

Düsseldorf, Montag den 19. Oktober 1835.

(Als Zugabe zur Düsseldorfer Zeitung.)

No. 42.

## W o l f f o n .

Historische Novelle von Wilhelm Blumenhagen.

(Schluß.)

Keine Novembersonne schien es, die diesen Tag herauf gebracht, denn Frühlingswärm traf ihr Strahl, und selbst die Morgenfrische, welche sie begleitete, war nicht empfindlich, sondern der Mangel aller Luftbewegung machte sie erquicklich für Brust und Wange.

Aus den Quartieren der Stadt kamen jetzt die Bürger heran; die befohlene Stunde hatte geschlagen. Aber nicht einzeln kamen sie, sondern zu sechs und zwölf, die meisten mit Degen oder Jagdmesser an den Hüften, viele ihre Stugen am Riemen über der Schulter hangend. Alle Gesichter hatten jedoch Einen Schnitt und Eine Färbung, düstern Groll und die gelbliche Farbe ängstlicher Erwartung. Weiber sah man zwischen den Jüngen nur wenige und diese gehörten sämtlich den niedrigsten Ständen an, und sie hielten sich auch nur hinter den Männern, wie die alt-germanischen Frauen, wenn es zur Schlacht ging.

Als diese Bürgerhaufen sich jetzt dem Plage am Niederringe näherten, wurde deutlich an den Vordersten die Bestürzung sichtbar, welche bei dem Anblick, der sie dort überraschte, ihre gespannten Gemüther traf. Drei Seiten des weiten Raumes wurden nämlich bereits von der schwedischen Soldateska besetzt gehalten. Die Regimenter standen in voller Bewaffnung, ihre Kriegsmusk vor der Fronte, unter ihren Fahnen, und die Musketen und Säbel bligten weithin im Sonnenstrahl. Unheil kündender erschienen jedoch zwei Gruppen in Mitten dieses offenen Vierecks. Hier nämlich sah man rechts die kürzlich und vor längerer Zeit wegen Aufruhr oder Widerspenstigkeit eingekerkerten Einwohner der Stadt Dlmüg, etwa ein Duzend an der Zahl, und links einen stärkern Haufen kaiserlicher Soldaten, Kriegsgefangene, die bei den Ausfällen und Recognoscirungen eingebracht, und beide Haufen der Unglücklichen waren von einem Halbkreise hellblauer Schützen umstellt.

Erschrack aber auch das Herz der Dlmüger zuerst, so hatte die langjährige Unterjochung doch ihrem letzten Entschluß eine solche kalte Festigkeit gegeben, daß Keiner zurückwich, sondern die eintreffenden Rotten sich in die offene Seite des Vierecks einschoben, und durch jeden neuankommenden Haufen erstarrt und entschlossener zulegt die ganze Breite mit zwölfacher Gliedertiefe einnahmen, ja daß sogar in diesem Menschenwalle Stimmen laut wurden, die zu muthiger Wehr, zu eiserner Standhaftigkeit ermahnten, an den Bürgereid, an den Schutz der Heiligen erinnerten, bis zuletzt in dem ganzen Volksgebirge ein dumpfes Gemurmel wogte, wie man es im Bienenkorb hört, sobald sich die jungen Stämme zum Ausfluge rüsten.

Jetzt donnerte ein Kanonenschuß vom höchsten Wall, und noch Einer und der Dritte; aber nicht nach dem Innern der Stadt, sondern nach Außen ging Dampf und Knall. Dennoch ward es plötzlich todtstill in der

Bürgermasse, aber deutlicher hörte man dadurch, wie in den hintern Reihen die Kolben den Boden berührten und die Eisenstöcke der Ladenden im Laufe erklangen.

Jetzt aber ließ der Dom hoch über der Menge die volle Stimme seiner großen Thurmglöcke los, die seit den sieben Jahren der Knechtschaft stumm gewesen, und alle Häupter erhoben sich in Verwunderung, und die heilige Zunge, die in den Wolken sprach, schien mit magischer Kraft die bösen Gedanken, welche vorgewaltet, wenigstens für die nächsten Augenblicke gefesselt, ja vernichtet zu haben.

Und ein neuer besonderer Anblick zog die Augen zur Erde zurück. Vom Schlosse her nahte sich ein glänzender Zug. Vorn ritt der Obrist Paiful, der fürchtbare Kommandant; nie hatten den schlichten, strengen Kriegsmann die Bürger in solch' prachtvoller Tracht, nie so mit seinen Orden behangen gesehen. Dicht hinter ihm seine Stabsoffiziere, und diesen folgten die Panzerreiter und gelben Dragoner, alle in Staatsuniformen, und vor ihnen trug der Cornett Wolfson die schwedische Standarte, an deren Spitze ein Kranz von grünen Fichtenzweigen sich schaukelte. Der Zug hielt am Rande des Vierecks, und nur der Obrist, die Offiziere und der Standartenträger kamen mitten in den Raum, und nahmen Platz gerade zwischen den beiden Knäueln der Gefangenen.

Eine kurze Stille der bangsten Erwartung trat ein; da erhob sich der Obrist in seinen Steigbügeln, nahm den besiederten Hut vom Haupte, und seine tönende Kommando-stimme fuhr über den Raum, und alle Bürgerherzen zuckten krampfhaft in den breiten Brüsten.

„Kameraden und Ihr, Bürger dieser Stadt, horchet auf mit Ohr und Herzen!“ — rief er. — „Der Krieg, welcher dreißig Jahre gedauert, ist zu Ende. Zu Prag, wo er begann, fiel auch sein letzter Schlag. Es ist Friede in ganz Europa, Friede geschlossen am vier und zwanzigsten Oktober zu Osnaabrück und Münster. — Gelobt sey der Herr der Heerschaaren; bringt ihm Dank in Euren Kirchen. Alle Gefangenen sind frei; aller Zwist ist versöhnet; Vertrauen trete an die Stelle der Feindschaft. Und Heil dem Kaiser und unserer Königin!“

Er winkte mit einem weißen Tuche, und die blauen Schützen verließen ihren Wachtposten bei den Gefangenen und eilten zu ihren Regimentern, und rund um die Stadt erhoben die Geschütze ihre Donner, und überall mischten die Thurmglöcke und Klostersglöcklein ihr Spiel mit der dumpfen Stimme des Domes, und die Salven der Musketierte knallten, und rundum wurde fröhliche Hornmusik wach, und Trompeten und Kesselpaufen riefen weit in's Land hinaus, damit die Hoffnung überall erwachen möchte aus langem Schlafe, und Lebensmuth überall die gelähmten Fittige rege.

Wie Träumende stand noch die Bürgerschaft, überrascht, fast noch ungläubig, vom schnellen Wechsel betäubt, und regte sich nicht; da wandte sich noch einmal das Schauspiel, und die neue Scene brachte den Glauben. Auf einen zweiten Wink des Obristen schwieg plötzlich

das Gelärm, und nur die Glocken sangen noch fort ihr Feierlied, und die Kanonen murrten eintönig und mit längern Pausen dazwischen. Die ganze Garnison aber legte Gewehr und Säbel an den Boden, und die Fahnen neigten sich, und die Reiter saßen ab, und Alles, was Soldat hieß, kniete nieder auf Stein und Sand, und mitten im Raume begann ein einzelner Hörnerchor langsam einen Kirchengesang, und die schöne Morgen-sonne beschien nur entblößte Häupter und andächtig gefaltete Hände. — Jetzt ergriff auch die Bürger der Geist frommer Dankbarkeit; die eisig gepreßten Herzen thaueten auf, und vergessend, daß die Kirche jene Betenden, Ketzer nannte und mit grausen Flüchen verdammt, fielen auch die Bürger von Dlmütz alle in die Kniee, und beteten heißes Dankgebet zu dem Gotte, der aller Erschaffenen und Geborenen Vater ist, und Alle ohne Unterschied mit seinen Wohlthaten überschüttet.

Als aber der Kornett Wolfson, noch im Knie liegend, zur Seite sah, weil er eine heiße Hand auf seiner Schulter fühlte, da erblickte er dicht neben sich, knieend wie er, den alten Jakob Zabielsky, der ihn jetzt mit beiden Armen umfaßte, und mit dem Ausruf: „So bist Du mir gerettet, mein Sohn, und Dir ist der Vater gerettet und die Schwester und alle Landsleute!“ ihn gewaltig zu sich riß.

„Euer Sohn? Mein Vater Ihr?“ — stotterte der Kornett.

„Ja, ja,“ — jauchzte der Alte — „Du bist mein Werner, mir verloren gegangen in den Wäldern von Grodzierz. Die Welt hat heute den Frieden wieder bekommen; aber mir ist mehr geworden, ich habe den Sohn für mein Alter wieder gefunden. O sähe Mutter Paula die Seligheiten dieser Stunde!“

Der Kornett schlug, verstummt in dem Drang der neuen Empfindungen, ebenfalls beide Arme um den Alten, und in dem wiedererwachenden Freudengetimmel knieten lange noch die Zwei in einer heiligern Entzückung wie alle diese Tausende, denen doch auch der Tag ein recht hohes und gar unerwartetes Glück mitgebracht.

Es bliebe dem Erzähler nun so eigentlich nichts mehr übrig, als etwa noch diejenige Klasse der Leser in einem kurzen Schlußworte zu befriedigen, die sich nicht gern das Geringste unterschlagen lassen, und keine Freude am Selbstausspinnen des Vermuthlichen und Wahrscheinlichen haben. —

Als der Vater Zabielsky mit dem wiedergefundenen Sohne in seinem Hause eintraf, fand er daselbst schon die Freude eingezogen. Nikolaus Kromerzig war als Friedensbote herangeeilt, zuerst gar grimmig von dem alten Just und seiner bunten Kompagnie abgewiesen, jedoch nach kurzem Parlamentiren durch den Befehl der Frau von Stenhammer, welche als Soldatenfrau die Stimmen der Trompeten und der Feldmusik auszuweisen verstand, sammt seiner Zubelpost eingelassen worden. Doch das Herz des heißblütigen Bräutigams wurde noch einmal in die Presse genommen, und seine Hand fuhr trotz dem aufgerufenen Frieden nach dem rostigen Degen, als der eintretende hübsche Kornett, dem das Fest dazu die blassen Wangen rosenroth gemalt, die schöne Dora, welche der Thür am nächsten stand, ohne Umstände in die Arme faßte, und die freilich sich Sträubende tüchtiglich abherzte. Der nachtretende Vater hielt den Eifersüchtigen fest am Arme, als er eben thätliche Einsage zu thun, im Begriff stand.

„Küsse nur dreist zu, mein Töchterchen!“ — rief er jugendlich ausgelassen. — „Wo wäre heute in Dlmütz eine Frau oder ein Mädchen, die sich nicht willig von einem gewichsten Schnurrbarte roth fragen ließe. Es sind russische Osterküsse, denn der Christ ist uns ja erstanden lange vor der heiligen Woche, und mit ihm noch andere liebe Leute. — Sey nicht toll, Niklas; der falsche Schwedenjunker hat ein größeres Recht auf das Mädchen als Du, und auch Ihr, Fräulein Ulrike, sehet nicht so trüb darin, Schwesterfuß kürzt keinen Liebesgruß! Dieser schlanke Kavallerist ist ja der in den polnischen Wäldern verlorene kleine Dlmützer, und die arme Paula war seine Mutter und mein liebes, unglückliches Weib.“

Und mitten durch den allgemeinen freudigen Aufschrei

kommandirte er weiter mit erhobener Stimme: „Hinaus, Just! Der dürre Ambros soll allen Leuten doppelten Tagelohn zahlen, aber alle sollen zuvor vor das Thor den Busch, und Jeder soll mir einen jungen Tannenbaum in's Haus tragen, und wir wollen Thüren und Fenster damit austastiren, daß des Zabielsky Haus anzusehen ist wie ein großer Weihnachtsbaum. Hinaus, Just! Der Bäcker soll Kuchen einschieben, so lange ihm Mehl und Zucker und Kohlen nicht ausgehen, und herauf aus dem Keller soll die letzte Flasche.“

„Aber wie war das mit dem Keller, Vater?“ — fragte Gustav, der bereits sein blondes Bräutlein an der Brust hielt.

