

# Vom Berg ins Tal

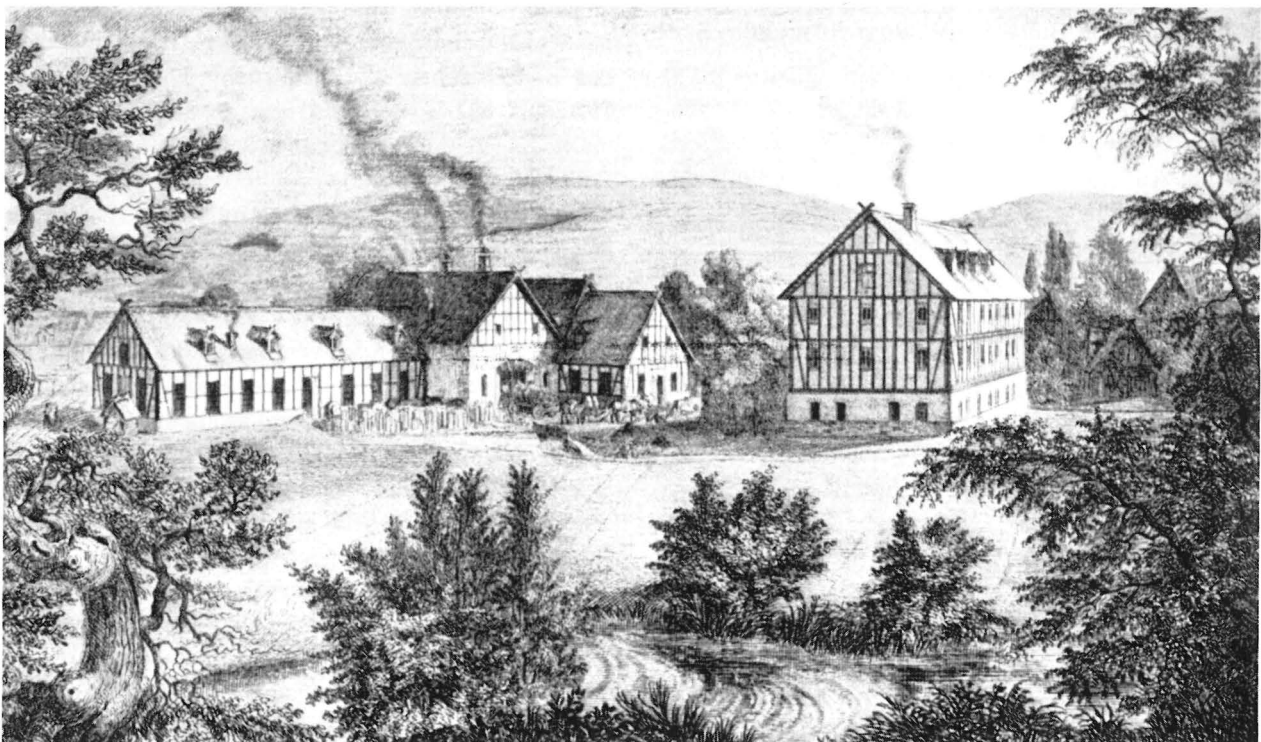
## Standorte der Eisenindustrie im Wandel

