

Denkschrift

über

den Bau einer Eisenbahn

von

Carden a. d. Mosel

nach

Mayen.



1907.

Druck von W. Ferrari, Mayen.

Denkschrift

über

den Bau einer Eisenbahn

von

Earden a. d. Mosel

nach

Mayen.



1907.

Druck von W. Ferrari, Mayen.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
I. Geschichtlicher Rückblick	5—6
II. Die Ausführbarkeit der Bahn	6—9
III. Wirtschaftliche Verhältnisse der Gegend zwischen Carden und Mayen	9—12
IV. Wirtschaftliche Bedeutung der Bahn von Carden nach Mayen	12—16
V. Entlastung der Rhein- und Moselbahn	16
VI. Die militärische Bedeutung der Bahn	16—17
VII. Ausführungskosten der Bahn	17
VIII. Ertragsberechnung der Bahn	17—19
IX. Schlußbemerkung	19—20
X. Kostenüberschlag	21—24
XI. Verzeichnis der Ortschaften	25—26
XII. Uebersicht der wirtschaftlichen Verhältnisse	27
XIII. Verkehrsnachweis	28
XIV. Lage- und Höhenplan	29



I. Geschichtlicher Rückblick.

Nachdem die Moselbahn eröffnet und die Eifelbahn von Andernach über Mayen durch die Eifel nach Gerolstein gebaut und in Betrieb genommen war, machte sich bald ein unverkennbarer Aufschwung jener von den Eisenbahnen erschlossenen Gegenden bemerkbar. Gleichzeitig aber traten auch in den wirtschaftlichen Verhältnissen und in den geschäftlichen Beziehungen mancherlei Verschiebungen und Veränderungen ein. Es dauerte nicht lange, bis man auch in den Landstrichen, die weit abseits von der Eisenbahn liegen, klar erkannte, daß der Anschluß an eine Verkehrslinie sehr große Vorteile biete. Man sah das ja an den von der Bahn erschlossenen Ortschaften und Gegenden deutlich vor Augen. Andererseits wurden die Nachteile der entfernt von der Bahn liegenden Gegenden gegenüber jenen immer mehr fühlbar. Es ist daher erklärlich, daß man da in Erwägungen eintrat, ob man sich nicht ebenfalls einen Bahnanschluß verschaffen könne. Damit war der erste Schritt zu dem Vorschlage getan, die beiden erwähnten Bahnlinsen durch eine Querbahn mit einander zu verbinden. Die auf Verwirklichung dieses Planes abzielenden Bemühungen hatten aber vorerst keinen Erfolg. Zum Teil lag dies wohl daran, daß den zur Entscheidung berufenen Instanzen keine begründeten, brauchbaren Vorschläge und Darlegungen der in Betracht kommenden Umstände und Verhältnisse unterbreitet wurden. Auch wurde wohl das Bedürfnis und die Notwendigkeit einer Bahnverbindung damals noch nicht als ein so unabweisbar dringliches empfunden wie heute. Die Bestrebungen, die auf die Erbauung einer solchen Bahn gerichtet waren, traten noch nicht so mächtig hervor wie heute, wo die Frage der Ausführung dieser Linie eine geradezu brennende geworden ist, besonders weil die Leistungsfähigkeit des Fuhrwerksverkehrs auf den schlechten, sehr stark steigenden und fallenden Wegen eine für heutige Verhältnisse sehr geringe ist. Von diesen Erwägungen ausgehend schlossen sich die Unterzeichneten zu einem Ausschusse zusammen, der es sich zur Aufgabe gestellt, die Bahnverbindung zwischen der Eisenbahn Andernach-Mayen-Gerolstein und der Moselbahn anzustreben.

Um feste Grundlagen für unser Vorgehen zu gewinnen und den zur Entscheidung über die Verwirklichung unserer Bestrebungen

berufenen Stellen die Bildung eines sachlichen Urteils zu ermöglichen, haben wir an Hand der Meßtischblätter und auf Grund örtlicher Befichtigungen einen hierzu gehörigen Lageplan über die Führung der Linie und einen Höhenplan ausarbeiten lassen.

Im Nachfolgenden soll der Plan nach allen Seiten erörtert und dargelegt werden:

- a) ob seine Ausführbarkeit mit den gewöhnlichen Mitteln der Technik möglich ist, oder ob außergewöhnliche Maßregeln dazu erforderlich sind,
- b) welche Bedeutung die Durchführung des Planes hat
 1. in wirtschaftlicher Hinsicht,
 2. für den Verkehr,
 3. in militärischer Beziehung,
- c. wie hoch sich die Kosten des Baues voraussichtlich stellen werden, und endlich
- d. ob auf eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals zu rechnen ist.

II. Die Ausführbarkeit der Bahn.

Bevor man in weitere Erwägungen über den Bau einer Bahnlinie eintritt, muß zunächst die Frage geprüft werden, ob und welche Schwierigkeiten die Ausführung bieten wird. Ergibt sich bei dieser Prüfung, daß die vorliegenden Verhältnisse der Gegend, durch welche die Bahn geführt werden soll, in technischer oder anderer Beziehung ungünstige sind und daß eine zweckmäßige Durchführung mit den gewöhnlichen technischen Mitteln nicht angängig ist, oder daß sich wirtschaftliche Bedenken schwerwiegender Art entgegenstellen, dann wird man von vorn herein berechnete Zweifel gegen die Durchführung eines solchen Planes geltend machen können.

Bei der Linie Carden-Mayen treten aber der Bauausführung keine außergewöhnlichen Schwierigkeiten entgegen. Nach dem vorliegenden allgemeinen Entwurf soll die Bahn vom Bahnhof Carden ihren Ausgang nehmen und mit einem Bogen in das Brohltal hineingeführt werden. Sie lehnt sich an die Abdachung der Berge an und wird meist auf Anschnitte gelegt werden können.

Einige kleinere Verlegungen und Unterführungen des Brohlbaches, wenige Unterführungen von Wegen, die geschnitten werden, bilden auf der Strecke vom Bahnhof Carden bis zur Haltestelle Brohl die einzigen bemerkenswerten, aber keineswegs schwierigen Arbeiten. Die vorkommenden Erdarbeiten aber sind so einfach und unbedeutend, daß sie kaum in Betracht kommen. Das Steinmaterial zum Bau der Wege- und Bachunterführungen, zu den etwa erforder-

lichen Stützmauern und für den Unterbau des Gleises wird leicht beim Bau auf der Strecke selbst oder in unmittelbarer Nähe gewonnen werden können. Die Haltestelle (Bahnhof) bei Brohl ist an die Straße nach Mönchenich und in Geländehöhe gelegt. Ganz ähnliche Verhältnisse wie von Carden bis Brohl finden sich weiterhin auf der Strecke bis Forst — hier ist ebenfalls eine Haltestelle vorgesehen — Dinsfuß und Brachtendorf. Die hier geplante Haltestelle ist ebenso wie die bei Forst so gewählt, daß die benachbarten, etwas weiter entfernt liegenden Orte sie tunlichst leicht und auf kürzestem Wege erreichen können.

