " " Cadembach	= 8,8 " · 2 · 300 = 422 400	"
50 " " " " Ober-Elbert	= 15,7 " · 2 · 300 = 471 000	"
20 " " " " Nieder-Elbert	= 19,0 " · 2 · 300 = 228 000	"
	<u>Ca. 2 096 400</u>	Personenkilom.

Dann ergibt sich für den Personenverkehr die Gesamtsumme von $6133073 + 2096400 = 8229473$ Personenkilometer. Die Einnahme hieraus berechnet sich, den Kilometer zu 3 \mathcal{G} angenommen, auf $8229473 \cdot 0,03 = 246884$ Mark. An Nebeneinnahmen sind zu erwarten etwa 5 Prozent dieses Betrages also 12344 \mathcal{M} , so daß die Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr 259228 \mathcal{M} beträgt.

Nach den örtlichen Erhebungen, die in der angehängten Tabelle zusammengestellt sind, kommen an Gütern zur Verfrachtung etwa 36460 Tonnen Einfuhr und 21755 Tonnen Ausfuhr. Für Vermehrung des Verkehrs ist ein Zuschlag von 10 Prozent zu rechnen, so daß der örtliche Güterverkehr auf 64037 Tonnen zu veranschlagen ist. Für diese Gütermenge soll angenommen werden, daß sie durchschnittlich zwei Drittel der Bahnlänge durchlaufen und daß für den Tonnenkilometer ein Frachtsatz von 4 \mathcal{G} erhoben wird. Somit berechnen sich die Einnahmen aus dem örtlichen Güterverkehr auf $64037 \cdot 26,4 \cdot \frac{2}{3} \cdot 0,04 = 45082$ \mathcal{M} . An Nebeneinnahmen kommen hinzu etwa 3 Prozent mit 1352 \mathcal{M} . Die Förderung der jetzt still liegenden, nach Eröffnung der Bahn jedenfalls wieder in Betrieb kommenden Eisensteingruben, Steinbrüche, Schiefergruben pp. wird auf jährlich 30000 Tonnen geschätzt. Bei Annahme eines Transportes von durchschnittlich der Hälfte der ganzen Bahnlänge und eines Frachtsatzes von 4 \mathcal{G}

pro Tonnenkilometer ergibt sich eine Einnahme von $30000 \cdot \frac{26,4}{2} \times 0,04 = 15840 \text{ M.}$

Das Emser Blei- und Silberwerk würde mit der Bahn fördern:

Von Emz bis Pflingstwiefe	täglich	150 Tonnen	· 3,6 km	= 540 Tonnenkm.
" Pflingstwiefe bis Emz	"	180 "	· 3,6 "	= 648 "
" Emz nach Arzbach	"	20 "	· 6,5 "	= 130 "
" Arzbach nach Emz	"	80 "	· 6,5 "	= 520 "

Sa. täglich 1838 Tonnenkm.

Nimmt man jährlich 300 Arbeitstage und einen Einheitspreis von 4 \mathcal{J} . pro Tonnenkilometer an, so ergibt sich eine Einnahme von $300 \cdot 1838 \cdot 0,04 = 22056 \text{ M.}$

Demnach ist die Gesamteinnahme des unter den heutigen Verhältnissen zu erwartenden örtlichen Güterverkehrs:

$$45082 + 1352 + 15840 + 22056 = 84330 \text{ M.}$$

Es ist indessen noch hervorzuheben, daß zweifellos das Emser Blei- und Silberbergwerk seinen Betrieb beim Vorhandensein einer leistungsfähigen Bahn ganz erheblich erweitern und steigern kann. Namentlich aber würden noch andere Gruben, bei Arzbach und Neuhäusel, die heute wegen der Transportschwierigkeiten still liegen, in Betrieb genommen werden können. Ihre Fördermengen kann man auf jährlich 36000 Tonnen veranschlagen und daher mit einer Einnahme aus dieser Güterbeförderung von $36000 \cdot 6,5 \cdot 0,04 = 9360 \text{ M.}$ rechnen. Unter Hinzurechnung dieses Betrages zu dem aus den heutigen Gütermengen ergibt sich demnach eine Einnahme aus dem Güterverkehr von insgesamt 93690 M.

Den Stückgutverkehr nimmt man gewöhnlich zu zweidrittel des anderen Güterverkehrs an, also hier auf $64037 \cdot \frac{2}{3} = 42691$ Tonnen, die bei einem Durchschnittspreis von 0,50 M. für die Tonne eine Einnahme von $42691 \cdot 0,50 = 21346 \text{ M.}$ bringen.