„Ach! Das war ein väterlicher Gewaltstreich,“ — seufzte Vater Jakob — „Dich zu bewahren vor den Mordstreichen Deiner eigenen Landsleute, und die Vaterliebe spielte den Kerkermeister gezwungen. Wohl uns, daß die Fürbitte der heiligen schneller war, als die, welche der Vater für den Sohn im Sinne trug.“

„Und Ihr, edle Frau!“ — wandte sich da der Kornett zu Ulrikes Mutter — „werdet Ihr dem Dlmützer Bürgersohn lassen, was Ihr dem jungen Krieger Eures Landes mütterlich geschenkt? Werdet Ihr keinen scharfen Stein mitten in den blanken Festplan werfen?“

„Wunderbar walteten Gottes Fügungen mit uns,“ — antwortete mit andächtigem Ernste die Edelfrau — „wer möchte Spott treiben unter seiner sichtbaren Hand? Unser Nordland wurde jeltfamer Weise die Rettungsflüße für beide Verlorenen, und beide haben mit Seele und Blut dafür dankbar bezahlt. Wäre es doch ein Verbrechen an der guten Paula, wenn ich dem Sohne vorenthalten wollte, was sie selbst für ihn erzogen und gebildet? — Und was zöge mich jetzt noch zur fernern Heimath zurück? Dieser Boden hat meines tapfern Herrn Blut eingefogen, unter dem Grase dieses Landes schläft der treue Gatte, und es ist mir keine Fremde mehr. Werdet denn das lebendigste Bild des großen Weltfriedens, Ihr lieben Kinder! Nord und Süd vermähle sich in Euch zu religiöser Duldung, zu unerlöschlicher Liebe und ewigem Vertrauen. Ich meine, wenn auch der Mutter Zeit gekommen, werden die neuen Landsleute ihr ein unbefindenes Grab gönnen neben den Vorangegangenen.“ —

„Amen!“ — rief der alte Zabielsky. — „Und die Wohlthäterin unserer Paula soll Herrin seyn in meinem Eigenthume, und ich selbst will ihr erster Knecht werden, um in Etwas abzutragen die unbezahlbare Schuld.“

Ehe noch die schwedische Besatzung abzog, sah man im Zabielsky'schen Hause in einer glänzenden Doppelhochzeit die Wiederholung der großen Friedensfeier, und der Nachklang derselben äußerte sich in solcher, fast unglaublicher Eintracht, daß der schwedische Feldprediger und der katholische Pfarrer in derselben Stunde ihr heiliges Amt in acht christlicher Duldsamkeit mitsammen verrichteten, und Obrist Paikul und die ersten seiner Hauptleute mit den angesehensten Rathsherren der Stadt gemischt die Brautführer vorstellten.

Was aus dem Leichname des schrecklichen Motal geworden, ob ihn Zabielsky's Leute im Keller vergraben, ob ihn Nachts die Schweden abgeholt und am schimpflichen Orte verscharrt, davon schweigt die Chronik; die Bürgerschaft glaubte, der Schändliche habe sich flüchtig gemacht und ste, als es galt, im Stich gelassen. Aber die Wundermähr von den Schicksalen der Zabielsky's, durch den Taufnamen Wolfson in der Familie vererbt, erhielt sich im Munde der Dlmützer von Kind zu Kind, und die Chronikenschreiber des Mährenlandes erzählen sie selbst noch der neuesten Zeit.

## Die Rose von Salerno.

Novelle von L. Storch.

Der Jüngling bringt seiner Braut am Morgen der Hochzeit die purpurglühende Wange, den jugendlichen feurigen Liebesblick, die hüpfende Welle des Bluts im zärtlichen Druck der Hand, das stürmische Schlagen des Herzens in der brünstigen Umarmung, er bringt ihr seine

blühende Jugend, seine markige Kraft, seine verlangenden Seufzer, seine girrenden Lieder, und — selig hängt das Mädchen seiner Wahl an seinem Nacken, ihr Blick taucht wonnestrunknen in seinem Auge unter, und gewährt liebend, was der Seinige liebend fordert. Das sind Geschenke des Bräutigams, die die Braut beglücken und ihr den Hochzeitstag mit unaussprechlicher Freude füllen. — Der Mann, der bejahrte Mann bringt seiner jungen Braut reiche Stoffe, Goldgeschmeide, edles Gestein und kostbare Perlen, Ringe und Spangen, theure Tücher und Bänder. Das sind Geschenke, die die Braut auch erfreuen, aber es ist eine kalte Freude, mit der das Herz nichts zu schaffen hat; sie sind schwer und hängen lastend an den Flügeln der Tagesstunden, welche jene mit begeisterter Kraft beschwingen; kalt bleibt das Herz der Braut, der Strahl ihres Auges entzündet sich nicht, und die Edelsteine sind's allein, die da glänzen, aber es ist ein todter Glanz.

Also erging's der schönen Gräfin Ursina di Palumba am Morgen ihrer Hochzeit mit ihrem Vetter, dem Marchese Flario di Ghiberti, dem reichen und mächtigen Statthalter von Salerno. Wer kennt nicht die Pracht der Sterne an Neapels azurblauem Himmel? Ob' Don Flario das Jawort aus dem Munde des Grafen Palumba erhalten, hieß Ursina der Stern Neapels, und als Neapels Männerwelt mit Schrecken erfuhr, daß der Marchese di Ghiberti sie heimführen werde, hieß sie die Rose Salerno's. Nicht in üppiger Körperfülle lagen ihre Reize; sie war schlank und zart gebaut. Aber welch edles Ebenmaß in allen Formen! welcher Liebreiz in diesem kleinen Kopfe von Rabennacht glänzender Locken umwallt! Nicht weiß und blendend war die Farbe ihrer Haut — die liebt man im Süden nicht — bräunlich mit einem entzückenden Durchschein des lieblichsten Roth's auf den schwächtigen Wangen, die Farbe der Gesundheit und tiefglühenden hochausprudelnden Lebens, die Farbe, die der sinnliche Südländer allein als höchstes Zeichen der Schönheit anerkennt, und der auch im tugendhafteren Norden der fühlende Kenner den Vorzug gibt. Das reizendste aber an Ursina waren unstreitig ihre Augen. Von schwarzbuschigen Braunen, überwölbt von langen dichtbehaarten Wimpern überschattet, waren sie zwar groß, aber länglich geschnitten in scharfen Winkeln, die Sterne mehr dunkelbraun durchsichtig, als schwarz, und im Ganzen ein feuchter Zauber des höchsten Liebreizes schwimmend, der jedes Männerherz in Flammen setzte. Darüber eine hohe stolze Stirne, darunter eine edel gebogene Nase, ein kleiner lächelnder Mund, so roth, wie die Granatblüthe, hinter den sanft geschwellten Lippen eine Reihe kleiner glänzender Zähne, eine kleine längliche Hand am schlanken Arme, wie sie nur Raphael gemalt, ein kleiner niedlicher Fuß, wie er nur unter Italiens Himmel gedeiht: das ist das schwache Bild der reizenden Ursina di Palumba, aber es gibt kaum einen Schatten ihrer Schönheit, und von dem wunderbaren Zauber, der über der ganzen Gestalt schwebt und jeden ihrer Züge durchdringt, vermag es nichts zu geben.

Daneben ihr Bräutigam Don Flario di Ghiberti, Marchese di Campanogro, ein ernster hoher Mann, ein angehender fünfziger, voll Kraft und Würde, aber auch voll Stolz. Nicht Schönheit ziert seine imposante Gestalt, aber der Stempel eines edlen Wesens ist ihr unverkennbar aufgedrückt; sprüht sein großes dunkles Auge auch nicht mehr vom wilden Feuer der Leidenschaft, so glänzt aus ihm doch der ruhige Sinn für plastische Schönheit, und Fülle seiner Kraft verspricht dem Weibe seiner Wahl glückliche Tage. Glückliche? Ursina verspricht sie sich, ihre Eltern und Geschwister versprechen sie ihr; denn Ursina hat noch nicht geliebt, aus diesen wundervollen Augen haben die Flammen der heiligsten und heftigsten Gefühle noch nicht gelodert; Don Flarios ernstes abgemessenes Wesen fällt ihr nicht auf, es schmerzt sie nicht, daß er sie nicht wie ein glühender Sturmwind an seine Brust reißt, um sie daran zu pressen, als wollte er sie erdrücken; es befremdet sie nicht, daß er seine Lippen nicht an die ihrigen heftet und daran saugt und Küsse trinkt, als wollte er ihr die Seele hinwegschlüpfen; sie ist zufrieden mit seiner kalten Auf-

merksamkeit, mit seiner steifen Höflichkeit, sie lächelt den fürstlichen Geschenken, womit er sie überhäuft, Beifall, sie bezeugt ihm mit Allem, was er ihr zur Freude gethan und noch thut, ihre vollkommenste Zufriedenheit: sie liebt ihn nicht, sie liebt überhaupt nicht, aber sie ist erst sechzehn Jahre alt, und ihr Körper ihre Seele sind zur Liebe geschaffen. Seit zwei Jahren hatte Ursina eine Menge Anbeter und Bewerber; jeder junge adelige Mann hätte es sich zur Schande gerechnet, nicht dazu zu gehören, aber Don Flario war ihr Vetter und stand bei ihrem Vater in hoher Gunst, Don Flario hatte von seiner verstorbenen Gattin keine Kinder, er trug den Sieg davon, nicht etwa allein bei dem Grafen Palumba, bei dessen Frau, Kindern und Verwandten, welche diese Verbindung sich zur Ehre anrechneten, sondern auch bei Ursina, die sich kindisch auf die Pracht und den Reichtum freute, welche sie ferner umgeben würden und dessen unbeschränkte Gebieterin sie seyn sollte.