Von den Bewohnern der Ortschaften Zettingen, Gambach und Gamlen wurde in der Versammlung zu Raiffenheim am 7. August 1907 der Wunsch ausgesprochen, daß die Eisenbahn Carden-Mayen durch eine entsprechende Verlegung näher an die genannten Orte herangeführt werden möge. Die technische Prüfung hat ergeben, daß dem Wunsche entsprochen werden kann, wenn man die Linie auf der Strecke von Forst bis Raiffenheim in der Weise verändert, wie dies in dem Plane durch eine punktierte Linie dargestellt ist. Allerdings wird dadurch die Bahn um rund 500 Meter länger und die Ausführungskosten würden dementsprechend höher werden. Die Verlegung ist so geplant, daß der Bahnhof in Brachtendorf, den die genannten Orte benutzen sollten, in Wegfall kommt und daß an seine Stelle ein anderer tritt, der zwischen Zettingen und Gamlen angelegt wird. Mit Rücksicht auf das Gelände ist seine Lage an der gewählten Stelle so angenommen, daß er für beide Orte ziemlich gleichweit entfernt liegt. Von Gamlen aus kann der bestehende Weg benutzt werden. Die Entfernung vom Orte beträgt also nur 900 Meter und ist mithin in 10 Minuten zu erreichen. Von Zettingen aus würde ein bestehender Weg am Steinbruch vorbei durch einen entsprechenden Ausbau als nächste Zufahrtsstraße hergestellt werden können. Dann wird man von Zettingen aus nur eine Wegelänge von 950 Meter bis zum Bahnhof zurückzulegen haben, also in etwa 11 Minuten ihn erreichen können. Die Steigungsverhältnisse auf der neuen Strecke würden nicht wesentlich geändert werden.

Die Einzelheiten würden bei Ausführung der besonderen, genauen Vorarbeiten für die Ausführung festzustellen sein. Dieselben Verhältnisse liegen auch für die Haltestelle Raiffenheim-Moes vor, die auf die Haltestelle Brachtendorf-Zettingen-Gamlen folgt. Hier ist aber der Höhenrücken durch einen tieferen Einschnitt zu durchbrechen. Seine Länge ist aber so gewählt, daß die zu gewinnenden Bodenmassen den Bedarf für den Damm decken, der bei der Glz-Überschreitung angeschüttet werden muß. Letztere bildet eine technisch sehr interessante Aufgabe, die aber keine große Schwierigkeiten bietet. Denn ähnliche Ausführungen haben wir bereits in hiesiger Gegend mehrere. Neuerdings wurde die Brücke bei Westerbürg vollendet und dem Betrieb

übergeben. Mit dieser kann man die Elzbrücke auf der Strecke Carden-Mayen vergleichen. In geringer Entfernung von der Elz-Brücke treffen wir auf die Haltestelle Gering-Kollig-Ginig an der Landstraße nach Kehrig und einige Kilometer weiter auf die Haltestelle Kehrig selbst. Baulich sind auf diesen Strecken keine besonderen Schwierigkeiten zu überwinden. Die zu kreuzenden Wege lassen sich meistens entweder verlegen oder mit kleinen Rampen in Gleichhöhe über den Bahnkörper hinwegführen. Von Kehrig wird sodann die Bahnlinie an Allenz vorbei bis nach Verresheim geführt. Hier ist wiederum eine Haltestelle geplant. Bei der Wahl dieser Station kamen aber nicht allein die Rücksichten auf diesen Ort und das benachbarte Allenz in Frage. Mehr noch handelte es sich darum, die Möglichkeit einer Verbesserung der Steigungsverhältnisse der bestehenden Bahn Mayen-Gerolstein zu schaffen, sowie auch eine Erleichterung des Betriebes auf der Strecke zwischen Mayen und Monreal herbeizuführen. Dem letzteren Zweck dient die Haltestelle Verresheim dadurch, daß die Züge von den oft stark belasteten Bahnhöfen in Mayen erheblich eher abgelassen werden können wie heute. Da vorschriftsmäßig kein Zug von einer Station abgehen darf, bevor der vorhergehende die nächste Station erreicht hat, so müssen die Züge in Mayen warten, bis der voraussiehende Zug auf der über 8 Kilometer entfernten Haltestelle Monreal angekommen ist. Infolge der großen Entfernung und der auf der Strecke vorhandenen Steigung (1:37) dauert die Fahrt bis dorthin ziemlich lange. — Der dadurch bedingte Aufenthalt der Züge in Mayen bringt aber bei dem großen Verkehr hieselbst viele Unzuträglichkeiten mit sich. Diese werden behoben, wenn in Verresheim eine Zwischenstation eingefaltet wird, weil dann die Zugfolge von Mayen eine erheblich schnellere sein kann. Außerdem aber wird auch der Betrieb erleichtert, weil gerade durch Einfügung dieser Station die Entwicklung des steilsten Teiles der Strecke zwischen Mayen und Monreal gegeben und die Gewinnung einer Steigung von etwa 1:59 möglich wird. Durch eine punktierte Linie ist im Plane angedeutet, wie die Veränderung der Linie Mayen-Gerolstein ohne Unterbrechung des Betriebes durchgeführt werden kann. Ganz unverkennbare Vorteile und Verbesserungen würden demnach durch diese Linienführung erreicht. Dazu käme noch, daß die Linie Carden-Mayen bequem in Verresheim mit der Linie Mayen-Gerolstein zusammengeführt würde.

Die Krümmungs- und Steigungsverhältnisse der Bahn halten sich innerhalb solcher Grenzen, daß einem zweckmäßigen Betriebe keine Schwierigkeiten bereitet werden. Die ganze Linie kann als gewöhnliche Adhäsionsbahn ausgeführt und betrieben werden. Ihre stärkste Steigung hat sich bei der genauen Ermittlung auf 1:45 ergeben. Bei den Vorarbeiten für die Ausführung dürfte es unschwer

gelingen, auch diese vielfach bei Gebirgsbahnen angewandte und noch gut betriebsfähige Steigung bis auf 1:50 herabzumindern und zu verbessern.

Weiter ist noch zu bemerken, daß sämtliche Haltestellen horizontal liegen und daß außerdem eine 4,7 Kilometer lange Strecke ebenfalls wagerecht geplant werden konnte. Verlorenes Gefälle ist auf der ganzen Linie vermieden. Wenn man dieses anwenden wollte, würden sich für die Ausführung wohl hier und da Erleichterungen herausstellen. Auf diese wurde indessen einstweilen verzichtet, sowohl mit Rücksicht auf einen späteren, leichteren Betrieb, wie auch aus dem Grunde, um für die Ausführung der Bahn vorerst die weitgehendsten Schwierigkeiten anzunehmen. Erwünschter ist es, wenn diese sich dann später als geringer erweisen, wie umgekehrt.

Aus den vorstehenden Darlegungen und den hierzu gehörigen Plänen ist ersichtlich, daß die Ausführung der Bahn unter ganz normalen Verhältnissen möglich ist und keinerlei außergewöhnliche Maßnahmen erfordert.

III. Wirtschaftliche Verhältnisse der Gegend zwischen Carden und Mayen.

Aus dem Uebersichtsplane, in dem die Linie, mit rot punktiert, eingetragen, ist mit einem Blick zu ersehen, daß die von der geplanten Bahn durchschnittene Gegend mit zahlreichen Ortschaften besetzt ist. Unmittelbar von der Bahn berührt werden 19 Ortschaften und mittelbar an den Verkehr angeschlossen 17 Orte (siehe Verzeichnis im Anhang). Erstere haben 20222, letztere 7523 Einwohner. Die in Betracht kommende Bevölkerung gehört mit 7241 Köpfen zum Kreise Cochem und mit 20615 zum Kreise Mayen. Die Bahn würde also beiden Kreisen, da die Stadt Mayen (13726 Einwohner) hierbei wohl auszuschalten ist, fast gleichmäßig von Nutzen sein.

Die geographische und topographische Beschaffenheit der von der Bahn durchzogenen Gegend ist die einer Gebirgslandschaft. Sie bildet eine Hochebene, über die die Bahn hinweg gehen muß. Herrliche Fluren, schöne Waldungen sind dort, die einen großen Holzreichtum aufweisen. In den oft romantisch gelegenen Tälern mit murmelnden Bächen sind saftige Wiesen und an den unteren Abhängen nahe der Mosel sonnige Weinberge.