Der Durchgangsgüterverkehr, d. h. der Güterverkehr, welcher von der Bahn nach dem Oberwesterwald und umgekehrt stattfindet, wird sich voraussichtlich auf einen großen Versand aus den Gruben bei Westerburg und an anderen Stellen erstrecken, weil diese Gruben durch die Westerwaldquerbahn und die von uns geplante Weiterführung derselben Anschluß an die Bahn und den Rheinhafen in Oberlahnstein erhalten, und ihnen dadurch größere Absatzgebiete erschlossen werden. Genauere Zahlen über diese voraussichtliche Kohlenförderung stehen uns leider nicht zur Verfügung, aber wir glauben mit einer Schätzung von etwa 75000 Tonnen wohl nicht zu hoch zu greifen. Wenn wir sodann den Frachtsatz von 2 \mathcal{J} . für den Tonnenkilometer und die ganze Bahnlänge als Durchfahren der Rechnung zu Grunde legen, so ergibt sich: $75000 \cdot 26,4 \cdot 0,02 = 39600 \text{ M.}$

Für den allgemeinen Durchgangsgüterverkehr sollen sodann etwa 25 Prozent des vorstehend berechneten angesetzt und die Einnahme daraus mit $75\,000 \cdot \frac{25}{100} \cdot 26,4 \cdot 0,02 = 9\,900 \text{ M.}$ angenommen werden.

Neben dem Massendurchgangsgüterverkehr der Braunkohlen ist auch derjenige aus den Tongruben und den Basalt- und Quarzitzsteinbrüchen des Oberwesterwaldes zu erwähnen. Zweifellos wird die Beförderung des feuerfesten Tonens aus den Gruben bei Birges und aus den Basalt- und Quarzitzsteinbrüchen des Oberwesterwaldes nach dem Rheinhafen in Oberlahnstein einen bedeutenden Umfang annehmen. Diese Materialien werden sodann ihren Weg sowohl rheinaufwärts wie rheinabwärts nehmen nach den Industriegebieten, wo der Ton zum Formen und die Quarzitzsteine zur Chamottebrennerei verwendet werden. Auch werden die Land- und Gemeindestraßen rheinaufwärts gerne den Basaltschotter für ihre Instandhaltung und den Neubau benutzen. Man kann daher mit großer Wahrscheinlichkeit auf die Beförderung ganz erheblicher Gütermengen dieser Art rechnen. Trotzdem mag nur angenommen werden, daß von diesen Naturerzeugnissen nur etwa rund 55000 Tonnen die ganze Bahn durchlaufen. Zimmerhin aber darf man hieraus mit einem Ertrag von $55\,000 \cdot 26,4 \cdot 0,02 = 29\,040 \text{ M.}$ rechnen.

Als Gesamteinnahme aus dem Durchgangsgüterverkehr ergibt sich demnach die Summe von $39\,600 + 9\,900 + 29\,040 = 78\,540 \text{ M.}$

Die sämtlichen Einnahmen stellen sich also wie folgt:

1. Personenverkehr	259 228 M.
2. Örtlicher Güterverkehr	93 690 "
3. Stückgutverkehr	21 346 "
4. Durchgangsgüterverkehr:	
a) von Braunkohlen des Oberwesterwaldes	39 600 "
b) von sonstigen Gütern	9 900 "
c) von Steinen, Ton pp.	29 040 "
	<hr/>
	zusammen 452 804 M.

Bei einer Bahnlänge von 26,4 Kilometer beträgt daher die filometrische Einnahme 17 152 M.

Die Betriebs- und Unterhaltungskosten einer Bahn kann man erfahrungsgemäß mit 55 Prozent der Einnahmen ansetzen; sie würden also hier $452\,804 \cdot \frac{55}{100} = 249\,042 \text{ M.}$ ergeben, so daß zur Verzinsung und Tilgung des Bankkapitals 203 762 M. verbleiben; das ist 6,3 Prozent des Anlagekapitals von 3 230 000 M. Darans ist ersichtlich, daß die geplante

Bahn auch wirtschaftlich ertragsfähig ist und eine normale Verzinsung und Tilgung gesichert erscheinen läßt.