Don Flario hatte zu seiner Hochzeit Alles aufgegeben, was das Herz eines Kindes, welches die Liebe noch nicht kennt, erfreuen kann. Das Fest wurde auf seiner an Naturreizen unübertrefflich reichen Villa Amaranto am Monte Salaro auf der kleinen Insel Capri gefeiert. Hier hatte der gütige Augustus sich ergötzt, hier der grausame Tiberius geschwelgt, und die Villa des Marchese war eines jener zwölf Landhäuser, in welchen dieser Tyrann die letzten Jahre seines verworfenen Lebens den üppigsten Wollüsten geweiht hatte. Aus den Fenstern dieses prächtigen Hauses genoss man eine der großartigsten und weitesten Ausichten Italiens; das wonnestrunkene unersättliche Auge schweifte über die Meerenge in die Busen von Gaeta, Neapel und Salerno und überzählte die Thürme und Schlösser dieser Städte, die Uferdörfer in die Felsen hinein gebaut, die Berge und den zweigipfligen Vesuv, es hing an dem felsigen Sorrento, es umschiffte das Vorgebirge Massa und erhob sich im Hintergrunde des Festlandes an dem grünen terrassenförmig aufsteigenden Gebirge, nördlich die Insel Ischia mit ihren Höhen und westlich in weiter Ferne, über den Wellen des Meeres empordämmernd, der Felsenwall Siciliens. Zunächst der Villa wuchs der feurige Wein, der wildeste Sonnensohn Süditaliens, der den heutigen Tag verherrlichen sollte. Aus Neapel, Salerno, Sorrento, Gaeta, Capri, Anacapri und andern Orten waren die reichsten und angesehensten Nobili, die Blüthe des Adels aus dem ganzen Königreiche versammelt, und köstlich geschmückte Maulthiere trugen die noch köstlicher geschmückten Herren und Damen über Felsenpfade nach der zwischen zwei Berge romantisch geklemmten Stadt Capri, in deren Hauptkirche der Bischof der Stadt die feierliche Trauung verrichtete. Ein sonniger Frühlingstag entzückte den bunten Zug; vom ganzen Eilande waren die Bewohner zusammengeströmt und selbst über die Meerenge waren viele Zuschauer herüber gekommen.

Huldigend naheten die ritterlichen Männer der Rose Salerno's, neidisch die Damen, aber alle widerstrebenden Elemente versöhnte die allgemeine Lust des Tages. Die Fischer der Insel schlossen sich in Procession, mit ihren Festkleidern geschmückt, dem Zuge an, Rosen waren auf allen Wegen gestreut und Hirtenflöten bliesen hinter jedem Busche, jedem Felsen muntre Reigen. Jubelchöre empfingen die Neuvermählten auf der Villa, geschmückte reich besetzte Tafeln luden zum Genuß ein und der feurigste Wein perlte in goldenen Pokalen. Die holdselige Braut lächelte Allen Beifall und belohnte ihren glücklichen Gatten mit manchem Händedruck.

Bei Tafel glänzte sie wie ein Juwel in reicher Einfassung, wie eine Rose im Kranze, und manches Auge betrachtete sie, die eben aufgegangene Knospe, deren duftende Geheimnisse noch unentweicht im reinen Kelche schliefen, mit verlangendem Beben, und beneidete den glücklichen Don Flario, der zu seinen großen Schätzen auch noch alleiniger Besitzer dieses unermesslichen Schatzes seyn sollte. Aber Ghiberti wußte ihn auch zu würdigen diesen Schatz. Ihre kleine mit Ringen und Edelsteinen überladene Hand hielt er umspannt und sprach im stolzen Gefühle seines großen Glücks zu den horchenden Gästen: „Unter allen Menschen lebt Einer, den ich glühend hasse. Doch kenne

ich ihn nicht von Angesicht. Es ist Maurice de Lede, jener Franzose, welcher die spanische Flotte nach Sardinien geführt und vor Kurzem in Sicilien gelandet ist. Schon sein Vater war mein bitterster Feind und von ihm her schreibt sich der gegenseitige Haß. Als ich in Paris war, glaubte er sich von mir beleidigt; es ist eine weitläufige und dürre Geschichte. Aber der Marquis galt was beim alten Ludwig, und ich verlor durch seinen Einfluß die kaum angetretene Gesandtenstelle. Ich kam nach Madrid. Der französische Gesandte Marquis von Harcourt verleumdete mich durch die damals Alles geltende Gräfin von Berlepsi, Oberhofmeisterin der Königin, bei dieser und bei dem Könige. Marquis Lede erschien ebenfalls in Madrid; ich wußte, woher die Pfeile kamen. Es ist wahr, ich hatte mich empfindlich an ihm gerächt. Seine Rabalen vertrieben mich von Madrid. Ich ging nicht eher, bis ich ihn unschädlich gemacht hatte. Sein mir unbekannter Sohn setzte Feindschaft und Rache fort, vertrieb mich aus meinem Vaterlande, verfolgte mich in der Fremde. Er that mir, was mir noch kein Mensch gethan, aber ich schwör' Euch, meine Freunde, wenn er jetzt zu mir heran träte und böte mir seine Hand, ich zöge ihn an mein Herz, ich drückte auf seine Stirne den Kuß des Friedens und der Freundschaft. Und mit diesem Allen wollte ich Euch nur begreiflich machen, wie über alle Massen vergnügt und froh ich bin, daß ich sogar meinen Todfeind an mein Herz drücken würde."

"Es wäre gerade nichts Ummögliches" — bemerkte Einer der Gäste — „daß der Marquis de Lede sich als Hochzeitsgast bei Euch einstellte, Monsignore. Vor einigen Tagen erhielt ich durch einen meiner Handelsfreunde die Nachricht, daß er Anstalten treffe, Messina zu belagern. Wie leicht könnte ihm einfallen, nach Capri herüber zu kommen, und sich zu Gaste zu bitten! Er soll kühn seyn, ja verwegen, und der Ruf Eurer Hochzeitsfeier ist weit gedrungen und sicherlich auch nach Sicilien gelangt."

Viele der Gäste erblickten und auch die Frauen waren besorgte Blicke umher. Die Furcht setzte sich mit an die Tafel, die Freude wurde still in ihrer Gegenwart. „Ihr sagt, Marchese" — nahm jetzt ein anderer neapolitanischer Nobile das Wort — „daß Ihr den Kommandant der spanischen Flotte nicht persönlich kennt, und doch hat man mir, wenn ich nicht irre, erzählt, Ihr hättet einen Zweikampf mit ihm bestanden. Diese Angabe muß also falsch seyn."

"Das ist sie nicht" — versetzte Ghiberti — „ich habe wirklich mit meinem Feinde auf Tod und Leben gekämpft und doch kenne ich ihn nicht von Angesicht. Ihr wißt Alle, daß der Cardinal Alberoni allgemein vorgab, die Ausrüstung der spanischen Flotte bezwecke die Demüthigung des Erbfeindes der Christenheit, der Türken. Wir lebten unbekümmert. Was gingen uns die spanischen Klüftungen an, wir waren ja nicht mehr ein Theil des spanischen Reichs; Oestreichs milder Scepter regierte uns. Plötzlich erschallte das Gerücht, die Insel Sardinien sey von der spanischen Flotte genommen; es sey der Plan der Königin und ihres Freundes Alberoni, die frühern spanischen, beim Utrechter Friedensschlusse verloren gegangenen Provinzen für ihren Sohn Don Carlos zu erobern, um auch dem Sohne der zweiten Ehe des Königs eine Krone zu verschaffen. Ganz Italien gerieth in Bestürzung. Da war's — es mögen ungefähr neun Monate her seyn — als ich Abends noch in den Hafen beschieden wurde, um dort entstandene Irrungen zu schlichten. Kaum hatte ich den Molo betreten, als ein Mann, dicht in einen Mantel gehüllt, auf mich zuweilt und mich fragt: seyd Ihr der Marchese di Ghiberti, Statthalter von Salerno? Ich bejahe dies und er ruft: So zieht und vertheidigt Euch! Ich bin der Marquis de Lede. Kein Wort wurde weiter verloren, der Kampf begann und wurde hitzig. Mein Feind war ein bewandter Fechter. Da stürzte plötzlich mein Diener mit mehreren Schiffsleuten herbei, der Marquis verschwand in der Nacht. Ich verbot, ihn zu verfolgen."

"Das war edel von Euch!" — riefen mehrere Nobili's und leerten die Becher auf das Wohl des großberzigen Bräutigams.

"Man muß dem Muthe der Franzosen Gerechtigkeit widerfahren lassen" — sagten Andere.

Ghiberti warf einen mißtrauischen Blick auf die Sprecher; die Unterhaltung kam bald auf andere Gegenstände und der Fenergeist des Weins stieg aus den Flaschen in die Köpfe.

"Einen Gast vermiss' ich schmerzlich," — sagte der Marchese zum Grafen Palumba, seinem Schwiegervater. „Ihr meint Seine Hoheit, den Vizekönig?" — versetzte dieser.

"So ist's!"

"Und er versprach mir mit Hand und Mund, zu kommen."

Diener traten herzu und meldeten, ein Bote des Vizekönigs sey so eben in großer Eile angelangt.

"Führt ihn her," — rief der Statthalter von Salerno. Der Bote kam und überreichte ein großes Schreiben. Der Marchese las, seine Züge verfinsterten sich. Dann erhob er sich und redete die neugierigen Gäste also an: „Edle Frauen und Herren. Ein Befehl Seiner Hoheit des Vizekönigs ruft mich sogleich nach Salerno zurück. Ich bedauere von Herzen, an den Freunden nicht länger Theil nehmen zu können, die mir Eure Gesellschaft an meinem Ehrentage bereitet. Ich bitte Euch alle dringend, seyd ferner fröhlich und thut, als ob ich noch unter Euch weilte. Meine Gattin und deren Eltern werden hier bleiben bis zum Ende des Festes."

Die Gäste sahen einander bestürzt an; die Braut schien ziemlich gleichgültig; Ghiberti las seinem Schwiegervater, der ihn bei Seite gezogen, den Brief des Vizekönigs vor: „Es thut mir sehr wehe, theurer Marchese, nicht nur Eurer lieben und mir sehr angenehmen Einladung zu Eurer Hochzeit nicht folgen zu können, sondern Euch sogar den geselligen Freuden derselben entreißen zu müssen. Doch Euch, einem so getreuen Diener meines Herrn, geht ja die Pflicht über Alles. Ihr wißt, wie unzählig viel spanisch gesinnte Edelleute im Königreich, namentlich in der Hauptstadt sind. Hier besteht ein förmlicher Verein, der sich seit der Landung der spanischen Flotte in Palermo gebildet hat, und es sind Leute an der Spitze desselben, die Ihr mit zu Euren Hochzeitsgästen zählt. Sie treten allmählich laut und ungeschweht hervor, die Bewegung wird allgemein, und es ist aller Wahrscheinlichkeit nach eine Revolution des Adels zu Gunsten der Königin von Spanien und ihres Sohnes im Werke. Alberoni hat hier seine geheimen Agenten und ich fürchte, die Gesellschaft hat einen Boten an den Marquis de Lede nach Sicilien geschickt. Wenigstens schreibt mir der Maler Tacco, mein Spion in Palermo, daß ein Bevollmächtigter Ledes, dessen Namen ich Euch aus Vorsicht verschweige und der auch nichts zur Sache thut, da er ihn in Italien doch nicht führen wird, in diesen Tagen an der Küste landen werde, um sich nach Neapel zu begeben und mit den spanisch Gesinnten in Verbindung zu setzen, ihnen Pläne vorzulegen, eine förmliche Verschwörung zu bilden und mit sämmtlichen Verschworenen die Zeit des Aufstandes zu verabreden, wo zugleich eine Abtheilung der spanischen Flotte in Salerno oder Gaeta landen soll, um Neapel für Don Carlos von Spanien zu besetzen. Tacco hat mir ein getreues Bild dieses Mannes übersendet, welches er in Palermo aufgenommen. Ich habe dies Bild schnell mehrmals copiren lassen und in jede der Hafenstädte des Königreichs ein Exemplar geschickt. Brecht eilig nach Empfang dieses meines Briefs nach Salerno auf. Das Bild findet Ihr schon in Eurem Hause. Macht alle Eure Untergebenen, alle Schiffsleute und Aufseher genau damit bekannt, auf daß sie den Mann, welcher diese Züge trägt, so fern er sich in Salerno oder in der Umgegend von ihnen betreten läßt, sogleich festnehmen — erscheine er, in welchen Kleidern er wolle — und an uns abliefern. Neapel, den 20. Mai 1718. Ich der Vizekönig."