An vielen Stellen lassen sich unschwer Steinbrüche anlegen, aus denen sich ein brauchbares Material für bauliche Zwecke aller Art gewinnen läßt. Auch gibt es Stellen, wie zum Beispiel bei

Raiffenheim, wo Bergbau auf Eisenerz früher betrieben worden ist. Allein der Betrieb wurde durch die beschwerliche und teure Verfrachtung nach der Mosel unlohnend und deshalb eingestellt. Zweifellos würde er wieder aufgenommen werden können, sobald durch eine Bahnverbindung die Beförderung des Erzes verbilligt und dadurch der Bergbau auf Erzausbeutung gewinnverheißend würde. Auch Tongruben, Quarzitbrüche bei Berresheim und andere Betriebe zur Gewinnung der überall vorhandenen Bodenschätze würden ins Leben gerufen und die bestehenden lebensfähig gemacht, sobald der Absatz der gewonnenen Erzeugnisse vorteilhaft bewerkstelligt werden kann. Die an verschiedenen Stellen schon vorhandenen und ergiebigen Schieferbrüche leiden schwer unter der teuren Fracht und können kaum weiter betrieben werden. Sie können nicht mit anderen unter günstigeren Frachtverhältnissen arbeitenden Betrieben in Wettbewerb treten. Manche haben deshalb schon ihre Förderung einstellen müssen. Diese und andere reiche Bodenschätze würden nutzbar gemacht werden können, sobald eine Eisenbahn zu ihrer Beförderung vorhanden ist. Der Mangel einer Eisenbahn ist auch der Grund, weshalb industrielle Anlagen in dem Gebiete zwischen Carden und Mayen wenig vertreten sind. Zahlreiche Mühlen, die unter Benutzung der vorhandenen Wasserkraft allerdings nur Getreide vermahlen, beweisen, daß die Einrichtung industrieller Anlagen (Holzschneidereien, Papierfabriken pp.) ohne Schwierigkeit möglich ist und daß sie vorteilhaft arbeiten können, wenn der Vertrieb ihrer Erzeugnisse nicht durch schwierige Transportverhältnisse gehemmt würde. Hunderte von Pferdekraften der vorhandenen Wasserläufe könnten nutzbar gemacht und in den Dienst der Industrie gestellt werden.

Die Landwirtschaft und der Ertrag der Waldungen würde durch eine die Gegend durchquerende Bahn ganz erheblich gewinnen. Gering gerechnet kommen hierbei an Getreide- und Wiesenland 7600 Hektar, an Waldungen 3900 Hektar in Betracht. Jetzt müssen die Landleute ihre Bodenerzeugnisse mit Fuhrwerken auf steilen und meist schlechten oder gar nicht befestigten Wegen nach Mayen auf den Markt und an die Bahn dort oder nach Carden bringen. Die Beförderung ist aber, wie weiter unten gezeigt werden soll, eine sehr kostspielige und bei schlechtem Wetter, namentlich zur Winterszeit, kaum möglich. Die Bahn würde darin sofort einen günstigen Wandel schaffen. Die Verwertung der land- und forstwirtschaftlichen Erträge würde mit entsprechendem Nutzen möglich gemacht.

Was aber von der Güterbewegung gesagt wurde, gilt ebenso sehr von dem Personenverkehr. Heute müssen die Bewohner jener Gegend, deren Zahl oben angegeben, entweder stundenweit zu Fuß gehen oder aber sich eines teuren Fuhrwerks bedienen, um ihre Geschäfte in den größeren Städten und Orten zu besorgen oder ihren staatsbürgerlichen Pflichten zu genügen. Was es heißt für zahl-

reiche Orte im Winter bei schlechtem Wetter und auf durchweichten, steilen, oft glatten oder mit hohem Schnee bedeckten Straßen stundenweit zum Bürgermeisteramt oder zum Standesamt zu gehen oder den Arzt in Krankheitsfällen herbeizuholen und die Arzneien: das wissen die Bewohner jener Gegend am besten zu beurteilen. Alle diese wirtschaftlichen Schwierigkeiten und Nachteile machen es erklärlich, daß die Leute zu jedem Opfer bereit sind, das im Bereiche ihrer Leistungsfähigkeit liegt, um eine Bahnverbindung zu bekommen.

Es ist eine bekannte Tatsache, daß überall in den Gegenden, wo Eisenbahnen gebaut wurden, die Reiseluft der Bevölkerung geweckt und vermehrt worden ist. Zumal in unserer Zeit, die im Zeichen des Verkehrs steht, kann man mit Sicherheit auf eine Verkehrsteigerung um das zehnfache rechnen. Dies um so mehr, weil in der Gegend zwischen Mayen und Carden eine fleißige, betriebsame Bevölkerung wohnt, welche den Verkehr mit der Außenwelt gerne aufnimmt, wenn ihr dazu eine gute Gelegenheit geboten wird.

Endlich ist auch noch der lebhafte Marktverkehr in Mayen und Carden zu erwähnen. In dem letzteren Orte finden jährlich drei, in Mayen 24 Viehmärkte statt. Die **Schweine- und Fohlenmärkte in Mayen sind mit die bedeutendsten der ganzen Rheinprovinz.** So werden beispielsweise an einem Markttage dort durchschnittlich 2500—3500 Schweine aufgetrieben und in der Regel alle verkauft. Auch die Pferde- und Fohlenmärkte sind von nicht geringer Bedeutung. Der Kreis Mayen züchtet **allein** mehr Pferde wie die 12 übrigen Kreise des Regierungsbezirks Coblenz zusammen. Zum Aufkauf des Pferdmaterials kommen Händler sogar aus Mecklenburg, Brandenburg, Sachsen, Niederbayern u. s. w. Der Auftrieb des Viehes zu den Märkten erfolgt größtenteils aus der Gegend zwischen Carden und Mayen, ferner aus der Eifel, dem Hunsrück und vom Rhein. Die großen Krammärkte, beispielsweise Mittfastenmarkt, Laurentiusmarkt, Lukasmarkt und Nikolausmarkt werden sehr stark, der zweitägige Lukasmarkt von 20—25000 Menschen besucht. Hierzu kommen noch allwöchentlich stattfindenden Lebensmittel- und Fruchtmärkte, zu denen die in der Denkschrift aufgeführten Ortschaften zwischen Carden und Mayen ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse zu Markt bringen und hier zu guten Preisen absetzen.

Nicht unerwähnt darf bleiben, daß die Gegend zwischen Carden und Mayen wegen ihrer landschaftlichen Schönheit und namentlich wegen des außerordentlich umfassenden Rundblicks, den man von der Höhe aus genießt, ohne Zweifel im Sommer und Winter zahlreiche Fremde heranziehen wird. Schließlich soll noch darauf hingewiesen werden, daß die Gegend zwischen Carden und Mayen von einer wohlhabenden Bevölkerung bewohnt wird, deren Leistungs-