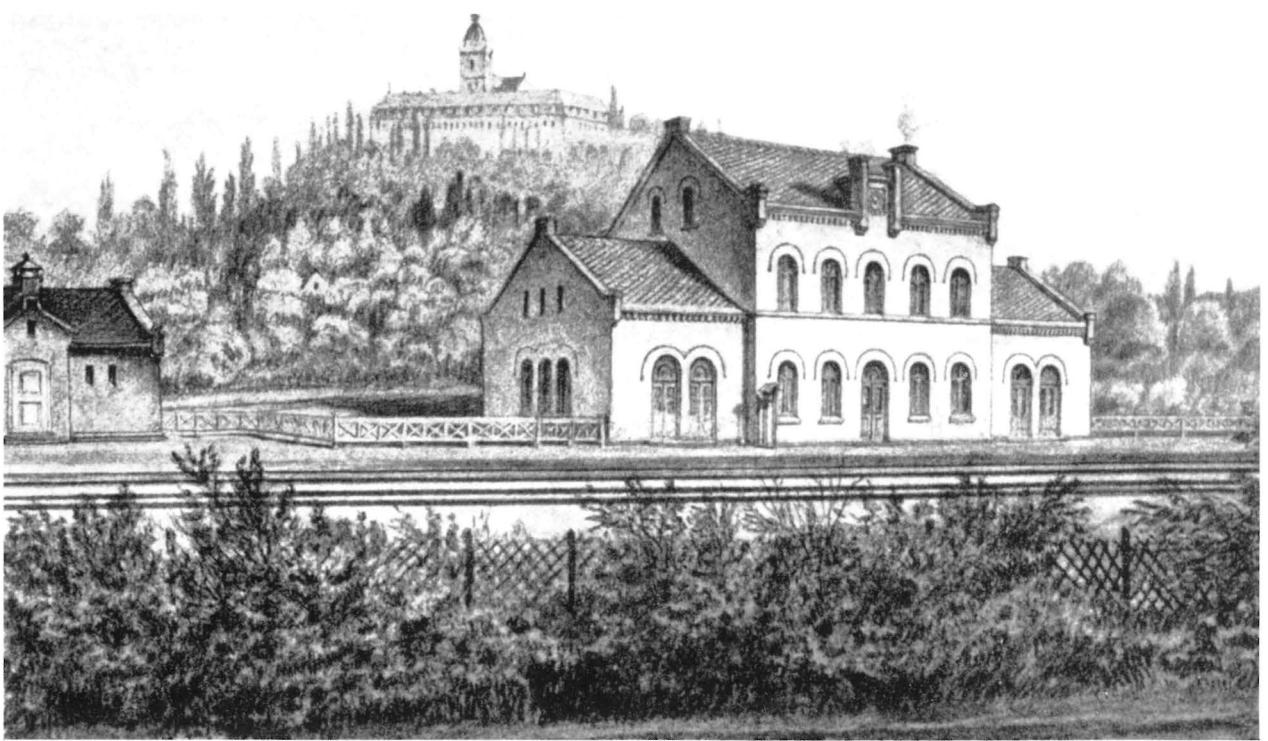
### Über die Ursachen für die Abwanderung der Industrie von den Eifel- und Hunsrückhöhen ins Rheintal

Die Industrie des Hunsrücks und der Eifel verdankt ihre Entstehung den hier einst gegebenen Voraussetzungen: den reichen Erzvorkommen, den ausgedehnten Waldungen, welche die Möglichkeit zur Gewinnung der Holzkohle gaben, um damit bis ins 19. Jahrhundert hinein die Erze zu schmelzen, und nicht zuletzt dem Wasser, das die Eisenbearbeitung auf den zahlreichen Wasserwerken ermöglichte<sup>1</sup>. Sowohl in der Eifel als auch auf dem Hunsrück wurde bereits seit vorgeschichtlicher Zeit Eisen produziert

und verarbeitet. Die hier ansässigen Unternehmerfamilien<sup>2</sup> besaßen nicht nur Unternehmungsgeist, sie verfügten auch über Kapital. Und schon im 18. Jahrhundert war es in beiden Räumen zu einer gewissen Konzentration innerhalb der einzelnen Produktionsbereiche gekommen<sup>3</sup>. Wie intensiv beispielsweise die Industrieansiedlung im Hunsrück noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts war, geht aus einer Denkschrift hervor, die der Landrat von Simmern am 6. Mai 1856<sup>4</sup> dem Oberpräsidenten der Rheinprovinz in Koblenz überreichte. Hierin wird im Namen eines Hunsrück-Eisenbahnkomitees für den Bau einer zweigleisigen Anlage über den Hunsrück plädiert.