"So geht denn in Aller Heiligen Namen," — sagte der Graf Palumba. „Die Sache ist von großer Wichtigkeit. Morgen sind wir bei Euch in Salerno, um das hier gestörte Fest dort fortzusetzen."

Gleich darauf trabte der Marchese auf seinem Manteltiere davon. (Fortf. folgt.)

# Düsseldorfer-Elberfelder Eisenbahn.

Einverstanden sind alle über die merkantilische und finanzielle Möglichkeit der besagten Eisenbahn, aber in den Ansichten über die Ausführung hat eine bedeutende Verschiedenheit sich hervorgethan. —

Einige wollen nämlich die Bahn von Boinwinkel ab über die Höhen von Hammerstein in derselben Ebene und in der Gegend von Hammerstein durch einen Viaduct auf die entgegengesetzten Höhen fortführen, sodann über die Höhe, welche längt dem linken Ufer der Wupper durch das Sonnborner Thal laufen, den Ochsenkamp umgeben und sich bis in das Island fortziehen und nun dieselbe durch einen unter dem Island zu legenden Tunnel bis in die Gegend des Elberfelder Schlachthauses fortsetzen und hier an die Wittmer Bahn anschließen, welche über die Höhen von Rittershausen bis an jenen Punkt gebaut werden soll.

Nach diesem Plan würde also die Eisenbahn auf den Höhen fortlaufen, welche rechts das Wupperthal von Rittershausen bis Hammerstein bilden.

Nach dem Plane, welchen Hr. Pickel ausgearbeitet hat, würde die Eisenbahn in der Nähe von Boinwinkel, vermittelt einer von da bis zu dem Fuße der Hammersteiner Berge fortgehenden schiefen Ebene in das Thal steigen, auf das linke Ufer der Wupper am Fuße der Höhen durch das Wupperthal fortgeführt.

Eine ähnliche Verschiedenheit herrscht in den Ansichten, welche Richtung sie in dem Rheinthale nehmen soll. Nach dem Plane des Hrn. Pickel würde sie bei Düsseldorf vom Rhein ab über die Haroldsstraße längt dem Körner Magazin in gerader Richtung bis Erfrath fortgeführt und vermittelt einer schiefen Ebene die Höhe bei Hochdal erreichen.

Nach dem andern Plan würde sie von Düsseldorf auf Hilden und von Hilden allmählich nach Boinwinkel hinauf steigen.

Der Unterzeichnete hat vor dritthalb Jahren in diesem Blatte die Beantwortung der Frage versucht, ob von Elberfeld die Eisenbahn am vortheilhaftesten auf Düsseldorf oder Köln gerichtet werde. Diese Beantwortung ist mit Beifall aufgenommen, und später hat ein dem Unterzeichneten völlig Unbekannter in dem Westphälischen Anzeiger sich darüber dahin ausgesprochen, daß deshalb dieselbe ohne Erwiederung geblieben seyn möchte, weil sie erschöpfend sey. Daher glaubt er es wagen zu dürfen, auch die Beantwortung jener Streitfrage zu versuchen. Er hofft, daß wenigstens das große Interesse was er diesem von ihm zuerst ausführlich angeregten Unternehmen geschenkt hat, und eigene materielle persönliche, mit dem Unternehmen verbundene Interessen ihn gegen den Vorwurf eines unberufenen Sprechers schützen werden.

Der bei einer Sache persönlich interessirte, ist eben dadurch berufen, über die Sache zu sprechen. Wenn er, wie der Unterzeichner es thut, offen sein persönliches Interesse in der Sache nicht verleugnet, so bekundet er dadurch, daß er nur eine unparteiische Prüfung der Gründe herbeizuführen, beabsichtigt. In gleicher Lage befindet sich immer der Advokat, welcher das Recht und das Interesse seines Klienten nach seiner Ueberzeugung vertheidigt. Als Advokat konnte der Unterzeichnete auch sich seiner Gewohnheit bei dieser Gelegenheit nicht entziehen.

Um die Streitfrage zu beantworten, welches von beiden entgegengesetzten Systemen den Vorzug verdiene, scheint vor Allem nöthig, daß man sich über die Vortheile ins Klare setzt, welche durch die Eisenbahn herbeigeführt werden sollen und können. Diese sind durch die Lokalverhältnisse und durch die Natur der Eisenbahn bedingt.

Unter Verweisung auf die Verhandlungen der französischen Deputirtenkammer im Jahre 1832 über die nachgesuchte Koncession für den Pyrenäenkanal erlaubte sich der Unterzeichnete in dem bezogenen Aufsätze im Allgemeinen zu bemerken: „es gibt Gegenden, welche sich für die Anlage von Kanälen eignen und Gegenden für welche

Eisenbahnen die geeigneten Kommunikationsmittel bilden.“ Ebenso werden Einrichtung und Richtung der Eisenbahn durch Lokalverhältnisse wesentlich modificirt. Wie ein Wagenfabrikant denjenigen, welcher ihm einen Wagen bestellt, zunächst befragt, was er mit dem Wagen bezwecken, und hiernach Einrichtung und Kosten berechnet, so möchte es sich ungefähr auch mit der Eisenbahn verhalten.

Zunächst sind es also die Lokalverhältnisse, welche scharfer in's Auge gefaßt werden müssen.

Das Wupperthal, von Rittershausen bis zur Vogelsau bei Elberfeld, ist ungefähr 1800 Ruthen oder  $\frac{2}{3}$  Meilen lang und von steilen, wenig fruchtbaren Berghöhen umgeben. Dieses Thal ist nun der Sitz mannigfaltiger Fabriken und Manufakturen und zählt eine Bevölkerung von ungefähr 60,000 Einwohnern. Dasselbe bezieht vom Rhein den größten Theil des Getreide, der Gemüse und der Baumaterialien, welche es konsumirt, so wie die rohen oder halbfertigen Stoffen, welche seine Manufakturen und Fabriken verbrauchen. Die diesem Thale nächst gelegene Stadt am Rhein ist Düsseldorf, welches zugleich früher die Residenz des Landsherrn und der Sitz der Dükasterien war, jetzt noch der Sitz der höhern Verwaltungs- und Militärbehörden des Wupperthals ist.

Aus diesen Verhältnissen ist eine frequente stark bebauete Landstraße hervorgegangen und mit derselben haben sich mannigfaltige Interessen gebildet.

Zwischen dem Wupperthale und dem Thale der Düffel, zwischen Boinwinkel und Gerresheim liegt ein äußerst fruchtbares Plateau. Der enge Raum, welchen das Wupperthal von Rittershausen bis an den Ochsenkamp bei Elberfeld gewährt, ist hauptsächlich Ursache, daß Manufakturen, namentlich die Baumwollen-Manufaktur, dasselbe zum Theil verlassen und auf dem linken Rheinufer, in Gladbach, Rheidt und Biersen sich niedergelassen haben.

Die Vortheile, welche für den Fabrikanten daraus hervorgehen, daß er an einem großen Fabrikorte wohnt, sind zu bekannt und so groß, daß eben der Abgang dieser Vortheile das Emporblühen von Fabriken an Orten, welche keine haben, so sehr erschwert.

Leichtigkeit, Wohlfeilheit und Schnelligkeit, womit Personen und Güter von einem Punkte zu einem andern Punkte vermittelt der Eisenbahn gebracht werden, sind ihre Vorzüge. Durch sie werden die beiden Punkte so nahe gebracht, daß die Entfernung als aufgehoben betrachtet werden kann. Die Fahrt auf einer Eisenbahn also von Rittershausen bis zum Rhein bringt diese Punkte so nahe, daß Rittershausen als am Rhein gelegen, betrachtet werden kann. Aber nur die 2 Punkte verbindet die Fahrt. — Damit würde doch wenig gewonnen seyn, und eben darum ist es erforderlich, daß auf der ganzen Linie es mehrere Punkte gibt, wo die Fahrt stille hält, wo sich die Eisenbahn in Verbindung mit der Umgebung der Punkte setzt. Hier stoßen wir auf die wesentlichste Verschiedenheit der Chausseen von den Eisenbahnen. Erstere sind an jedem Punkte mehr oder minder zugänglich, und von jedem Punkte können Personen, Thiere und Fuhrwerke auf dieselbe gelangen, diese nach Belieben benutzen.

Personen und Thiere können auf der Eisenbahn aber nicht anders als vermittelt solcher Transportgeräte fortgeschafft werden, welche, sobald sie die Eisenbahn verlassen, unbrauchbar sind. Nicht an jedem Punkte kann man sich mit der Eisenbahn in Verbindung setzen, sondern nur an bestimmten Punkten kann sie gewonnen werden, und hierzu sind wieder Kunstvorrichtungen erforderlich. Die Eisenbahn hebt die Verbindung zwischen den Gegenden an beiden Seiten auf. Nur an bestimmten Punkten und nicht wie die Chaussee an allen Punkten kann sie überschritten werden. Den raschen Flug der Locomotivmaschine darf nichts aufhalten; es darf auf derselben Bahn nichts in entgegengesetzten Richtungen in der gegebenen Zeit, worin die Fahrt von einem

Punkte zum andern gemacht wird, bewegt werden. Auf Eisenbahnen für Pferde ist das Ausbiegen aber auch nur an bestimmten Punkten, vermittelt Kunstvorrichtungen leichter, ein Zusammentreffen ohne Gefahr. Die großen Vortheile, welche die Eisenbahn ihrer Natur nach gewähren kann, können also nur dann erzielt werden, wenn vom Rhein bis in Elberfeld eine Eisenbahn mit Locomotivmaschinen gebaut wird, welche an verschiedenen Punkten mit der Umgebung in Verbindung gesetzt wird. Die Punkte, wo die Eisenbahn vom Rhein bis an die Stadt Elberfeld sich mit der Umgebung vorzüglich in Verbindung setzen muß, sind durch die Natur der Gegend indicirt.

Der Spiegel der Wupper bei Elberfeld liegt 405 Fuß über der Meeresfläche und etwa 305 Fuß höher als der Spiegel des Rheins bei Düsseldorf. Zwischen beiden Thälern liegen die Berge, deren Rücken das erwähnte Plateau bilden. Selbst dann, wenn es möglich wäre, die Wasserscheide zu durchbrechen, und so also eine schiefe Ebene von der Stadt Elberfeld bis zum Rheine zu bilden, so würde auf diese schiefe Ebene ein Gefälle von 305 Fuß vertheilt werden müssen. Die Eisenbahn fordert aber eine horizontale Ebene.