fähigkeit und Wohlstand durch eine Eisenbahnverbindung noch erheblich vermehrt werden würde. Dies erhellt am besten aus den Zahlen über ihren Besitzstand und über ihre Steuerkraft, die in der am Schlusse dieser Darlegungen angehängten Uebersicht nachgewiesen ist, obwohl dieses Verzeichnis nur die unmittelbar von der Bahn berührten Orte enthält. Durch Hinzurechnung der mittelbar in Betracht kommenden 17 Ortschaften mit ihrem Grundbesitz und ihrer Steuerkraft wird eine nicht unerhebliche Erhöhung der angegebenen Zahlen bewirkt, die aber für die Beurteilung der wirtschaftlichen Verhältnisse nicht außer Acht bleiben darf. Deshalb haben wir diese Zahlen nach einer Schätzung auch für diese Orte eingestellt, die im Verhältnis zu den uns bekannten Angaben der unmittelbar von der Bahn berührten Orte vorgenommen worden ist, die zwar hinter der Wirklichkeit zurückbleiben dürfte, aber zur Vervollständigung nötig erschien. Zur Ergänzung des im vorstehenden entworfenen Bildes von den wirtschaftlichen Verhältnissen der Gegend bedarf es noch einer Würdigung des Verbrauchs von Bedarfsgegenständen aller Art: mit einem Worte, der Einfuhr von Gegenständen. Ihre Herausbringung ist ebenso schwierig, wie die Fortschaffung der eigenen Erzeugnisse. Es kommen dabei in Frage: Düngemittel aller Art, Saatgetreide, Baumaterialien, insbesondere das auf den Gruben von Mayen lagernde Wegebaumaterial, welches dort unentgeltlich abgegeben wird, eiserne Träger, Schwemm- und Ziegelsteine, Bretter, landwirtschaftliche Maschinen, Stoffe und Kleidungsstücke, Kohlen und Brekett und eine Menge anderer kleinerer Gegenstände. Zur besseren Uebersicht ist auch für diese Gegenstände am Schlusse ein geordnetes Verzeichnis beigegeben. Wie überall, so gilt auch hier, daß Zahlen beweisen; sie zeigen uns, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gegend zwischen Mayen und Carden des Aufschlusses durch eine Eisenbahn durchaus wert sind und daß sich dadurch eine große Entwicklung anbahnen läßt, die die ganze Gegend in ihrem Wohlstand und in ihrer Steuerkraft fördern und heben wird. Wie dies geschehen soll, und welche Bedeutung der Anschluß der Gegend durch eine Eisenbahn hat, soll im Folgenden näher erörtert werden.

IV. Die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn von Mayen nach Carden.

Als die Moselbahn gebaut wurde, glaubte man vorerst, den Verkehr mit einer eingleisigen Bahn bewältigen zu können. Man führte daher nur Brücken und Tunnels zweigleisig aus, um einem späteren zweigleisigen Ausbau der ganzen Linie keine Hindernisse zu bereiten. Allein kaum war die Bahn fertig, da sah man schon ein, daß eine eingleisige Bahn ungenügend sei. Man führte deshalb

sosort auf der ganzen Linie das zweite Gleise aus. — Heute, nach noch nicht dreißigjährigem Betriebe ist nun trotzdem die Bahn noch nicht im Stande, die in kurzen Zwischenräumen aufeinanderfolgenden Züge aufzunehmen und den Anforderungen des gewaltig angewachsenen Verkehrs gerecht zu werden. Abhilfe oder Entlastung soll die Kanalisierung der Mosel oder eine auf der anderen Moselseite zu erbauende Eisenbahn bringen.

Die Eisenbahn von Andernach nach Mayen-Gerolstein wurde ebenfalls als eingleisige Nebenbahn hergestellt. Man nahm an, daß sie dem zu erwartenden Verkehr mit Leichtigkeit gewachsen sei. Nach kaum 25 Jahren seit ihrer Eröffnung wird jetzt das zweite Gleise gebaut, weil der Verkehr ohne dieses nicht mehr auskommt.

Das sind schlagende Beweise für die außerordentliche Entwicklung der hiesigen Gegenden, glänzende Beweise für ihre Entwicklungsfähigkeit. Auch die Steigerung des Wohlstandes, die inzwischen entstandenen industriellen Anlagen und Betriebe legen Zeugnis dafür ab. In gleicher Weise wie hier, so wird sich auch die Gegend Mayen-Carden heben und entwickeln, wenn eine Eisenbahn dort gebaut wird, weil die Vorbedingungen dazu gegeben sind. Welch hohe wirtschaftliche Bedeutung eine Bahn für die Bewohner sowie auch für die Allgemeinheit hat, möge durch nachstehende Zahlenbeispiele beleuchtet werden.

Will man von Carden nach Mayen oder umgekehrt reisen, so hat man nur die Wahl, entweder mit einem teureren Wagen etwa 4—5 Stunden über Land oder mit der Eisenbahn über Coblenz zu fahren. Der letztere Weg ist der billigere und am wenigsten zeitraubende. Aber immer gebraucht man zu dieser Reise einschließlich des unvermeidlichen kurzen Aufenthaltes in Coblenz mindestens 2³/₄ Stunden. Die Bahn Mayen-Carden wird den Reisenden in etwa einer halben Stunde ans Ziel bringen. Demnach ergibt sich eine Ersparnis an Zeit von mehr als zwei Stunden. Die Kosten einer Fahrt von Carden über Coblenz nach Mayen oder umgekehrt betragen in zweiter Klasse für die einfache Fahrt 3,60 Mk., Doppelfahrt 7,20 Mk., für die dritte Klasse 2,50 Mk. bzw. 5,00 Mk., für die vierte Klasse 1,50 Mk. bzw. 3,00 Mk. Dieselbe Reise wird auf der neuen Linie in derselben Reihenfolge wie oben kosten: 1,20 Mk. bzw. 2,40 Mk. in zweiter, 0,80 Mk. bzw. 1,60 Mk. in dritter und 0,50 Mk. bzw. 1,00 in vierter Klasse. Die Geldersparnis beträgt daher bei jeder Fahrt in zweiter Klasse 2,40 Mk. bzw. 4,80 Mk., in dritter Klasse 1,70 Mk. bzw. 3,40 Mk. und in vierter Klasse 1,00 Mk. bzw. 2,00 Mk.

Heute muß man mit der Bahn einen Weg von 75 Kilometer zurücklegen, während man mit der neuen Linie nur 27,3 Kilometer

zu fahren hat. Nimmt man nun an, daß auf den Kopf der Bevölkerung der beiden Endpunkte (Mayen-Carden mit rund 14 400 Einwohnern) alljährlich nur eine Reise zu rechnen ist, eine Annahme, die mit Rücksicht auf die Reisenden aus anderen Orten (Cochern, Zell, Bullay, Gerolstein, Trier pp.) als sehr niedrig anzusehen ist und daß von diesen etwa $\frac{1}{4}$ in zweiter, $\frac{2}{4}$ in dritter und $\frac{1}{4}$ in vierter Klasse fährt, so ergibt sich durch Benutzung der Linie Carden-Mayen eine Ersparnis von: $(3600 \times 4,8 + 7200 \times 3,40 + 3600 \times 2,00) = 17\,280 + 24\,480 + 7200 = 48\,960$ Mk. Der Wert der ersparten Zeit berechnet sich unter Zugrundelegung von 3,00 Mk. für die Reisenden zweiter, 2 Mk. für diejenigen dritter und 1 Mk. für die der vierten Klasse auf: $3600 \times 3,00 + 7200 \times 2,00 + 3600 \times 1,00 = 10\,800 + 14\,400 + 3600 = 28\,800$ Mk. An Geldersparnis und Wert des Zeitaufwandes ergibt sich mithin zusammen $48\,960 + 28\,800 = 77\,760$ Mk.