▼ *Eisengießerei Buschhütten, um 1850*





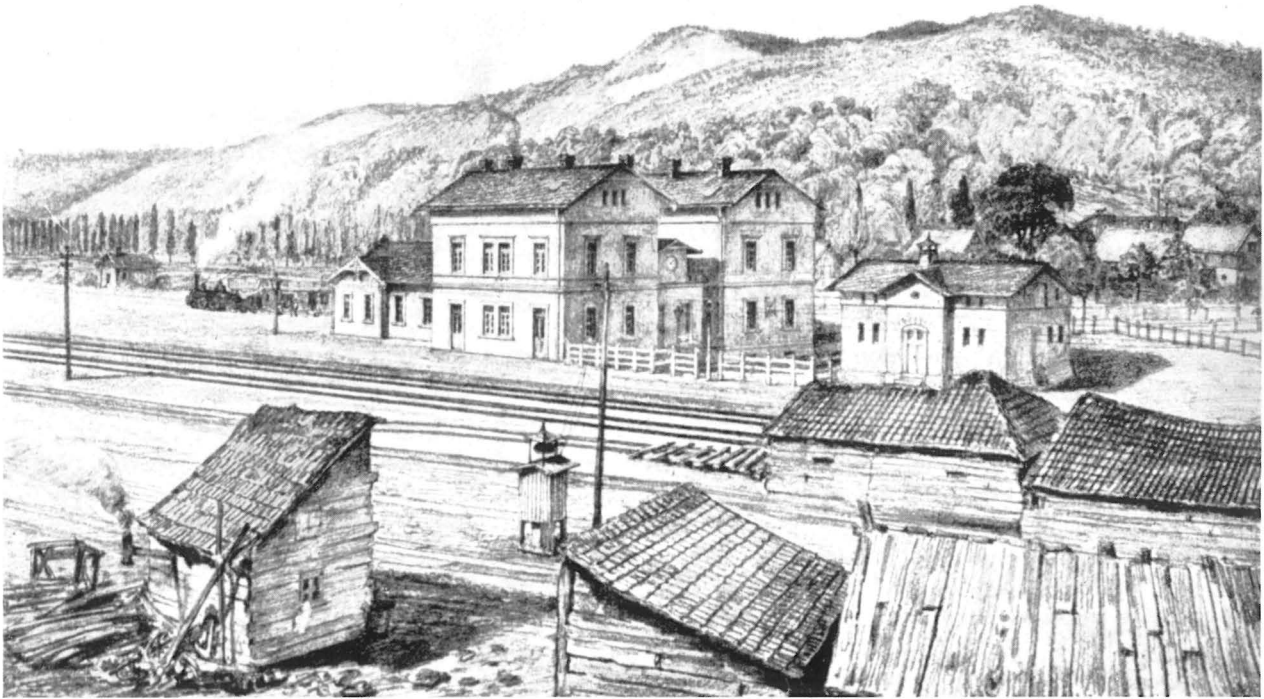
Interessant ist die Begründung für den Bahnbau über die Hunsrückhöhen. Nach den durch das Komitee angestellten Untersuchungen sollte die Linie von Koblenz aus über die Mosel, entlang den letzten Ausläufern des Hunsrücks, auf der rechten Moselseite oberhalb der Orte Moselweis und Lay bis ins Condertal aufwärts geführt werden. Von hier aus sollte sie — an dem Ort Waldesch vorbei — nach dem Nonnenheckerhof verlaufen, um auf diesem Weg das Plateau des Hunsrücks zu erreichen, in ziemlich gerader Richtung an Pfalzfeld und Laudert vorbei, zwischen den Orten Wiebelsheim und Kisselbach nach Rheinböllen, von dort aus den Guldenbach abwärts über Stromberg, Schweppenhausen, Windesheim, Waldhilbersheim und Heddesheim nach Langenlonsheim führen, wo sie in die projektierte Rhein-Nahe-Bahn von Bingen bzw. vom Rhein zum Saarrevier einmünden sollte.