Das politechnische Journal von Dingler 57. Band, Heft 3, Pag. 236, führt nach den von Herrn Johann Herrpath in dem Mechanics Magazine entwickelten Grundsätzen folgende Bedingungen einer guten Eisenbahn auf:

1. „Die Bahn muß beinahe horizontal seyn, und darf in der englischen Meile\*) um nicht mehr als 10 oder höchstens 15 Fuß steigen; ausgenommen allenfalls in einer kurzen Strecke, der ein Abhang oder eine lange vollkommene Ebene vorausgeht. 2. Sie darf nirgendwo, ausgenommen allenfalls an den Enden, scharfe Curven haben. 3. Sie darf, wenn sie zum Transporte von Reisenden bestimmt ist, keine Tunnels haben. Um den ersten dieser drei Punkte hervorzuheben, bezieht er sich auf die Whiston und Sutton schiefen Ebenen an der Liverpool-Manchester-Eisenbahn, die bei einer Länge von  $1\frac{1}{2}$  Meilen und bei einer Steigung von 56 Fuß per Meile schon in der ersten halben Meile die Geschwindigkeit der Dampfwagen von 33 auf 10 oder 8 Meilen per Zeitsunde reduciren, und die die Wagen nicht selten ganz zum Stillstehen bringen würde, wenn an diesen schiefen Flächen nicht Aushilfsmaschinen in Dienst kämen, die der Gesellschaft jährlich 1000 Pfund Sterl. Kosten verursachen.“

Der berühmte englische Ingenieur Bignolls sagt in seinem Gutachten über die projectirte 2te Eisenbahn von Liverpool nach Manchester:

Die Dampfwagen werden auf der neuen Eisenbahn an einer Stelle abfahren, welche 29 Fuß hoch über den Kais der Docks liegt; die senkrechte Höhe, welche sie hinaufsteigen müssen, wird 151 Fuß betragen, so daß also der höchste Punkt 180 Fuß über den Kais von Liverpool liegen wird. — auf einer gutunterhaltenen Eisenbahn, und wenn die Räder der Wagen gehörig in Ordnung sind, kann man auf einer vollkommenen ebenen Bahn die Reibung zu 9 Pf. per Tonne annehmen; dazu muß bei ansteigenden Flächen noch die retardirende Kraft der Gravitation gerechnet werden, die man leicht finden kann, wenn man die Zahl der Pfunde in einer Tonne durch das Verhältniß der Steigung theilt. — Wendet man nun diese Regeln auf die neu projectirte Bahn an, so wird man finden, daß dieselbe so nivellirt ist, daß ein Dampfwagen an vielen Stellen kaum mehr als die Hälfte seiner Ladung und nur  $\frac{1}{2}$  von dem ziehen wird, was er auf der gegenwärtigen Liverpool-Manchester-Eisenbahn zieht, wenn man an letzterer den zwanzigsten Theil derselben nämlich die schiefe Ebene von Whiston oder Sutton, ausnimmt.“

„An diesen beiden letztern schiefen Flächen werden die Züge beständig durch zwei Aushilfsmaschinen unterstützt,\*\*) und nimmt man auch an daß zwei andere Maschinen fortwährend in Ausbesserung befindlich sind, so beschränken sich die durch diese schiefen Flächen verursachten Mehrkosten doch auf 4 Dampfwagen und auf ein deshalb nö-

thiges Etablissement, so daß diese Kosten beiläufig  $\frac{1}{3}$  der Gesamtkosten betragen. An der neuen Bahn hingegen sind die schiefen Flächen so lang, und die zwischen ihnen befindlichen besseren Niveau's so gelegen, daß solche Aushilfsmaschinen nicht wohl mit Vortheil benutzt werden können. Die Maschinen könnten, wie Jedermann vom Fache einsehen wird, auf der neuen Bahn kaum die Hälfte von dem leisten was sie zu leisten fähig sind; abgesehen von den Verspätungen, welche auf langen schiefen Flächen häufig durch kleine Unfälle eintreten: durch Unfälle welche auf der gegenwärtigen Bahn gar nicht fühlbar werden; denn auf letzterer bewegt sich ein Dampfwagen gar oft nur mit einem Cylinder, im Falle der eine zufällig in Unordnung gerathen ist.

„Ich nehme keinen Anstand zu behaupten, daß selbst die schiefsten Flächen an der gegenwärtigen Bahn in Anschlag gebracht, an der neuen Bahn eine um  $\frac{1}{2}$  und selbst um  $\frac{1}{4}$  größere Locomotivkraft erforderlich wäre, um das zu leisten was auf der alten Bahn geleistet wird. Hierbei ist ganz abgesehen von den Verspätungen welche leicht durch kleine Zufälligkeiten entstehen könnten, indem die Maschinen bei der Steigung von 14 bis 17 Fuß per Meile mit ihrer ganzen Kraft arbeiten müßten, was auf der alten Bahn im Allgemeinen nicht der Fall ist. Die Kosten eines Dampfwagen-Etablissements belaufen sich an der alten Bahn, wenn mit schweren Zügen und großen Geschwindigkeiten gearbeitet wird, jährlich auf 1000 Pfd. per Maschine, wobei die Ausbesserungen und Erneuerungen in Anschlag gebracht sind; an der neuen Bahn würde daher Mehrbetrag der nöthigen Locomotivkraft jährlich um 7—8000 Pfd. mehr kosten, wobei noch gar nicht in Anschlag gebracht ist, daß die Distanz eine um 3 engl. Meilen größere ist.“\*\*)

Die Anlage einer Eisenbahn zwischen Düsseldorf und Elberfeld würde also unausführbar seyn, oder richtiger alle Vortheile würden verloren gehen, wenn nicht jenes Plateau zwischen beiden Thälern läge, welches eine Vertheilung der Höhenverschiedenheit in 3 Ebene erzeugt, welche nun vermittelt der 2 schiefen Ebenen\*\*) und der stehenden Dampfmaschinen verbunden werden. Es scheint zweckmäßig, hier kurz eine stehende Dampfmaschine zu beschreiben.

Den meisten Lesern ist die Vorrichtung an Windmühlen, Magazinen bekannt, womit die Lasten gehoben werden. Ein Seil und zwar ohne Ende läuft um ein Rad. Dieses Seil wird in Bewegung gesetzt, dadurch das Rad, und so die Achse des Rades, worum das Seil sich windet, womit die Last gehoben wird. Mancher erinnert sich aus der Jugend der Belustigung, daß zwei Knaben das Seil ohne Ende an den verschiedenen Seiten anfassen und dann wechselseitig sich hinauf und herabheben. Diese einfache letztere Operation wird im Großen angewendet.

An den beiden Enden der schiefen Ebenen, welche keineswegs steil, sondern sehr geringe ansteigend, etwa wie die jetzige Chaussée von Sonnborn nach Bowninkel gedacht werden muß, wird eine runde Scheibe angebracht, um welche ein ebenso langes Seil ohne Ende läuft als wie die schiefe Ebene lang ist.

Wie auf dem Rhein die Bugnachten die Kette tragen, an welcher die fliegende Brücke befestigt ist, so tragen hier eiserne Rollen, welche von einer Scheibe zur andern in angemessenen Distanzen hintereinander angebracht sind das Seil. Zwischen den die Eisenbahn bildenden, über die Oberfläche fortlaufenden Linien und also unter dieser ist das Ganze angebracht. Die heraufsteigende Locomotive wird unten, so wie wenn gleichzeitig eine andere herabsteigt, der herabsteigende Wagenzug oben vermittelst

\*) Dinglers politechnisches Journal 55. Band, Heft 6, Pag. 417. 418. — Analog ist die Schlittenfahrt auf dem Eise. Jeder Schlittschubläufer weiß, daß er kaum mit aller Anstrengung sich und noch weniger seinen Schlitten auf eine mäßige Höhe bringen kann, und wie häufig er zurückgleitet, ehe er sie erreicht.

\*\*\*) Diese zwei schiefe Ebenen würden zusammen eine Länge von 1020 Ruthen haben, und also eine jede, da die ganze Bahn 7500 Ruthen lang ist, den 15. Theil derselben ausmachen.

Die Wasserscheide bei Bowninkel, welche überschritten werden muß, liegt über dem Düsselthal bei Erkrath etwa 380 Fuß. Die Entfernung beider Punkte beträgt 3240 Ruthen. Da dies auf jede englische Meile ein Steigen von 50 Fuß geben würde, so ist nach den von den berühmten Ingenieuren vor angeführten Grundsätzen die behauptete Unausführbarkeit gerechtfertigt.

\*) Eine englische Meile hat eine Länge von 5128 Preuß. Fuß.

\*\*) Eine für die Whiston und eine andere für die Sutton gezogene Ebene.

eines Seiles mit dem Seile ohne Ende verbunden, und dann eine der Scheiben mittelst der stehenden Dampfmaschine in Bewegung gesetzt, und dadurch das Seil, was um die durch die Aufhebung der horizontalen Ebene geschwächte Kraft der heraufsteigenden Locomotivmaschine so verstärkt, daß sie heraufsteigen kann. Die schiefe Ebene aus dem Wupperthal auf die Höhe bei Bowinkel ist 440 Ruthen lang, jene aus dem Düsseldorfthal ist 580 Ruthen lang, durch erstere wird eine Höhe von 110 Fuß erstiegen, durch letztere eine Höhe von 250 Fuß.

Diese Andeutungen werden hoffentlich jeden bemessen lassen, welche Gefahr mit einer solchen Einrichtung verbunden ist, und wohl leicht erklärlich machen, wenn einer der gebildetsten Kaufleuten von Solingen, welcher mehrmal die Bahn von Liverpool nach Manchester befahren hat, dem Unterzeichneten sein Erstaunen zu erkennen gab, als im Gespräche er ihm bemerkte, daß auf dieser Bahn solche schiefe Ebenen in den Tunnels sich befänden; indem er offen bekannte, daß er sie gar nicht bemerkt habe.

Auch glaubt der Unterzeichnete hier anführen zu müssen, daß, wenn wir auf den Chaussees Eisenpostwagen und Fahrposten haben, eine gleiche Einrichtung auf jener Bahn besteht, daß mit den Eisfahrten vorzüglich Personen, mit den Schnellsfahrten mehr Frachtgüter befördert werden, daß bei diesen ebenso, wie die Frachtposten es thun, an mehreren Stellen und länger angehalten wird. In Bowinkel und Hochdahl werden also nach dem Plane des Herrn Pickel zwei stehende Dampfmaschinen erbaut. Es würden demnach der Fuß der Hammersteiner Höhen in einer Entfernung von 1270 Ruthen von Elberfeld, Bowinkel also in einer Entfernung von 1710 Ruthen, Hochdahl also in einer Entfernung von 4370 Ruthen, und Erkrath in einer Entfernung von 4950 Ruthen die Anhaltspunkte bilden. An diesen Anhaltspunkten sammeln sich Güter und Personen; dort stehen Wagen bereit, welche mittelst einer einfachen Kunstvorrichtung, sobald der Wagenzug anhält, auf die Bahn gebracht, mit dem Wagenzug verbunden werden, oder umgekehrt abgelöst werden. Oder Personen und Güter werden auf die Wagen gebracht, welche den Wagenzug bilden. Dieses alles, wie es augenblickliches Bedürfnis erheischt. — Diese Einrichtungen verwirklicht, kann dann nicht der Fabrikant sich in der Nähe jener Ruhepunkte etabliren und nun in seiner Nähe seine Arbeiten suchen? Ein aufgeklärter Elberfelder Baumwollenfabrikant hat in der Nähe der Chaussee ein kleines Landgut bezogen, in seiner Nähe die Arbeiter gesucht. — Die größere Wohlfeilheit des eigenen Lebens, das geringere Kapital, was er in seiner Wohnung angelegt hat, und die niedrigen Tagelöhne, welche er zu zahlen hat, also die Vortheile, welche Rheidt und Gladbach vor Elberfeld haben, überwiegen die Nachtheile, welche die Entfernung von dem großen Fabriksorte erzeugen. — Durch die Eisenbahn aber verschwinden diese Nachtheile; der in der Nähe des Anhaltspunktes wohnende, wohnt mittelst der Eisenbahn, in Elberfeld. Das Wasser der Düffel ist eben so wie die Wupper mit Kalk geschwängert; zum Bleichen und türkisch-roth färben gleich geeignet wie dieses.