Zwischen Mayen und Carden wohnen rund 8500 Menschen, die auf eine Bahn zwischen diesen Orten angewiesen sein werden. Erfahrungsgemäß wird die Bahn von den Anwohnern auf jeden Kopf der Bevölkerung 11 bis 12 mal jährlich benutzt. Nehmen wir aber an, daß jetzt auf jeden Kopf der Bevölkerung jährlich nur 8 Reisen nach Mayen oder Carden kommen, so entsteht das nachstehende wirtschaftliche Rechenexempel. Ein Wagen nach Mayen oder Carden kostet etwa von der Mitte zwischen beiden Orten ab gerechnet für Hin- und Rückfahrt mindestens 6 Mk. Angenommen, daß nun jede Wagenfahrt von drei Teilnehmern gemacht wird, (gewöhnlich wird bei mehreren Reisenden auch ein höherer Preis gerechnet wie hier zu Grunde gelegt) so kostet dennoch die Fahrt für jeden zwei Mark. Mit der Eisenbahn aber kostet sie später ebenfalls auf die Mitte der Strecke bezogen: in zweiter Klasse 1,20 Mk. in dritter 0,80 Mk. und in vierter 0,50 Mk. Mithin Ersparnis 0,80 Mk. bzw. 1,20 Mk. bzw. 1,50 Mk. abgesehen von der Zeitverschwendung. Wenn nun von den $8 \times 8500 = 68\,000$ Fahrten 25% in zweiter, 25% in dritter und 50% in vierter Klasse gemacht werden, kommt eine Geldersparnis von $17\,000 \times 0,80 + 17\,000 \times 1,20 + 34\,000 \times 1,50 = 13\,600 + 20\,400 + 51\,000 = 85\,000$ Mk. heraus. Bewertet man die Zeitersparnis ähnlich wie oben und nimmt nur eine Stunde als erspart an — in Wirklichkeit ist gewiß das Doppelte nicht zu viel — so erhält man hierfür die Summe von: $51\,000 + 34\,000 + 34\,000 = 119\,000$ Mark. Geld und Zeitwert stellen sich hier also auf $85\,000 + 119\,000 = 204\,000$ Mark. Für das reisende Publikum erwächst mithin ein gesamter wirtschaftlicher Verlust von jährlich $77\,760 + 204\,000$ Mk. = 281 760 Mark.

Nach den angestellten Erhebungen beträgt jetzt die Einfuhr 62 250 Tonnen und die Ausfuhr 263 375 Tonnen auf den beiden Bahnhöfen in Mayen und in Carden. Dorthin liefert die Gegend

ihren Versandt und nimmt die einzuführenden Güter ab. Es ist zwar schwierig genau festzustellen, wie viel Tonnen an den beiden Orten selbst bleiben; aber da das Hinterland und die durch die Bahn aufzuschließende Gegend unmittelbar und mittelbar einen ganz erheblichen Teil verbraucht bzw. versendet, der an die beiden Stationen gesandt wird, so darf man, ohne fehl zu greifen, wohl etwa $\frac{2}{3}$ der Einfuhr = rund 41 000 Tonnen und — mit Rücksicht auf den Steinversandt von Mayen-Ost etwa 37 500 Tonnen Ausfuhr auf das Zwischenland rechnen, zusammen 78 500 Tonnen. Diese Güter müssen jetzt mit Wagen befördert werden. Auf einen zweispännigen Wagen kann man aber bei den steilen und nicht befestigten Wegen bei ungünstigem Wetter kaum eine Tonne (20 Zentner) und bei gutem Wetter etwa 30 Centner laden. Legt man aber diese günstige Rechnung zu Grunde, so kostet die Beförderung eines Centners, wenn die Hin- und Rückfahrt von der Mitte zwischen Mayen und Carden bis zu diesen Orten in einem halben Tage bewerkstelligt und für zwei Pferde mit Fuhrmann 9 Mark, für etwaige Rückfracht 3 Mark ($\frac{1}{3}$ von 9 Mark) eingesetzt wird,

doch immerhin noch: $\frac{600}{30} = 20$ Pfennig oder pro Tonne 4 Mark.

Demnach ergeben sich die jetzigen Transportkosten der oben erwähnten Güter auf $78\,500 \times 4,00 = 314\,000$ Mark. Nach Eröffnung der Bahn dagegen kostet die Beförderung, wenn man eine Durchschnittsentfernung von 15 Kilometer (genau gerechnet nur etwa 13 Kilometer) in Rechnung stellt, bei $78\,500 \times 15 = 1\,177\,500$ Tonnenkilometer zu 3 Pfg. $\times 1\,177\,500 = 35\,325$ Mk. Dazu treten allerdings noch die Kosten der Achsenfracht bis zur Station, die mit 0,50 Mk. für die Tonne angenommen werden soll und demnach $39\,250$ Mk. ausmachen würde. Damit ergeben sich die späteren Beförderungskosten zu $74\,575$ Mk. und ein wirtschaftlicher Gewinn an Geld (abgesehen von der Zeit) von: $314\,000 - 74\,575 = 239\,425$ Mk. Der heutige wirtschaftliche Nachteil, den eine Bahn von Mayen nach Carden beseitigt wird, erreicht also die beträchtliche Summe von $281\,760 + 239\,425 = 521\,185$ Mk. jährlich. Diese Zahlen, bei denen die Verteuerung der Ein- und Ausfuhr durch die Umwege auf den bestehenden Bahnen noch nicht berücksichtigt sind, beweisen am klarsten, wie dringend das Bedürfnis einer Bahn von Carden nach Mayen ist, um dieser Gegend und der Allgemeinheit ganz erhebliche wirtschaftliche Vorteile zuzuführen und den Wohlstand zu heben. Die oben angeführten Zahlen bezüglich der Ladefähigkeit sind bei den zu überwindenden großen Steigungen, welche die Wege zwischen Mayen und Raizenheim, Mayen-Roes, Carden-Forst haben, sicherlich zu hoch angenommen, da in Wirklichkeit 25% weniger befördert werden können.

V. Entlastung der Rhein- und Moselbahn.

Die ein- und ausgeführten Güter müssen heute auf den bestehenden Bahnen ganz bedeutende Umwege machen, um in unseren Besitz zu gelangen: Transporte von Saarbrücken-Trier müssen entweder über Gerolstein oder über Coblenz gefahren werden, um nach Mayen zu gelangen und umgekehrt, die dort ausgeführten Güter denselben weiten Weg gehen. Ist eine Bahn von Carden nach Mayen vorhanden, so werden natürlich die Umwege vermieden und die Bahn Trier-Gerolstein und Gerolstein-Mayen bzw. Carden-Coblenz und Coblenz-Mayen erheblich entlastet, und damit für andere Zwecke leistungsfähiger. Dies um so mehr, wenn durch Einfügung der Bahn Sohren- oder Büchenbeuren-Blankenrath-Treis-Carden eine durchgehende Verbindung hergestellt würde. Dann könnte die erwähnte Güterbeförderung (Kohlen, Schienen, Eisen) unmittelbar aus dem Saargebiet zu uns befördert und die Mosel- oder Eifelbahn ganz unberührt gelassen werden. Welch hohe Bedeutung aber eine solche Entlastung der Eifelbahn Gerolstein-Mayen und insbesondere für die Moselbahn Trier-Coblenz hat, werden die Verkehrsstellen, denen diese Linien unterstehen, am besten ermessen können. Für die Moselbahn, die fast an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist, ist die Frage einer geeigneten Entlastung ja geradezu eine brennende geworden. Sie würde eine teilweise Lösung, jedenfalls eine erhebliche Milderung erfahren, wenn die genannte durchgehende Linie ausgeführt würde. Auf Einzelheiten, die ja doch für den nicht Eingeweihten schwierig zu behandeln sind, wollen wir hier nicht eingehen und uns mit diesen kurzen Andeutungen begnügen. Wir glauben bestimmt, daß eine solche Erleichterung des Betriebes von den Beamten und dem beteiligten Publikum freudig begrüßt werden wird.