Warum war diese Route gewählt worden? Nicht allein deshalb, weil die Baukosten den Betrag von 3 Mill. Talern kaum überschreiten würden, auch nicht, weil die Hunsrücklinie nach Auskunft von Sachverständigen innerhalb eines Jahres fertiggestellt werden konnte; die Linienführung war vor allem deshalb gewählt worden, da ein verhältnismäßig umfangreiches Industriegebiet im Einzugsbereich der projektierten Bahn lag. Bei den in Frage kommenden Produktionsbetrieben handelte es sich um mehrere Lohgerbereien, Pottasch siedereien, eine Anzahl von Mahl-, Öl- und Lohmühlen, zwei Tabakmühlen, zwei Papiermühlen, mehrere Ziegel- und Kalköfen und ein Bleibergwerk mit einem Poch- und Setzwerk. Im Guldenbachtal von Rheinböllen bis Langenlonsheim waren drei bedeutende Hüttenwerke ansässig, ein Blech- und ein Emaillewerk. Hiervon verarbeiteten allein die Hüttenwerke jährlich mehr als 450 000 Zentner Roherz, 320 000 Zentner

▲ *Bahnhof Siegburg, 1862, aquarellierte Zeichnung von Jakob Scheiner*

Koks, rd. 400 000 Kubikfuß Holzkohle und mehr als 23 000 Tonnen Kalkstein. Zu erwähnen ist noch, daß eine Reihe von Eisenerzlagern, die erst kurze Zeit vor Abfassung der Denkschrift erschlossen worden war, in diesen Zahlen keine Berücksichtigung gefunden hatte.

Nichtdestoweniger drängten nicht zuletzt die alteingesessenen Unternehmer im Hunsrück und in der Eifel bereits seit dem 18., vor allem aber seit dem beginnenden 19. Jahrhundert ins Rheintal, wo fortschrittlich gesinnte, anpassungsfähige Menschen in einem Gebiet alter städtischer Kultur lebten. Die Gründe für diese Tatsachen waren mehrfacher Art: Nicht unterschätzen darf man zunächst die Bedeutung der französischen Herrschaft am Rhein seit etwa 1792 bis 1814, das heißt über einen Zeitraum von mehr als 20 Jahren, für die zukünftige industrielle Entwicklung hier; denn sie hatte den im Rheintal bereits ansässigen Unternehmern einen ausgedehnten Markt in einem großen Staatsgebiet zur Verfügung gestellt. Zudem war hier die Produktion durch Schutz zölle, durch Prämien und die Kontinentalsperre, welche gegen die Einfuhr englischer Waren gerichtet war, gefördert worden. Infolgedessen hatte sich die Textilindustrie entfalten können: die Tuchfabriken in Aachen, die Seidenfabriken in Krefeld sowie die Baumwollfabriken in Wuppertal. Außerdem waren durch die Franzosen die alten Monopole und Privilegien beseitigt worden; schließlich hatten sie eine Gesellschaftsordnung und ein Gesetzbuch, den Code Napoleon, gebracht. Dies war all dem förderlich, was die Wirtschaft und Technik in ihren Anfängen so dringend benötigten: persönliche Initiative, Rechtssicherheit und die Möglichkeit, auf den Märkten er-