IX. Schlußwort.

Wir glauben in den vorstehenden Darlegungen nachgewiesen zu haben, daß tatsächlich die von uns erstrebte Bahn von Montabaur nach Ems als einfache Adhäsionsbahn ausgeführt und betrieben werden kann, ohne Anwendung künstlicher Einrichtungen und unter Vermeidung von Tunnelanlagen. Auch die Kosten der Ausführung bleiben innerhalb mäßiger Grenzen und ihre angemessene Verzinsung und Tilgung dürfte wohl keinem begründeten Zweifel unterliegen. Daß aber die wirtschaftlichen und militärischen Verhältnisse den Bau der Bahn dringend wünschenswert erscheinen lassen, falls die allgemeinen und örtlichen Interessen der Bevölkerung nicht leiden und diese nicht wirtschaftlich zurückbleiben soll hinter andern Gegenden, das dürfte im Vorstehenden wohl auch klar nachgewiesen sein. Weil nun ferner auch diese Bahn von Montabaur nach Ems die Vervollständigung der Westerwaldquerbahn bis zur Lahn und gleichsam ihren Abschluß bildet, dürfte sich der baldige Ausbau dieser Strecke dringend empfehlen.

Das Comité:

Bergverwalter **Donath, Ems**, Vorsitzender
Buchdruckereibesitzer **Heinrich Sommer**, Stellvertreter
Kaufmann **Wilhelm Linkenbach**, Kassierer
Marktscheider **Hankel**, Schriftführer
Hotelbesitzer **Franz Schmitt**, Stadtverordneten-Vorst.
Kaufmann **Heinrich Linkenbach**, Magistratsmitglied
Dr. phil. et jur. **Kollmann**
Dr. med. **Roch**
Dr. **J. Trost**, Fabrikbesitzer
Gastwirt **J. Maxeiner**, Stadtverordneter
Möbelhändler **Lichte**, Stadtverordneter
Schreinermeister **Ebner**, Stadtverordneter
Redakteur **Grötsch**
Schreinermeister **Bleichrodt**
Kanzlist **Jos. Hermann**

Als technischer Beirat:

W. Gaul, Kgl. Reg.-Baumeister u. Stadtbaurat a. D., Coblenz.

Kostenüberschlag

für den

Bau der Eisenbahn von Montabaur nach Ems.

Vorbemerkung.

Die Länge der ganzen Bahn beträgt von der Abzweigung aus der Linie Siershahn-Limburg bei Montabaur bis zur Einmündung in die Linie Niederlahnstein-Limburg bei Station Lindenschach 26,4 km. Hiervon entfallen auf Dämme etwa 9,51 km, auf Einschnitte und Anschnitte 10,78 km, auf Brücken und größere Viadukte 0,470 km und im Gelände liegend 5,64 km.

Titel I. Grunderwerb.

Die Kosten des Grunderwerbs kommen nicht in Rechnung, weil die Gemeinden und beteiligten Kreise die unentgeltliche Hergabe des erforderlichen Geländes zu gewähren haben.

Titel II. Erdarbeiten.

20,29 km Dämme, Einschnitte und Anschnitte zur Herstellung des Bahnkörpers für eine eingleisige Bahn zc. auszuführen
zu 46 400 M. = 941 456 M.

Titel III u. IV. Einfriedigungen und Wegeanlagen.

26,4 km die Wegerampen, Parallel- und Anschlußwege anzulegen, zu befestigen und fertig herzustellen
zu 11 120 M. = 293 568 M.

Titel V. Durchlässe und kleinere Brücken.

25,930 km die Durchlässe, Unter- und Ueberführungen, kleinere Brücken zc. unter und über Planum auszuführen
zu 5 600 M. = 145 208 M.

Titel Va. Grössere Brücken und Viadukte.

470 lfd. m Ueberbrückung der Bahn (110 m), des Schlenkentalals (10 m), Viadukt über den Nieder-Elberter-Bach (180 m) und den Gelbach (170 m) entweder massiv oder mit eisernem Ueberbau eingeleisig auszuführen
zu 1450 M. = 681 500 M.

Titel VI. Tunnel. Bafat.

Titel VII. Oberbau.

28,420 km Oberbau für die Bahn einschl. der Nebengleise für die Bahnhöfe und Haltestellen anzuliefern, zu verlegen und betriebsfertig zu machen
zu 19430 M. = 552 200 M.

Titel VIII u. IX. Signale und Bahnhöfe.

26,4 km die erforderlichen Signale anzuliefern und aufzustellen, sowie die Bahnhöfe und Haltestellen mit den zugehörigen Nebenanlagen zu errichten, in einfacher Ausführung
zu 6 700 M. = 176 880 M.