VI. Die militärische Bedeutung der Bahn.

Für den Laien ist es schwierig, die volle militärische Bedeutung der Bahn zu würdigen. Das aber können wir sagen, daß gelegentlich militärischer Übungen in jener Gegend von hochstehenden Truppenführern ihre Verwunderung über den Mangel einer Bahn, wie wir sie geplant, ausgesprochen und die militärische Notwendigkeit einer solchen Bahn betont worden ist. Jedenfalls ist nicht zu verkennen, daß die von uns angestrebte Bahn, besonders wenn sie, wie von anderer Seite ins Auge gefaßt ist, von Carden über Treis-Blankenrath nach Büchenbeuren weiter geführt wird, eine nicht zu unterschätzende Wichtigkeit für die schnelle Heranschaffung der Mannschaften im Mobilmachungsfalle und für die Truppenbeförderung und Ver-

pflegung der Armee von großer Wichtigkeit ist. Insbesondere ist auf die wesentliche Entlastung der Bahnen am Rhein und an der Mosel hinzuweisen, an die naturgemäß im Kriege große Anforderung gestellt werden. Wenn nun eine Entlastungsbahn, wie sie die Linie Mayen-Carden-Treis-Sohren-oder Büchenbeuren-Simmern und weiter sein wird, vorhanden ist, so werden jene Linien selbstredend für Transporte aus anderen Gegenden benutzt werden können. Daß wir dadurch militärisch leistungsfähiger und gestärkt werden, kann keinem Zweifel unterliegen.

Im Uebrigen aber werden die berufenen militärischen Stellen nach dieser Richtung hin ihr Urteil abgeben, die, wie wir glauben, unsere Auffassung bestätigen werden.

VII. Ausführungskosten der Bahn.

Die Ausführung der Bahn ist als normalspurige Nebenbahn mit einfacher Gleisanlage gedacht und veranschlagt. In dem hier als Anhang beigefügten Kostenüberschlag sind die Baukosten auf 3 675 000 bzw. 3 542 700 Mk. nach dem Normalkostenanschlagsformular ermittelt. Die darin benutzten Einheitspreise sind nach Maßgabe ähnlicher Bahnbauten ermittelt bzw. berechnet. Dazu ist zu bemerken, daß sich die Kosten wohl in verschiedenen Punkten, namentlich bei den Mauerarbeiten voraussichtlich noch ermäßigen werden, weil das Steinmaterial sich in genügender Menge beim Bau finden bzw. sich in unmittelbarer Nähe gewinnen lassen dürfte. Auch bei dem Titel: Einfriedigungen und Wegeanlagen dürften sich wohl noch Ersparnisse machen lassen. Da der Grund und Boden von den beteiligten Gemeinden unentgeltlich hergegeben werden muß, so ist hierfür nichts ausgeworfen. — Die Zinsen während der Bauzeit sind nur für sechs Monate von der ganzen Summen eingestellt, weil anzunehmen ist, daß der Bau in Jahresfrist vollendet werden dürfte.

VIII. Ertragsberechnung der Bahn.

Nimmt man an, daß das Anlagekapital der Bahn mit 3% verzinst und $\frac{1}{2}\%$ getilgt wird, so ist hierher eine Summe von $3,5 \times 3\,542\,700 = 123\,995$ Mk. erforderlich. Unter der weiteren, auf

100
der Erfahrung beruhenden Voraussetzung, daß die Betriebs- und Unterhaltungskosten etwa 55% der Einnahmen aus dem Bahnbetrieb betragen, würde mithin eine Einnahme von $123\,995 \times 55 = 151\,550 +$

45
 $123\,995 = 275\,545$ Mk. oder pro Kilometer Bahnlänge, die sich nach

den Plänen auf rund 25 Kilometer ergibt, von 275545-11022 Mk.

25

erforderlich sein, um die Kosten des Betriebes, der Unterhaltung, Verzinsung und Tilgung zu bestreiten. Die kilometrischen Einnahmen aller in hiesiger Gegend betriebener Eisenbahnen dürften sich ausnahmslos wohl höher stellen. Aus diesem Umstande allein schon dürfte auch hier bei der großen Entwicklungsfähigkeit der Gegend die Erwartung begründet sein, daß ein höherer kilometrischer Ertrag zu verzeichnen sein wird, d. h. daß eine höhere Verzinsung als 3% erzielt werden wird. Dies zeigt auch die nachfolgende Berechnung. Rechnet man auf jeden Kopf der Bevölkerung, welche unmittelbar und mittelbar auf die Bahn angewiesen ist, 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 Länge fahren — so erhält man: $27\,869 \times 12 \times 25 = 4\,179\,000$ Personenkilometer. Dazu

2

kommt die Verkehrssteigerung durch Zuwachs der Bevölkerung, Vermehrung der Reiseflust mit etwa 20% und der Fremdenverkehr (Geschäftsreisende, Ausflügler Vergnügungsreisende) gemäß Erfahrung mit 25%, so ergeben sich $4\,179\,000 + 4\,179\,000 \times \frac{20}{100} + 4\,179\,000 \times \frac{25}{100}$

= 6 059 550 Personenkilometer. Diese zu 3 Pfennig im Durchschnitt berechnet bringen 181 787 Mk. Dazu kommen an Nebeneinnahmen etwa 5% also 9089 Mk., mithin zusammen 190 876 Mk. aus dem Personenverkehr. Die Einnahmen aus dem örtlichen Güterverkehr mit 78 500 Tonnen und einem Zuschlag von 10% für zu erwartende Vermehrung = 7850 Tonnen, zusammen also: 86,350 Tonnen betragen auf 13 Kilometer und zu 4 Pfg. für den Tonnenkilometer berechnet $86\,350 \times 13 \times 0,04 = 44\,902$ Mark plus 3% Nebeneinnahmen = $44\,902 + 1348 = 46\,250$ Mk. Die Förderung der jetzt still liegenden, nach Eröffnung der Bahn jedenfalls wieder in Betrieb kommenden Eisensteingruben, Steinbrüche, Schiefergruben pp. wird auf jährlich 32 000 Tonnen geschätzt. Als Ertrag ergibt sich mithin daraus bei Annahme eines Transportes von durchschnittlich 13 Kilometer und eines Einheitspreises von 4 Pfg. pro Tonnenkilometer = $32\,000 \times 13 \times 0,04 = 16\,640$ Mark.

Den Stückgutverkehr nimmt man gewöhnlich zu $\frac{2}{3}$ des anderen Güterverkehrs an, also hier auf $86\,350 \times \frac{2}{3} = 57\,566$ Tonnen; er bringt mithin, die Tonne zu 0,50 Mk. angelegt, 28 783 Mark ein.

Der Durchgangsgüterverkehr, d. h. derjenige Güterverkehr, der später über die geplante Bahn statt über die Moselbahn von Carden nach Coblenz bzw. die Bahn Mayen-Andernach geleitet werden wird zur Entlastung dieser Linien und Vermeidung von Um-

wegen ist hier schwer zu beurteilen. Es werden wohl darin Verschiebungen in größerem Umfange stattfinden. Aber da man diese nicht übersehen kann, mag hier von dem Gesamt-Güterverkehr in Mayen und Carden, der etwa rund 271 000 Tonnen erreicht, angenommen werden, daß der Bahn etwa zwei drittel zufallen, eine Annahme, die unseres Erachtens sehr mäßig ist. Diese würden die ganze Bahnlänge von 25 Kilometer durchlaufen, also auf der Bahn $271\,000 \times \frac{2}{3} = 451\,660$ Tonnenkilometer zurücklegen, mithin der Bahn bei Berechnung von 2 Pfennig für den Tonnenkilometer einbringen = rund 90 333 Mark.