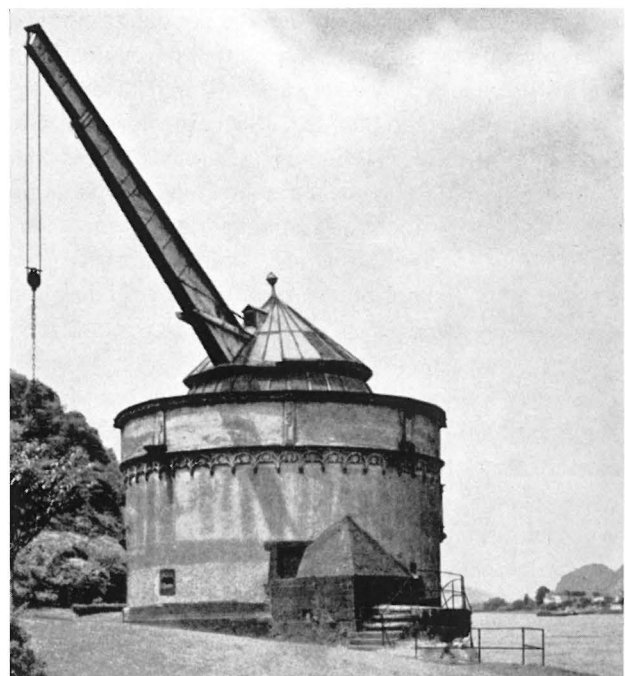
▲ *Bahnhof Betzdorf, 1862, aquarellierte Zeichnung von Jakob Scheiner*

folgreich zu konkurrieren<sup>5</sup>. Die Folge war, daß am Rhein neben den alteingesessenen Industrien vor allem auch die der Eisenproduktion und Eisenverarbeitung errichtet wurden, welche bisher weitgehend im Eifel- und Hunsrückraum wegen der dortigen günstigen Voraussetzungen ansässig waren, das heißt dem Vorhandensein von Erzen, von Holzkohle — dank der ausgedehnten Wälder — sowie von Wasser für den Antrieb der Eisenhämmer, worauf bereits im Zusammenhang mit der Entstehung des Eisengewerbes in der Eifel und im Hunsrück verwiesen wurde.

Nun wirkten sich die Vorteile, welche die französische Herrschaft am Rhein brachte, auch zugunsten der Industrie auf den Hunsrück- und Eifelhöhen aus. Dennoch drängte es die Unternehmer von der Höhe ins Tal. Der entscheidende Grund hierfür ist in der verkehrspolitischen Entwicklung vor allem seit 1815 zu sehen: Der Wiener Kongreß hatte sich bei der Neuordnung der politischen Verhältnisse in Europa auch mit verkehrstechnischen, darunter ebenfalls Schifffahrtsfragen, befaßt und in Erkenntnis des damals einsetzenden Umschwungs auf dem wirtschaftspolitischen Sektor im Zusammenhang mit der 1. industriellen Revolution<sup>6</sup> versucht, alle der Rheinschifffahrt noch anhaftenden Fesseln zu beseitigen. Hierzu gehörte neben den Zöllen insbesondere auch das Zunftwesen, weshalb in Wien die vollständige Gewerbefreiheit empfohlen worden war. Die zu Wien formulierten Grundsätze hinsichtlich eines modernen Verkehrs wurden mit einer neuen „Über-

einkunft unter den Uferstaaten des Rheins und einer auf die Schifffahrt sich beziehenden Ordnung“, bekannt unter dem Namen „Rheinschifffahrtsakte“, 1831 zum Beschluß erhoben. Danach sollten die Schifffahrt und der damit verbundene Handel frei sein; Stapelrechte, Vorteile von Schiffergilden, Rangzwang und Frachtpreisfestsetzung wurden auf immer für abgeschafft erklärt.

Von einigen Zusatzbestimmungen abgesehen, blieb die Rheinschifffahrtsakte bis zu ihrer Revision im Jahre 1868 erhalten. Erst diese Revision bedeutete die Befreiung des Rheins von sämtlichen hemmenden Einflüssen, die vor allem in Form von Abgaben bestanden hatten. Hingegen war es bereits bis zum Jahre 1862 gelungen, die Rheinuferstaaten zum Verzicht auf ihre Zölle zu bewegen.