Titel X. Werkstatthanlagen. Bafat.

Für die Bahn würden vorhandene Werkstatthanlagen mitzubemessen sein.

Titel XI. Betriebsmittel.

26,4 km Eisenbahn mit den erforderlichen Betriebsmitteln auszurüsten und auszustatten
zu 12 750 M. = 336 600 M.

Titel XII. Verwaltungskosten.

Für 26,4 km Eisenbahn die Verwaltungskosten bereitzustellen mit 0,6% der Titel I—XI von 3 127 412 + 245 000 (Grunderwerb) = 3 372 412 M. \cdot 0,6% = 20 235 M. oder rund 20 250 M.

Titel XIII. Insgemein.

Für unvorhergesehene nicht veranschlagte Ausgaben 0,4% der Titel I—XII = 3 392 662 M. \cdot 0,4% = 13 571 M. oder rund 13 600 M.

Titel XIV. Zinsen während der Bauzeit.

Von dem Kapital der Titel I—XIII Zinsen zu 4% für 6 Monate
 $3 161 262 \cdot 4\% \cdot \frac{1}{2} = 63 225$ M.

Zusammenstellung.

Titel	I.	Gründerwerb	— —
"	II.	Erdbarbeiten	941 456 <i>M.</i>
"	III u. IV.	Einfriedigungen und Wegeanlagen	293 568 "
"	V.	Durchlässe und kleinere Brücken	145 208 "
"	Va.	Größere Brücken und Viadukte	681 500 "
"	VI.	Tunnel	— —
"	VII.	Oberbau	552 200 "
"	VIII u. IX.	Signale und Bahnhöfe	176 880 "
"	X.	Berkstattsanlagen	— —
"	XI.	Betriebsmittel	336 600 "
"	XII.	Bewaltungskosten	20 250 "
"	XIII.	Zusgemein	13 600 "
"	XIV.	Zinsen während der Bauzeit u. Abrundung	68 738 "
			<u>Summa 3 230 000 <i>M.</i></u>

d. h. für den Kilometer Bahnlänge = 122 348 *M.*

Wählt man nun die Linienführung von km 15,5 abzweigend über Ober-Elbert, Stahlhofen, Nieder-Elbert und östlich an Horressen vorbei nach Montabaur, wie sie im Plane ausgezogen worden ist, so würden sich die Baukosten der ganzen Bahn stellen: $30,3 \text{ km} \cdot 122\,348 \text{ M.} = 3\,707\,144 \text{ M.}$

Mit Rücksicht auf die bei der längeren Linie in Betracht kommenden ganz geringfügigen Erdbewegungen und sonstige Anlagen darf indessen mit Bestimmtheit angenommen werden, daß sich auf dieser verlängerten Strecke die Ausführungskosten eines km wesentlich niedriger stellen werden, als auf der übrigen Strecke. Es darf daher mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, daß die Mehrlänge von 3,9 km wird mit rund 286 000 *M.* ausgeführt werden können.

Demnach würden sich also die Gesamtkosten der längeren Linie auf 3 516 000 *M.* stellen.

Verzeichnis

derjenigen Ortschaften, welche an der projektierten Eisenbahnlinie zur Weiterführung der Westerwaldquerbahn von Montabaur nach Ems belegen sind:

Zfd. Nr.	Namen der Gemeinden	Kreis	Ein- wohner- zahl	Bemerkungen
	Es kommen in Betracht unmittelbar			
1	Montabaur	Unt.-Westerw.-Krs.	3734	
2	Nieder-Elbert	"	863	
3	Holler	"	555	
4	Untershausen	"	230	
5	Stahlhofen	"	282	
6	Daubach	"	275	
7	Ober-Elbert	"	410	
8	Welschneudorf	"	500	
9	Eadenbach	"	556	
10	Neuhäusel	"	552	
11	Eitelborn	"	1008	
12	Arzbach	"	1156	
13	Pfingstwiefe	Unter-Lahn-Kreis		
14	Eisenbach	"	370	
15	Fahnenberg	"		
16	Ems	"	7000	
	mittelbar			17521
1	Eichelbach	Unt.-Westerw.-Krs.	325	
2	Eigendorf	"	544	
3	Horeffen	"	553	
4	Wirzenborn	"	120	
5	Reckenthal	"	145	
6	Bladernheim	"	120	
7	Ettersdorf	"	155	
8	Isselbach	Unter-Lahn-Kreis	220	
9	Giershausen	"	80	
10	Ruppenrod	"	130	
11	Horbach	Unt.-Westerw.-Krs.	456	
12	Gackenbach	"	375	
13	Kirchähr	"	80	
14	Hübingen	"	245	
15	Binden	Unter-Lahn-Kreis	740	
16	Hömberg	"	417	
17	Zimmerchied	"	160	
18	Kemmenau	"	325	
19	Simmern	Unt.-Westerw.-Krs.	435	
20	Fachbach	St. Goarshausen	720	
			6345	

Verkehrsnachweis.