Hierzu sollen für Verkehrssteigerung (denn die in Rechnung gestellte Gütermenge entspricht ja dem heutigen Verkehr) und Durchführung von Gütern anderer Stationen nur 25% dieser Einnahmen gerechnet werden mit rund 22 583 Mark, so erhält man für den Durchgangsgüterverkehr die Summe von $90\,333 + 22\,583 = 112\,916$ Mark.

Die berechnete Gesamteinnahme ist also folgende:

1. Personenverkehr	= 190 876 Mark
2. Örtlicher Güterverkehr	= 46 250 "
3. Neueröffneter Grubenbetrieb	= 16 640 "
4. Stückgutverkehr	= 28 783 "
5. Durchgangsverkehr	= 112 916 "
zusammen 395 465 Mark	

oder auf den Bahnkilometer 15 819 Mark. Rechnet man für Betriebskosten, Unterhaltung pp. 55% von 395 465 Mk. mit 217 505 Mk., so bleiben zur Verzinsung und Tilgung = 177 960 Mk. d. i. ungefähr 5,03% von 3 542 700 Mk. Daraus ist ersichtlich, daß die geplante Bahn auch wirtschaftlich ertragsfähig ist und eine normale Verzinsung und Tilgung gesichert erscheinen läßt.

IX. Schlussbemerkung.

Nachdem wir durch die vorstehenden Darlegungen den klaren und unwiderleglichen Nachweis erbracht haben, daß die Ausführung und der Betrieb der geplanten Bahn unter gewöhnlichen, normalen Verhältnissen möglich ist, daß sie von weittragender, wirtschaftlicher und militärischer Bedeutung ist, daß sie endlich eine Einnahme bringt, die einer mehr als fünfprozentigen Verzinsung des Anlagekapitals

gleichkommt, beantragen wir namens und im Auftrage der in Frage kommenden Gemeinden den Bau der Bahn Carden-Mayen möglichst bald in die Wege zu leiten.

Das Comité für den Bahnbau Carden-Mayen:

Triacca, Vorsitzender,
Stadtverordneter und Kreistagsmitglied-Mayen;

Koch, 1. Stellvertreter,
Schiefergrubenbesitzer und Gemeindeverordneter-Rehrig;

Jeiter, 2. Stellvertreter, Kaufmann-Mayen;

Scholles, Schriftführer, Kaufmann-Mayen;

Brauer, Kaufmann-Carden; **Bläser Jos.**, Landwirt-Forst; **Breil**, Beigeordneter, Mitglied der Handelskammer, Schiefergrubenbesitzer-Mayen; **Durben W.**, Landwirt und Gemeindevorsteher-Einig; **Emmerich**, Landwirt und Kreistagsmitglied-Zettingen; **Ferrari**, Buchdruckereibesitzer-Mayen; **Geisbüsch**, Kaufmann-Roes; **Gaul W.**, Kgl. Regierungsbaumeister und Stadtbaurat a. D. Coblenz als technischer Beirat; **Geisbüsch**, Gemeindevorsteher-Berresheim; **Geisbüsch**, Landwirt-Allen; **Kreuter**, Landwirt-Rehrig; **Krümmei**, Mehgermeister-Mayen; **Kern**, Dechant-Forst; **Melsheimer**, Bürgermeister-Carden; **Mauer**, Landwirt-Binningen; **Rosenbaum**, Mühlenbesitzer, Stadtverordneter, Kreistags- und Kreisaußschußmitglied-Mayen; **Reiff**, 1. Beigeordneter und 3. St. Bürgermeisterverwalter, Kaufmann-Mayen; **Sesterhenn**, Landwirt und Kreisaußschußmitglied-Brohl; **Schmitz**, Landwirt, Kreistags- und Kreisaußschußmitglied-Zettingen; **Schmidt**, Vorsteher-Roes; **Schäfer**, Bürgermeister-Mayen-Land; **Schneider**, Gemeindevorsteher-Allen; **Schreder**, Buchdruckereibesitzer-Mayen; **Schwab**, Gemeindevorsteher-Rehrig; **Schoop**, Pfarrer-Kaisenheim; **Schwab Jos.**, Landwirt und Schiefergrubenbesitzer-Gering.



Kostenüberschlag

für

die Ausführung der Eisenbahn von Carden nach Mayen.

Vorbemerkung.

Die Länge der Bahn beträgt von der Abzweigung aus der Moselbahn bei Carden bis zur Einmündung in die Linie Mayen-Gerolstein rund 25 Kilometer. Davon können aber rund 900 laufende Meter für die Verlegung behufs Verbesserung des Steigungsverhältnisses der Bahn zwischen Mayen-West und Monreal benutzt werden. (Siehe Lageplan). Von den 25 Kilometer entfallen auf Dämme und Einschnitte 24,45 Kilm. und auf größere Viadukte (Ueberschreitung der Elz) 550 lfd. Meter.

Titel I.

Grunderwerb.

Der Grunderwerb kommt nicht in Rechnung, da die Gemeinden und Kreise die unentgeltliche Hergabe des Geländes zu gewähren haben.

Titel II.

Erdarbeiten.

24,45 Kilometer Dämme, Einschnitte und Anschnitte zur Herstellung des Bahnkörpers für eine eingleisige Eisenbahn pp. auszuführen.

zu 46 400 Mk. = 1 134 480 Mk.

Summa Titel II. per se.

Titel III und IV.

Einfriedigungen und Wegeanlagen.

25 Kilometer die Wegerampen, Parallel- und Anschlußwege anzulegen, zu befestigen und fertig herzustellen.

zu 11 120 Mk. = 278 000 Mk.

Summa Titel III und IV per se

Titel V.

Durchlässe und kleinere Brücken.

24,45 Kilometer die Durchlässe und kleineren Brücken, Unterführungen, Viadukte pp. unter Planum auszuführen,

zu 5600 Mf. = 136 920 Mf.

Summa Titel V per se.

Titel Va.

Grössere Brücken.

550 lfd. Meter Viadukt über die Elz, entweder massiv, oder mit eisernem Ueberbau eingeleisig auszuführen

zu 1650 Mf. = 907 500 Mf.

Summa Titel Va. per se.

Titel VI.

Tunnel.

vacat.

Titel VII.

Oberbau.

27,5 Kilometer Oberbau für die ganze Bahn einschließlich der Bahnhöfe anzuliefern, zu verlegen und fertigzustellen

zu 19 430 Mf. = 534 325 Mf.

Summa Titel VII per se.

Titel VIII und IX.

Signale und Bahnhöfe.

25 Kilometer die erforderlichen Signale anzuliefern und aufzustellen, sowie die Bahnhöfe und Haltestellen mit den zugehörigen Nebenanlagen zu errichten, in einfacher Ausführung

zu 9700 Mf. = 242 500 Mf.

Summa Titel VIII und IX per se.

Titel X.

Werkstattsanlagen.

vacat.

Titel XI.

Betriebsmittel.

25 Kilometer Eisenbahn mit Betriebsmitteln auszurüsten und auszustatten

zu 12 750 Mf. = 318 750 Mf.

Summa Titel XI. per se.

Titel XII.

Verwaltungskosten.

Für 25 Kilometer Eisenbahn die Verwaltungskosten bereitzustellen mit 0,6% der Titel I—XI = 3 552 475 + 750 000 (Grunderwerb) = 4 302 475 $\times$ 0,6% = 25 815 oder rund 25 800 Mf.

Summa Titel XII per se.

Titel XIII.

Insgemein.

Für unvorhergesehene, nicht veranschlagte Ausgaben 0,4% der Titel I—XII = 3 578 275 + 750 000 (Grunderwerb) = 4 328 275 $\times$ 0,4% = 17 313 Mf. oder rund 17 300 Mf.