► *Andernach, Rheinkran, 1554*

Während also die Rheinschiffahrtsakte von 1831 eine weitgehende Freiheit für die Rheinschiffahrt gebracht hatte, bestand seit 1868 die Möglichkeit einer völlig ungehinderten Entfaltung des Verkehrs auf dem Rheinstrom. Auch die über den Hunsrück führende uralte Verkehrsstraße, die 1807, das heißt während der Napoleonischen Zeit, eine Verbesserung erfahren hatte, vermochte der Entwicklung bzw. Entfaltung der Rheinschiffahrt keinen Abbruch zu tun, zumal ihre Benutzung wegen des ungewöhnlichen Höhenunterschieds an einigen Stellen nicht immer vorteilhaft erschien<sup>7</sup>.

Und noch ein zweiter Verkehrsweg trug zur Verlagerung der Industrie von den Eifel- und Hunsrückhöhen ins Rheintal bei, wenn auch erst vor allem seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts: die Eisenbahn. Die ersten Eisenbahnprojekte den Rhein entlang tauchten bereits recht früh auf. So wurde als überhaupt erste Eisenbahn in der gesamten preußischen Monarchie die von Köln nach Aachen führende Rheinische Eisenbahn am 21. August 1837 konzessioniert<sup>8</sup>. Sie sollte, anschließend an die belgischen Bahnen, von Aachen aus nach Antwerpen führen, um so eine Verbindung mit dem Rhein und dem Meer bzw. nach Übersee zu schaffen. Eine weitere Absicht, die mit diesem Bahnbau verbunden war, bestand darin, dem lästigen holländischen Rheinzoll zu entgehen<sup>9</sup>. — Bereits am 6. September 1841 konnte die 70 Kilometer lange Strecke dem Verkehr übergeben werden.

Doch genügte diese Strecke bzw. dieser Streckenabschnitt allein nicht, dem Rheintal seinen alten völker- und länderverbindenden Charakter zu erhalten, den es seit Jahrhunderten besaß. Daher ist seit Beginn der 1840er Jahre in den rheinischen Handels- und Geschäftskreisen die Tendenz zu beobachten, ungeachtet des nach damaligen Maßstäben nicht ungünstigen Wasserweges Rhein, Eisenbahnlinien zu bauen. Und bereits 1835 hatte der badische Staatsmann C. F. Nebenius, als das Projekt der Köln-Aachener Bahn — sie sollte eine Fortsetzung der Antwerpen-Aachener Strecke darstellen — erörtert wurde, geäußert, diese Linie werde für den allgemeinen Verkehr eine um so größere Bedeutung erlangen, je weiter man sie nach Süden fortsetze<sup>10</sup>. Jedoch auch am Rhein selbst, wo die Bevölkerung zu einem keineswegs geringen Teil in der Rheinschiffahrt ihre Beschäftigung fand — so als Schiffs-eigner, als Schiffer sowie beim Treideln, das heißt beim Ziehen der Schiffe den Rhein aufwärts —, war die Bedeutung zunächst einer Uferbahn nach Süddeutschland frühzeitig erkannt worden. Schon während des Baus der Köln-Bonner Bahn, die am 15. März 1844 eröffnet wurde<sup>11</sup>, hatte man hier an eine Weiterführung dieser Strecke den Rhein auf-

wärts bis Koblenz gedacht. Über die technischen Schwierigkeiten, die einem Bahnbau im engen Rheintal entgegenstanden, waren sich die Interessenten von vornherein klar. Dennoch bildete sich am 21. März 1844 in Bonn ein Eisenbahnkomitee; in einer Eingabe an den preußischen Finanzminister bat es, ein Gesuch zur Anlage eines Schienenweges zwischen Bonn und Koblenz, der später eventuell bis Mainz verlängert werden sollte, zu unterstützen. Gleichzeitig wandte sich das Komitee mit der Bitte an die Öffentlichkeit, das Vorhaben durch Aktienzeichnung zu unterstützen. Das Echo hierauf, das heißt auch der noch im Hunsrück und der Eifel ansässigen Unternehmer, soweit sie die Bedeutung der Rheintalbahn zu erkennen vermochten, war sehr stark. Denn innerhalb von lediglich 10 Tagen, bis zum 4. April 1844, wurden allein in den Städten Köln, Koblenz und Bonn Aktien im Wert von 19 045 700 Talern gezeichnet<sup>12</sup>.