Nur die Erdtheile, welche die Düffel bei Düsseldorf mit sich führt, schaden. Aber bei Erkrath finden wir den kleinen Düsseldorfbach. — Ein Lokal in der Nähe von Erkrath an der Düsseldorfbach kostet nicht den vierten Theil, welches ein für Färberei geeignetes Lokal bei Elberfeld kostet. Der Bäcker in Erkrath, in der Nähe von Hochdahl, hat sein Lokal unendlich wohlfeiler als in Elberfeld erworben, er findet das Holz in der Nähe, dem Fruchtmarkt Neuß ist er näher, er wohnt selbst in einer fruchtreichen Gegend; die Eisenbahn erlaubt ihm, alsdann Elberfeld eben so zu bedienen, als wohne er in der unmittelbaren Nähe. Das, was er für den Transport seines Gefellen, welcher das Brod in Elberfeld herumträgt, bezahlt, wird durch die Ersparnisse, welche ihm die Lokalitäten herbeiführen, reichlich kompensirt. So verhält es sich auch mit dem Brauen. Der Fabrikarbeiter, welcher in der Nähe jener Anhaltspunkte wohnt, kann eben so leicht und schnell in Elberfeld seine Arbeit abliefern, als jetzt, wenn er nahe dabei wohnt. Die größere Wohlfeilheit der Wohnung, des Gartens und des kleinen Felds, was er bebauet, worauf er eine Ruh hält, werden ihm erlauben, für ge-

ringeren Tagelohn als jetzt zu arbeiten und dennoch die Abgabe an die Eisenbahn zu bestreiten. Ein Stillstand der Fabriken stürzt den Arbeiter, welcher eine kleine Landökonomie hat, nicht gleich in Armuth.

Gerade deshalb, weil das ganze Plateau so fruchtbar ist, weil die Gegend von Erkrath darin nicht nachsteht, weil die Düffel und die vielen andern Bäche so vielfache Anlagen begünstigen, ist es für die Elberfelder Industrie ein großer Gewinn, wenn die ganze Gegend in ihr Bereich gezogen wird, was aber gerade die Eisenbahn bewirkt.

Dadurch wird nun natürlich eine andere Wechselwirkung erzeugt, daß nämlich die Bevölkerung wächst; daß die an der jetzigen Chaussee stehenden Wohnungen eben so benutzt werden, wie jetzt, daß die Güter an derselben, statt im Werthe zu sinken, steigen. Nur werden viele Pferdeställe in Kuhställe verwandelt; die Felder statt mit Hafer werden mit Futterkräutern bestellt werden. Die von Herrn Pickel vorgeschlagene Linie hat den Vorzug, daß sie von der jetzigen Landstraße sich nicht so sehr entfernt und daher die vorangedeutete Wechselwirkung nicht ausbleiben kann.

Einer der größten Elberfelder Kapitalisten weigerte ungeachtet der hohen Zinsen, welche er von der Kapitalanlage in der Eisenbahn erwartete, sich daran zu betheiligen; weil er wohl die Vortheile einsähe, welche sie der Industrie des Wupperthals verspreche, aber sie nicht als Gewinn, sondern als ein Uebel für die ganze Umgegend der jetzigen Straße ansah, und er nun, wenn er von seinen Schuldnern dieses Uebel nicht abwenden könne, auch nicht sich daran betheiligen wollte, es herbeizuführen.

Muß man solche Gesinnung nicht ehren? und wird die Ehre, welche man ihr zollen muß, nicht ein großes Gewicht in die Waagschale, womit die Vortheile und Vorzüge der einen Richtung und Einrichtung von der andern gewogen werden, legen? Ebenso verhält es sich mit dem ganzen Thale von der Stadt Elberfeld bis Hammerstein. Durch die neue Chaussee durch dieses Thal, um welche der Herr Oberbürgermeister von Elberfeld sich so viele Verdienste erworben hat, wurde dasselbe für Elberfeld aufgeschlossen und mannigfaltige Etablissements wurden herangerufen. Die Linie des Herrn Pickel bereitet ihnen keinen Untergang, sondern Gewinn. Der Fuhrmann aus der eine Tagereise entfernten Umgegend von der Eisenbahn, welcher nach Düsseldorf Güter schaffen und dort z. B. Liqueure laden will, fährt alsdann bis Sonnborn, wo er übernachtet, und am frühen folgenden Morgen seine beladene Karre auf die Eisenbahn. Die Pferde läßt er in den Stall zurückgehen, er selbst fährt nach Düsseldorf ladet ab und auf. Der Lohn für ein Pferd, um die Karre in Düsseldorf von und auf die Eisenbahn zu bringen, wird unbedeutend seyn, er kann gegen Mittag wieder in Sonnborn zurück seyn, wo er seine ausgerasteten Pferde anspannt.\*)

Die Naturschönheiten des Sonnborner Thales würde es zum Aufenthaltsort für Elberfelder machen. Sonnborn würde die Kohlenniederlage für die an der Wupper abwärts liegende Hammerwerke werden, soweit sie durch eine gute Chaussee erreicht werden könnten, wenn die Kohlen von der Zeche bis dahin gelangen\*\*)

\*) Es ist wohl zu beachten, ob die Güter, um an den Ort ihrer Bestimmung zu gelangen, auf die Karre gebrüg verladen werden müssen, und ob ein Auf- und Abladen der Karre nöthig wird.

Der kurzen Strecke von Düsseldorf nach Elberfeld wegen wird diese nicht abgeladen, daher ist es nöthig, um diesen Transport der Bahn zu sichern, daß Karre und Pferd, oder die Karre, wie es die Umstände erheischen, auf der Eisenbahn transportirt werden können. Mit der Locomotivmaschine ist solches leicht.

\*\*) Den Plan, eine Eisenbahn durch das Thal zum Rhein zu bauen, begünstigt die Linie des Herrn Pickel. — Aber der Unterzeichnete bleibt bei der Ansicht stehen, welche er 1833 vertheidigt, daß diese Bahn für Köln gar keine Vortheile gewähren würde.

Alle damals von dem Unterzeichneten angeführten Gründe werden durch die Anlage der Eisenbahn von Antwerpen nach Köln nicht geschwächt.

Die Versteuerung der von Antwerpen kommenden Güter für das Inland wird an der Grenze erfolgen. — Die nach Elberfeld bestimmten Güter würden in besondere Wagen geladen, welche im Sicherheitshafen bei Köln mittelst Krähnen oder schiefer Ebenen, auf mit einem Plateau versehene Wägen gesetzt, so nach Mülheim am Rhein versahren und mittelst Krähnen oder schiefer Ebenen auf die Eisenbahn gesetzt; so daß die Güter in den Wagen, worauf sie in Antwerpen geladen sind, in Elberfeld an-

Die Linie des Hrn. Pictel erlaubt es wahrscheinlich auch, eine Zweigbahn von BOWINKEL auf Solingen zu bauen.

Die stehende Dampfmaschine bei BOWINKEL kann nämlich auch dazu verwendet werden, um auf einer schiefen Ebene, vermittelt des vorbezeichneten Ziehwerks die Wagen auf die Höhen zu bringen, worauf der Kofstump liegt. Diese Höhen bilden vom Kofstump ab, bis in die unmittelbare Nähe von Solingen, welche auf das zu dem Gute\*) des Unterzeichneten gehörige, zwischen der alten Mangerberger Straße und der Chaussee von Solingen nach Gräfrath links gelegene 17½ Morgen große Ackerfeld führen, eine Ebene. Der Unterzeichnete hat diesen Plan vielen Solinger Freunden mitgetheilt, welche denselben sehr beifällig aufgenommen haben. Wenn der andere Plan angenommen wird, so möchte die Erbauung und Unterhaltung einer Dampfmaschine für diese Zweigbahn dieselbe zu theuer machen. Wenn die für die Düsseldorf-Elberfelder Bahn errichtete benutzt wird, diese auf das Conto dieser Bahn kommt und nur die Kosten des Ziehwerks auf das Conto der Zweigbahn kommen, so würde dieselbe alsdann sich immer rechnen. Die Güter und Personen, welche diese Zweigbahn der Elberfelder zuführt, würden sehr ansehnlich seyn.\*\*\*) Das Eisen, die Baumaterialien und sonstigen Güter, welche Solingen über den Rhein und vorzüglich über Hildesdorf bezieht, würde es dann über die Eisenbahn von Düsseldorf aus beziehen, so wie von Düsseldorf seine Versendungen nach dem Oberrhein auch machen. Dieses ist für Düsseldorf's Handel um so wichtiger, da es die Verbindung mit dem Oberrhein beleben würde, und so auch Düsseldorf die Vortheile, welche Köln dadurch zufließen, daß in Köln so vielfache Schiffgelegenheiten zum Oberrhein sich finden, Vortheile, welche vorzüglich auf die Etablierung der Zuckerraffinerien einwirken, genießen würde. Von der andern Seite würde der ganze Kohlenbedarf von Solingen und Wald und Cronenberg über diese Bahn bezogen.

Alle vorstehend entwickelten Vortheile verschwinden, wenn die Eisenbahn über Hilden nach dem andern Plan ausgeführt würde. Allerdings ist es wünschenswerth, die stehende Dampfmaschine zu vermeiden. Aber Elberfeld liegt nun einmal 305 Fuß höher, zwischen beiden Thälern liegt das Gebirge. Ein allmähliges Steigen von Hilden auf die Höhe würde, da keine für die Förderung mit Lokomotiven geeignete Gefälle erzielt werden können, viel nachtheiliger seyn, als ein schnelles Steigen, vermittelt der stehenden Dampfmaschine. Der größere Weg würde die Schnelligkeit und Wohlfeilheit auf das empfindlichste benachtheiligen.

Alle Einwürfe welche Wignolls gegen das Projekt der neuen Bahn von Liverpool nach Manchester macht, treffen also auch dieses Projekt. Nach diesem wird eine Linie verfolgt, welche sich von der gegenwärtigen Chaussee bedeutend entfernt. Eben daher würde die Ausführung der ganzen Gegend, welche durch die Chaussee alimentirt wird, das Uebel bereiten, was der vorerwähnte Kapitalist in ihr zu erkennen glaubt. Ist die Gegend, wodurch die andere Linie über Hilden führt so fruchtbar? verspricht sie der Industrie des Wupperthals so nützlich zu werden, wie die Gegend, durch welche die Linie des Hrn. Pictel führt? Diese Linie führt durch das Kalksteingebirge. Der Absatz an Kalksteinen zum Rhein wird für diese Gegend eine neue Quelle von Erwerb und bedeutend zur Alimentation der Bahn beitragen.

Welche Nachteile werden gegen den Plan des Herrn Pictel aufgeführt! Gefahr welche mit schiefen Ebenen verbunden seyn soll? Der Unterzeichnete hat darüber früher schon sich ausgesprochen, und muß gestehen, daß er diesen Einwand zum erstenmal in diesem Blatt gelesen hat, so

langen. Wahrlich würden sie nicht in Köln auf die Achse geladen, durch Köln über die Brücke und durch Deuz gefahren werden!! Wenn eine Umladung vor sich ginge, so würde sie in Mülheim am Rhein geschehen und nicht in Köln.