Summa Titel XIII per se.

Titel XIV.

Zinsen während der Bauzeit.

Von dem Kapital der Titel I—XIII 4% Zinsen für sechs Monate auf rund 72 000 Mf.

Summa Titel XIV per se.



Zusammenstellung.

Titel	I. Grunderwerb	vacat
"	II. Erdarbeiten	1 134 480 Mf.
"	III u. IV. Einfriedigungen und Wegeanlagen	278 000 "
"	V. Durchlässe und kleinere Brücken	136 920 "
"	Va. Größere Brücken	907 500 "
"	VI. Tunnel	vacat "
"	VII. Oberbau	534 325 "
"	VIII, IX, X. Signale und Bahnhöfe	242 500 "
"	XI. Betriebsmittel	318 750 "
"	XII. Verwaltungskosten	25 800 "
"	XIII. Insgemein	17 300 "
"	XIV. Zinsen während der Bauzeit u. Abrundung	79 425 "

Summa 3 675 000 Mf.

D. h. pro Kilometer Bahnlänge 147 000 Mf.

Von der Bau Summe entfallen mithin auf die

Verlegung der Linie Mayen-Monreal

$$\frac{900 \times 147\,000}{1000} = 132\,300 \text{ Mf.}$$

sodass die eigentlichen Baukosten betragen **3 542 700 Mf.**

Verzeichnis

derjenigen Ortschaften, welche an der projektierten Eisenbahnlinie Carden-Mayen belegen sind:

I.

Lfd. Nr.	Namen der Gemeinden	Kreis	Einwohnerzahl	Bemerkungen
	Es kommen in Betracht:			
	unmittelbar:			
1.	Carden	Cochern	687	
2.	Brohl	"	452	
3.	Möntenich	"	167	
4.	Forst	"	—	
5.	Pfaffenhausen	"	323	
6.	Molzig	"	—	
7.	Binningen	"	445	
8.	Dünfus	"	235	
9.	Brachtendorf	"	183	
10.	Kaifenheim	"	676	
11.	Gamlen	"	478	
12.	Roes	"	444	
13.	Gering	Mayen	274	
14.	Kollig	"	302	
15.	Einig	"	158	
16.	Achrig	"	894	
17.	Allenz	"	505	
18.	Berresheim	"	273	
19.	Mayen	"	13726	
	Summa	19 Orte	20222	

Von der Bahnlinie werden unmittelbar berührt:
 aus dem Kreise **Cochern** außer Carden (687 Einwohner) **11 Ortschaften**
 mit zusammen **3403 Einwohner**;
 aus dem Kreise **Mayen** außer Stadt Mayen (13726 Einwohner) **6 Ortschaften**
 mit zusammen **2406 Einwohner**.

II.

Lfd. Nr.	Namen der Gemeinden	Kreis	Einwohnerzahl	Bemerkungen
	Es kommen in Betracht: mittelbar:			
1.	Brieden	Cochem	150	
2.	Rail	"	318	
3.	Wirsuf	"	328	
4.	Merich	"	646	
5.	Hambuch	"	498	
6.	Zettingen	"	203	
7.	Eulgem	"	151	
8.	Düngenheim	"	860	
9.	Kelbung	Mayen	150	
10.	Sevenich	"	80	
11.	Pillig	"	501	
12.	Raunheim	"	369	
13.	Mertloch	"	889	
14.	Münstermaifeld	"	1650	
15.	Wierschem	"	350	
16.	Gappenach	"	230	
17.	Gierschnach	"	150	
	Summa	17 Orte	7523	

Von der Bahnlinie werden also mittelbar berührt:
aus dem Kreise **Cochem** 8 Ortschaften mit zusammen **3154 Einwohner**
" " " **Mayen** 9 " " " **4369** "

Uebersicht

über die wirtschaftlichen Verhältnisse der von der Eisenbahn
berührten Gegend.

Lfd. Nr.	Namen der Gemeinden	Einkommen-Grund- und Boden- und Gewerbe-Steuer Mark	Acker- und Wiesen- Land Hektar	Holz- zungen pp. Hektar	Gesamt- fläche Hektar	Vieh- bestand Stück	Industrielle Anlagen und Gewerbe
1.	Carden	4143	249	182	431	359	1 Krautfabrik, 1 Vikör- fabrik, 1 Gerberei, 1 Kalkbrennerei, 1 Schneidemühle, 1 Steinbruch, 7 Speze- rei-, Holz- pp. Hand- lungen
2.	Brohl	2292	397	161	558	747	2 Steinbrüche, 3 Spe- zereihandlungen
3.	Möntenich	1446	295	96	391	287	1 Steinbruch
4.	Forst	2005	330	36	366	670	1 Ziegelei, 1 Stein- bruch, 2 SpezereiHg.
5.	Pfaffenhausen						
6.	Molzlig						
7.	Binningen	1964	433	200	633	465	1 Steinbruch, 3 Spe- zereiHg.
8.	Dinfus	1140	232	76	308	437	1 Schneidemühle, 1 Steinbruch, 1 Spe- zereiHg.
9.	Brachtendorf	661	172	57	229	255	1 SpezereiHg.
10.	Raifenheim	1855	475	129	604	930	2 SpezereiHg.
11.	Gamlen	1528	561	—	561	576	
12.	Roes	2012	495	141	636	650	
13.	Gering	1495	229	69	298	434	
14.	Kollig	1848	328	168	496	528	
15.	Einig	1638	284	17	301	313	
16.	Rehrig	3353	646	357	1002	1640	2 Mühlen, 2 Ziege- leien, 2 Schiefer- gruben, 4 SpezereiHg.
17.	Allen	2255	649	82	731	719	1 Schiefergrube, 2 SpezereiHg.
18.	Berresheim	1474	233	8	241	454	1 Quarzitgrube, 1 SpezereiHg.
19.	Mayen	130250	1451	1550	3001	1696	10 Fabriken, 7 Müh- len, 3 Ziegeleien, 3 Gerbereien, 5 Bier- brauereien, Schiefer- gruben mit ca. 500 Arbeitern, ca. 200 kaufmännischen Be- trieben, viele Stein- gruben mit zusam. ca. 3000 Arbeitern.

Verkehrsnachweis.

N ^o .	Namen der Gemeinden	Viehverkehr				Güterverkehr		Bemerkungen
		Einfuhr		Ausfuhr		Ein- fuhr	Aus- fuhr	
		Groß- vieh	Klein- vieh	Groß- vieh	Klein- vieh			
		Stück	Stück	Tonnen				
1.	Carden	300	1500	50	200	5090	1850	*)
2.	Brohl	100	500	250	1500	780	1300	
3.	Münterich	50	100	100	200	220	350	
4.	Forst	50	100	150	500	740	3800	
5.	Pfaffenhausen							
6.	Molzlig							
7.	Binningen	600	200	800	1200	850	1350	
8.	Dinsfuß	40	100	100	600	370	300	
9.	Brachtendorf	50	110	140	260	220	180	
10.	Kaifenheim	210	430	420	1500	975	600	
11.	Gamlen	85	430	230	1250	675	1100	
12.	Rös	50	100	150	300	685	850	
13.	Gering	260	190	400	700	600	1200	
14.	Kollig	200	1400	300	1200	5200	1500	
15.	Einig	70	180	175	250	850	700	
16.	Kehrig	250	1730	450	1900	6860	18200	
17.	Allenj	50	105	300	1300	250	7420	
18.	Berresheim	250	200	160	700	145	1210	
19.	Mayen	4260	26186	3500	4000	45058	225965	

*) Der große Ueberlandverkehr von und nach Mayen ist in den obigen Zahlen nicht mit einbegriffen.