Gde. Nr.	Namen der Gemeinden	Biehverkehr				Güterverkehr		Bemer- kungen
		Einfuhr		Ausfuhr		Ein- fuhr	Aus- fuhr	
		Groß- vieh Städ	Klein- vieh	Groß- vieh Städ	Klein- vieh			
1	Montabaur	650	850	375	216	8500	6910	
2	Nieder-Elbert	150	200	200	350	730	1700	
3	Soller	75	120	90	160	150	200	
4	Untershausen	25	150	30	180	170	300	
5	Stahlfhofen	32	135	45	150	180	280	
6	Daubach	45	120	50	130	175	310	
7	Ober-Elbert	65	160	70	210	440	370	
8	Welschneudorf	50	150	75	180	950	1925	
9	Eadenbach	50	150	60	175	990	200	
10	Neuhäufel	60	170	70	160	575	240	
11	Eitelborn	240	520	530	690	1100	380	
12	Arzbach	100	250	160	340	2070	940	
13	Pfingstwiefe	—	—	—	—	450	—	
14	Eisenbach							
15	Fahnenberg							
16	Ems	580	720	—	—	18000	8000	
		2122	3695	1755	2941	34480	21755	

Uebersicht

über die wirtschaftlichen Verhältnisse der von der projektirten Eisenbahn berührten Gegend.

N ^o .	Namen der Gemeinden	Ein- kommens- Grund- u. Boden- und Gewerbe- steuer	Acker- und Wiesen- land Hektar	Holz- ungen z.	Ge- samt- fläche	Vieh- be- stand	Industrielle Anlagen und Gewerbe
1	Montabaur	38168	1600	700	2300	916	10 groß. Betriebe (Fabriken z.) mit ca. 150 Arbeitern, 110 Spezerei-, Frucht- und Holzhandlungen z.
2	Nieder-Elbert	2137	132	133	265	811	2 Mühlen, 1 Conchyliendr. 3 Steinbrüche (Basalt), 5 Spezereihandlungen.
3	Holler	1400	1000	200	1200	508	1 Kiesgrube, Sandgraben, 2 Spezereihandlungen.
4	Untershausen	622	203	61	264	244	2 Spezereihandlungen,
5	Stahlhofen	651	240	80	320	260	2 Spezereihandlungen
6	Daubach	590	215	68	283	230	2 Spezereihandlungen, 1 Mühle.
7	Ober-Elbert	621	194	93	287	320	1 Mühle, 1 Kiesgrube, 2 Spezereihandlungen.
8	Welschneudorf	1327	475	400	875	270	1 Ziegelei, 3 Steinbrüche, 2 Spezereihandlungen.
9	Cadenbach	1095	141	127	268	349	2 Steinbrüche, 3 Spezerei- handlungen.
10	Neuhäufel	1240	520	380	900	320	3 Steinbrüche, 1 Sandgrube, 4 Spezereihandlungen.
11	Eitelborn	3250	630	420	1050	820	2 Steinbrüche, 5 Spezerei- handlungen, 1 Mühle.
12	Arzbach	3652	248	767	1015	630	9 Krugfabriken, 2 Mühlen, 1 Ziegelei, 1 Bierbrauerei, 1 Brauweinbrennerei, 2 Steinbrüche, 7 Spezerei- z. Handlungen.
13	Pfingstwiefe	133988	587	747	1334	364	Kurbetrieb mit ca. 12000 Kurgästen, ca. 15000 Paf- santen mit einem Aufent- halte bis zu 8 Tagen, und ca. 3000 Paffanten mit ein- tägigem Aufenthalte. Eis- falscher Waarenverkauf (ca. 2000000 Gefäße), 1 Silber- und Bleiwerk mit Aufbe- reitungsanstalt, 2 Ziegeleien mit Dampftrieb, 86 Col- onial-, Manufaktur-, Holz-, Kohlens z. Handlungen.
14	Eisenbach						
15	Fahnenberg						
16	Ems						
		189041	6185	4176	10361	6042	