Sollte der Rhein nicht fahrbar seyn, so würden in diesen seltenen Perioden dennoch die nach Elberfeld bestimmten Güter per Achse nach Mülheim gebracht.

\*) In dem Werth, welcher demselben zuwachsen würde, besteht das von ihm vorerwähnte eigene Interesse.

\*\*) Das Düsseldorf'sche Comité berechnet in seinen Andeutungen bloß an Handelsartikeln 70,000 Cent.

wie er nie von einem dadurch auf den vielen Bahnen Englands, wo stehende Dampfmaschinen im Gebrauch sind, herbeigeführten Unglück gehört hat, obgleich er sehr fleißig alles gelesen hat, was in technischen und sonstigen Zeitschriften in Beziehung auf Eisenbahnen vorkommt.

Es ist hier zu erwähnen, daß nicht allein auf den Bahnen zwischen Liverpool und Manchester, St. Helena und Cap Rumcorn, zwischen Whitstable und Canterbury, Darlington und Stockton u. m. a. einzelne Bahnstrecken mittelst fahrender Dampfmaschinen betrieben werden, sondern, daß im Norden Englands in der Gegend von Newcastle und Sunderland auf vielen Bahnen, welche aus den Kohlenfeldern an die Ufer des Tyne und Wear führen, ausschließlich anderer bewegender Kräfte nur zusammenhängende Systeme geneigter Ebenen mit stehenden Dampfmaschinen im Gebrauch sind.

Der Einwand, daß die stehenden Dampfmaschinen Aufenthalt verursachen ist wahr, obgleich weniger Aufenthalt als wenn Bahnstrecken von zu starkem Gefälle mittelst Locomotiven ohne Hilfsdampfwagen befahren werden. Dies ist aber kein Einwand gegen das Projekt, eben weil ohne diesen Aufenthalt die Eisenbahn die Vortheile nicht gewähren würde, welche nach den Lokalverhältnissen gerade ihre volle Berücksichtigung verdienen; wie Einsender vor gezeigt zu haben glaubt. — Er fragt welche Vortheile würde es haben, wenn ununterbrochen die Fahrt von Düsseldorf nach Elberfeld ginge? Ist Düsseldorf ein Liverpool und das Wupperthal eine große zusammengedrängte Stadt? Dieses führt Einsender zur Frage, ob die Eisenbahn durch das Thal bis Rittershausen fortgesetzt werden solle. Nach des Einsenders Dafürhalten möchte es das Geeignenste seyn; — die Entscheidung über diese Frage zu suspendiren. Man baue die Eisenbahn bis zur Gränze der Stadt Elberfeld, d. h. man lasse sie enden auf dem Ochsenkamp. Wenn die Bahn einmal bis dahin fertig ist, wenn dieselbe eine Zeitlang benutzt ist, so wird bald die Stimme des Publikums entscheiden. Auch wird dann die so befrittene Frage: ob die projektierte Bahn nach Witten in diejenige Kohlenreviere führt, welche die besten und zwar alle die verschiedenen Arten Kohlen liefert, welche Barmen und Elberfeld, so wie wie die Fabriken von Solingen und Remscheid bedürfen: und ob über diese Bahn bis Elberfeld sie so vortheilhaft befördert werden können, daß sie Concurrenz halten kann. Der Weg von Elberfeld nach Langenberg über Nevißes wird dann auch fertig seyn. — Wird es nicht vielleicht versucht und durch die Eisenbahn möglich, die weichen Steine welche die Gegend liefert mit zerschlagenem Basalt zu mischen und dadurch eine solche feste Decke hervorzubringen, daß auf dieser Straße mit gewöhnlichem Fuhrwerk soviel geleistet werden kann, daß der Fuhrmann den Weg von Elberfeld bis zur vielleicht auch fortgeführten Prinz Wilhelm Bahn viel geringer anschlägt als den Preis, um welchen er die Kohlen im Magazin der Eisenbahn theurer kaufen muß, und daher statt sie im Magazin der Eisenbahn in Elberfeld oder Sonnborn zu holen, an der Prinz Wilhelm Bahn sie nehmen wird? Der Unterzeichnete glaubt, daß nicht genug die Erfahrung beherzigt werden kann, daß die Differenz des Preises mehr als die Differenz der Wegstrecke, sobald eine gewisse Wegstrecke der Fuhrmann fahren muß, berücksichtigt wird, daß wenn die Wege gut sind, die Differenz der Entfernung immer mehr im Hintergrunde tritt. Diese Erfahrung, bei der Kalkulation des Absatzes nicht genug berücksichtigt, hat vielen Unternehmungen der Art den Untergang bereitet.

Bei dem Kohlenhandel müssen nicht allein die Magazinstkosten (Miethe des Lokals, Kosten der Unterhaltung derselben, Besoldung der Aufseher und Arbeiter, Zinsen von dem im Geschäfte angelegten Kapital\*), nicht allein die Kosten des Abladens und Aufladens, so wie des Ummessens im Magazine\*\*), sondern es muß auch der Verlust berücksichtigt werden, welche die Kohlen durch das Lagern in der Güte und durch das Auf- und Ab-

\*) Herr Direktor Egen bringt hiesür in seiner Kalkulation des Ertrages und der Vortheile der Wittner-Bahn nichts in Abzug.

\*\*) Auch diese läßt Herr Egen in jener Kalkulation außer Rechnung.

den und Ummessen in der Quantität leiden. Dieser Verlust muß durch Erhöhung des Preises\*), für welchen die Kohlen im Magazin verkauft werden, gegen den Preis, für welchen die Zeche sie verkauft, gedeckt werden.

Wie gesagt, glaubt der Unterzeichnete, daß es am rathsamsten ist, die Bahn von Düsseldorf bis Elberfeld vorab zu bauen und das andere Projekt auszustellen. Wenn später die Wittner Bahn bis zum Dachsenkamp fortgeführt ist, so kann die Verbindung derselben mit der Düsseldorf-Elberfelder Bahn ohne bedeutende Kosten hergestellt werden. — Die Wittner Bahn ist für den Transport von Kohlen, Baumaterialien und Fabrikaten der Enneperstraße berechnet. Auf einer schiefen Ebene, welche auf die Höhen gerichtet wird, können die beladenen Kohlenwagen, die leeren und allenfalls mit Baumaterialien beladenen, aufziehen.

Auf Personenverkehr wird bei der Wittner Bahn nicht gerechnet. Nur dann, wenn der Personenverkehr zwischen Witten und Düsseldorf von großer Bedeutsamkeit wäre, möchte die nach dem Vorschlage des Unterzeichneten eintretende Unterbrechung der Fahrt eine ernstere Berücksichtigung verdienen.

Der zukünftigen Ausführung der für den Gütertransport berechneten Wittner Bahn wird also durch den Plan des Herrn Pickel in Nichts präjudiziert; indessen die Ausführung des andern Plans einen für den Zweck der Eisenbahn von Düsseldorf nach Elberfeld völlig verlorenen Kostenaufwand erfordert.

Allerdings kann die Eisenbahn die Personen nicht an ihre Wohnungen bringen. Wir finden daher in der letzten öffentlich mitgetheilten Abrechnung der Liverpool- und Manchester Bahn 676 Pfd. St. 5 Sch. als Ausgabe des Kutschenbureaus aufgeführt, nämlich Ausgaben, um mit gewöhnlichen Wagen die Personen in beiden Städten zur Eisenbahn abzuholen, und von der Eisenbahn an ihre Wohnung zu bringen. An den Punkten, wo die Eisenbahnen enden, werden Krane aufgestellt, um die Waaren auf andere dazu gebaute Güterwagen zu bringen, mit welchen die Wagengestelle mit den Gütern an den

Ort ihrer Bestimmung gebracht und wieder abgeholt werden, so daß ein Umladen dadurch vermieden wird. Aber alles dieses wird doch viel leichter und schneller gehen, wenn der Endpunkt in der Ebene auf dem Dachsenkamp bei Elberfeld ist, als wenn dieser im Island in der Gegend des Schlachthauses ist. Wahrscheinlich wird man keine 150,000 Thaler verwenden, um die mit dem Empfangen und Abladen der Güter auf der Höhe verbundene Unbequemlichkeiten hervor zu rufen.

Wenn gleich der Einsender nicht zweifelt, daß die Bahn von dem angelegten Kapital angemessene Zinsen aufbringen wird, so ist doch der Ertrag nicht so hoch anzuschlagen, daß man nicht großes Bedenken tragen sollte, das Anlagekapital so bedeutend zu erhöhen.

Wenn aber nun die bestrittene Frage der Nützlichkeit der Bahn nach Witten gegen die Ansicht derjenigen entschieden würde, welche der Wittener Bahn wegen, die Bahn von Boinwinkel über die Höhen bis ins Island fortführen wollen, so ist das Kapital gänzlich verloren; die Bahn durch das Somborner Thal kann aber immer noch von dem Fuhrmann bis Solingen und Erkrath für den Kohlentransport benutzt werden, denn er kann die beladene Karre, womit er von Langenberg über den Weg durch Neuwies bei Elberfeld die Kohlen geholt hat, auf eine Schlitte\*) der Eisenbahn fahren, sein Pferd vor eine andere Karre, womit sein Gehülfe aus der Gegend von Solingen und Erkrath, beladen oder unbeladen gekommen ist, spannen und so auf der Eisenbahn dorthin zurückfahren, wo er das Pferd findet, was sein Gehülfe dort hat stehen lassen, indessen dieser, mit dem Pferde was die Kohlen von Langenberg hergebracht hat, wieder dahin zurückfährt und eine neue Ladung holt. So werden die Kohlen, ohne umzuladen, zu ihrer Bestimmung gebracht und die Eisenbahn wird zugleich benutzt. Wenn der Fuhrmann durch Elberfeld ins Island fahren soll, so hat er Untkosten. Für die kurze Strecke bis Boinwinkel wird er die Abgabe an die Eisenbahn und die mit der vorangedeuteten Einrichtung verbundenen Kosten und Mühen nicht verwenden; eine Zweigbahn auf Solingen ist alsdann nicht zu erwarten.

Die Eisenbahn bis an die Stadt Elberfeld geführt, so wird es sich bald herausstellen, ob die Vortheile, welche eine durch das Thal fortgeführte Eisenbahn für den innern Verkehr schaffen würde, so groß sind und so lebhaft empfunden werden, daß die Kosten derselben gedeckt werden.

Der allgemeine Wunsch des Publikums und die Annehmlichkeit, die jeder dann erwartet, würden diejenigen Grundbesitzer in Elberfeld und Barmen, welche jetzt das Opfer scheuen, was sie der Anlage bringen müssen, alsdann es gerne bringen lassen. Die Bewohner des Buxperthales werden dann die Vortheile und Annehmlichkeit vor Augen haben, welche die durch dasselbe fortgeführte Eisenbahn gewähren wird, wenn dieselbe auf einer Menge von Punkten zugänglich ist. Man wird sich dann bald einigen, ob die Schnelligkeit, welche die angestrenzte Kraft des Pferdes der Bewegung zu geben vermag, die Wünsche befriedigt, oder ob die Windesschnelle der Locomotive in Anspruch genommen werden soll.

Wenn die Locomotivmaschine die Wagen bis an die Gränze der Stadt Elberfeld geführt hat, und nun von dem Wagenzug abgetrennt wird, so würde alsdann diese in so viel einzelne Züge aufgelöst, als verschiedene Anhaltspunkte erreicht werden sollen, bei der Abfahrt würden sie zu dem Ende geordnet, und so würde es wahrlich keinen großen Zeitaufwand erfordern, vor einen jeden Wagenzug ein bereit stehendes Pferd vorzulegen und der Bestimmung zuzueilen. Ankunft und Abfahrt ist genau im Voraus regulirt, es kann daher die Zwischenzeit auch für den innern Verkehr benutzt werden. Da auf der Eisenbahn ein Pferd soviel leistet als auf einer gewöhnlichen Kunststraße 8 Pferde, so können daher auf derselben für den innern Verkehr Personen und Wagen von verschiedenem Range gleichzeitig mit einem Pferde gefahren werden, so daß man von einem Theile zum andern beinahe zu jeder Zeit gelangen kann; daß die Dame von der Gemarkung welche ihre Freundin auf der Aue in Elberfeld besuchen will, ebenso gut via Eisenbahn den Besuch ablegt, wie der Kaufmann, welcher die Börse in Barmen

\*) Richtiger einen Rollwagen mit einer Wähne.

\*) Auch diese Erhöhung des Verkaufspreises der Kohlen ist in der Calculation des Herrn Egen unberücksichtigt geblieben.

Das Minderm  $\frac{1}{2}$ , was bei dem Wiederverkauf der Stückkohlen im Magazin sich ergibt und dadurch erzeugt wird, daß bei dem Abladen und Lagern sich die Ecken abstoßen, und so der leere Zwischenraum zwischen denselben vermindert wird, hätte wohl um so mehr Berücksichtigung verdient, da aus der Erwiderung des Elberfelder Comité auf den gegen die Calculation im W. A. vorgebrachten Einwand, daß die Zechen, zu welchen die Eisenbahn führe, die Preise erhöhen würde, hervorgeht, daß die Eisenbahn auch den Kohlenhandel für eigene Rechnung führen wird. Das Comité antwortet auf jenen Einwand, daß die Eisenbahn in großen Massen die Kohlen nehmen würde. Dieses ist doch nur alsdann richtig, wenn sie den Kohlenhandel selbst führt. Auch möchte dieser nicht zu umgehen seyn, wenn die Wittner Bahn mit Locomotivmaschinen befahren wird. Wie ein Kalkofen, wenn er den seiner Capacität entsprechenden regelmäßigen täglichen Abzug hat, Gewinn bringt aber Verlust, wenn dieser fehlt; so verhält es sich auch mit den Fahrten vermittelt der Locomotivmaschinen. Wie kann aber ohne eigenen Handel, wenn nur zumächst Kohlen verfahren werden, eine regelmäßige Fahrt eingerichtet werden? — Der Dehmüller, welcher für Bohn schlägt, treibt aber, um die Mühle in gleichem regelmäßigen Gange halten zu können, gleichzeitig eigenen Delhandel. Wenn aber die Gesellschaft selbst Kohlenhandel treiben will, so muß zu dem veranschlagten Kapital das erforderliche Betriebskapital noch zugefügt werden; zu den Ausgaben auch der Verlust, welcher in dem Kohlenhandel als solcher sich ergeben wird. Der Absatz muß ein Detail-Absatz werden, und alle damit verbundene Nachteile treffen eine Actiengesellschaft in höherem Grade als Private; die Erfahrungen bestätigen dieses. — Nicht einmal wird das im Detailhandel so gefährliche Creditiren vermieden werden können, wenn die Eisenbahn mit den Kohlenfuhrleuten konkurriren will.

Der Unterzeichnete hat sich vorhehende Bemerkungen erlaubt, weil es für das Unternehmen der Elberfelder-Düsseldorfer Bahn wichtig ist zu prüfen, ob das Project der Wittner Bahn auf einer finanziell zuverlässig richtigen Basis beruht, und ein Bestehen derselben wahrscheinlich ist.

Eine Eisenbahn für Pferde erfordert aber keinesweges, daß die Actiengesellschaft, welche sie baut, auch selbst Kohlenhandel treibt; sie kann diesen ganz dem Publikum überlassen und sich auf Erhebung eines Weggeldes beschränken. Der geringere Kostenaufwand, welchen die Anschaffung von Pferd und Transportgeräthschaften erfordert, und die Leichtigkeit des Ausbiegens so wie die Gefährlosigkeit des Zusammentreffens erklären dieses.

Dem Vernehmen nach erhält die Bahn von Rittershausen bis gegen Hagen ununterbrochen Gefälle von 50 Fuß per englische Meile, auf welchen die Locomotivkraft nach dem, was bereits angeführt ist, sehr kostbar wird und daher auch aus diesem Grunde Pferdeförderung vorzuziehen seyn würde.

befuchen will, der Eisenbahn sich bedienen kann. Es können dann an schicklichen Stellen im Thale Lager errichtet werden; und ohne bedeutende Unkosten werden die Güter dem Kaufmann und zwar sehr viele mit der Menschenhand zugebracht, wenn er sie nicht mit seinen eigenen Luxuspferden abholen will. — Der Spinner bringt auf der Eisenbahn dem Fabrikanten die Twiste zu, der Fabrikant läßt sich auf der Eisenbahn seine gefärbten Garne von der Färberei in Ertrath bringen.

Man denke sich dagegen die Eisenbahn über die Höhen fortgehend; welche Vortheile hat der innere Verkehr von derselben, ist es für den Verkehr mit dem Rhein dann nicht gleichgültig, ob sie auf dem Ochsenkamp endet, oder ob sie auf dem Island endet oder auf Rittershausen. Wenn doch einmal aus einer großen Entfernung die Güter geholt werden müssen, so wird es wenig oder nichts differiren ob diese etwas größer ist. Sollte der städtische Elberfelder Fuhrmann nicht vorziehen, aus dem größern Theil der Stadt, z. B. der Vikarie, Hoffkamp, der Louisen und der Herzogsstraße die Güter bis an den Ochsenkamp zu fahren, als bis auf die Höhe ins Island; würde er nicht eben so gerne von Unterbarmen bis an den Ochsenkamp fahren als bis auf Rittershausen. Einsender weiß nur nicht, ob das Brückengeld eine Differenz hervorbringt.

Für den innern Personenverkehr ist die Eisenbahn auf der Höhe ohne alle Bedeutung. Welcher Bewohner der Aue, der die Börse in Barmen besuchen will, wird bis an das Elberfelder Schlachthaus gehen, dann bis Rittershausen fahren und nun zur Börse gehen? Wenn er aber in Elberfeld am Mauerchen oder Krankenhaus einen Omnibus bereit findet, welcher ihn nach Barmen bis zur Brücke vor der Börse bringt, so wird wahrlich die geringe Ausgabe ihn nicht abhalten sich desselben zu bedienen. Der Zeitgewinn und der geringere Verschleiß der Kleidungsstücke gleichen diese Ausgabe aus. — Es würden allerdings auch Zugänge auf die Höhe an verschiedenen Stellen angebracht werden können. Aber diese würden abgesehen von den Unkosten doch nicht die Bequemlichkeit gewähren als eine durch das Thal führende Bahn. — Alles dieses wird alsdann lebhaft von jedem erkannt werden, wenn die Eisenbahn einmal bis an die Stadt geführt ist, und nun jeder sich die Frage beantworten würde, was vorzuziehen sey, ob sie über die Höhen oder durch das Thal fortgeführt werden solle. Dann wird auch die Frage leichter beantwortet werden, ist es vortheilhafter sie von Rittershausen ab auf Witten fortzuführen oder in jenes Kohlenrevier, aus welchem nach dem Vorschlage des Oberbergraths von Dezehausen und des Bergraths Heinzmann die Bahn nach Schnorum gelegt werden sollte.

Als Einwand gegen den Plan des Herrn Pictel werden die Kosten angeführt, welche die stehende Dampfmaschine nicht allein bei der Anlage, sondern durch die Unterhaltung verursachen.

Der Fahrten zwischen Düsseldorf und Elberfeld möchten täglich 6 geben, und eben so viel auf Solingen. Wenn

nun daher die Maschinen täglich nur 3 Stunden mit der ganzen Kraft für die Eisenbahn zu arbeiten haben, so muß doch das Feuer immer unterhalten werden; es muß, um, wenn eine Sperre sich ereignet, die Fahrt nicht zu unterbrechen, ein zweiter Kessel und sonstige Geräthschaften doppelt vorräthig seyn; es muß eine angemessene Anzahl Angestellter bei jeder Dampfmaschine seyn. Abgesehen davon, daß durch die stehenden Dampfmaschinen jene Steigungen überwunden werden, welche die Anwendung der reinen Lokomotivkraft so kostbar machen, entsteht die Frage: ist dann die Gegend so arm an Gewerben, daß nicht leicht damit eine andere nützliche Einrichtung verbunden werden kann? Kann z. B. nicht die Dampfmaschine benutzt werden um eine Mahlmühle, eine Delmühle, eine Farbholzmühle damit zu verbinden, welche dann von der Eisenbahn an zuverlässige Männer verpachtet würde, welche die Verpflichtung, das Herausziehen zu besorgen, übernehmen. Der Betrieb einer Farbholzmühle, Delmühle leidet nichts, wenn auch für die Zeit, worin die Dampfmaschine für die Eisenbahn arbeitet, dieser aufhören muß.

Der Unterzeichnete glaubt, daß sie verpachtet werden müsse: weil nur zuverlässigen Männern, welche durch ihren Charakter auch die moralische Bürgschaft gewähren; daß sie die erforderliche Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit dem Dienste für die Eisenbahn widmen werden, dieser anvertraut werden darf.

Der Unterzeichnete hat sich nicht bemüht, Witze, erhabene Redensarten, großartige Ideen an den Tag zu bringen, sondern nur ist er bemüht gewesen, die bestehenden Verhältnisse und die Wechselwirkung zwischen diesen und der Eisenbahn praktisch nach seinen Einsichten darzulegen, um zur gründlichen Erörterung der Streitfragen nach Kräften beizutragen \*).

Der Plan zu einer Eisenbahn von Paris zur See von der französischen Oberbaudeputation (Conseil des ponts et des chaussées) ausgearbeitet, ist auf der Präsektur in Rouen, dieser so wichtigen und dabei interessirten Handelsstadt zur Einsicht eines jeden offen gelegt. Das Publikum wird aufgefordert Einsicht zu nehmen und seine Bemerkung zu den Protokollen zu geben, eine Kommission gewählt, welche über diese ihr Gutachten abgeben wird. Die Redaktion des in Rouen erscheinenden Echo öffnet Jedem, welcher sich für die Sache interessirt, ihr Blatt, um seine Bemerkungen in demselben niederzulegen.

Dieses unter einer Gesetzgebung, welche auch wir noch großentheils haben, bei einer ähnlichen und noch wichtiger Gelegenheit, in dem Nachbarstaate beobachtete Verfahren, wird die Redaktion dieses Blattes wegen der bereitwilligen Aufnahme der Bemerkung des Unterzeichneten rechtfertigen und ihn selbst entschuldigen, wenn er vielleicht mit denselben bis zu der auf den 29. Oktober anberaumten Generalversammlung fortfährt. C. C.

\*) Weil er überall seine einige Ueberzeugung ausdrückt, so hat er der Kürze wegen die Worte ausgelassen, worin er die Möglichkeit, daß er sich irre, gerne überall angedeutet hätte.