Interessant ist, daß zur selben Zeit, da das Bonner Komitee eine Eisenbahnverbindung zwischen Köln und Mainz anstrebte, ein Konkurrenzkomitee, das sich am 2. April 1842 unter dem Vorsitz des bedeutenden Kaufmanns und Politikers Gustav von Mevissen<sup>13</sup> in Köln gebildet hatte, ebenfalls den Bau einer linksrheinischen Eisenbahn zu verwirklichen suchte. Die durch das Konkurrenzkomitee geplante Strecke sollte im Rheintal von Köln bis Koblenz verlaufen, dann jedoch auf das rechte Rheinufer wechseln und hier durch das Lahntal über Limburg, dann über den Taunus nach Frankfurt/Main weitergeführt werden. Köln war zu dieser Zeit bereits Ausgangspunkt der Rheinischen Eisenbahn, die, wie erwähnt, nach Aachen führte, sowie der Köln-Düsseldorfer Bahn<sup>14</sup>; zu ihnen sollte noch die geplante Niederrhein-Eisenbahn treten. Aus diesem Grund hielt man den bedeutenden Handelsplatz Köln als Ausgangspunkt einer Eisenbahnlinie nach dem Süden Deutschlands für besonders geeignet. Wie schon für das Projekt des Bonner, so wurde auch für das des Kölner Komitees ein außergewöhnlich hoher Aktienbetrag gezeichnet; er erreichte 16,5 Mill. Taler<sup>15</sup>.

Die Bedeutung des Rheins und des Rheintals für den Personen- und Warenverkehr und damit auch für die Entwicklung neuer Industriebetriebe, die bisher auf den verkehrsungünstigen Hunsrück- und Eifelhöhen ansässig gewesen waren oder noch waren, erhellt der statistische Bericht der Rheinschiffahrtskommission für das Jahr 1853. Hiernach waren durch die drei den Rhein befahrenden Schiffahrtsgesellschaften — die Kölner, die Düsseldorfer und die Niederländische Gesellschaft — insgesamt 1 050 372 Personen befördert worden. Der Post- und Mietkutschenverkehr auf den Rheinuferstraßen zwischen Köln und Mainz wurde auf 40 000 Personen veranschlagt.

Weit bedeutender als der Personenverkehr war jedoch der Warentransport auf dem Rhein zwischen den Städten Mainz und Köln. So hatte das Rheinische Zollamt zu Köln im Jahre 1853 abgefertigt:

|              | zu Berg        | zu Tal                       |
|--------------|----------------|------------------------------|
| in Köln      | 1 307 000 Ztr. | 857 000 Ztr.                 |
| in Linz      | 11 000 Ztr.    | 224 000 Ztr.                 |
| in Andernach | 55 000 Ztr.    | 719 000 Ztr.                 |
| in Koblenz   | 7 401 000 Ztr. | 4 888 000 Ztr.               |
| in Kaub      | 7 464 000 Ztr. | 3 648 000 Ztr. <sup>16</sup> |
| in Mainz     | 1 396 000 Ztr. | 2 905 000 Ztr.               |

Der Ortsverkehr in den Haupthäfen war gleichfalls sehr bedeutend gewesen. Er hatte — ebenfalls im Jahre 1853 — betragen:

|            | zu Berg        | zu Tal                     |
|------------|----------------|----------------------------|
| in Köln    | 2 938 000 Ztr. | 1 666 000 Ztr.             |
| in Koblenz | 743 000 Ztr.   | 805 000 Ztr.               |
| in Mainz   | 1 440 000 Ztr. | 917 000 Ztr. <sup>17</sup> |

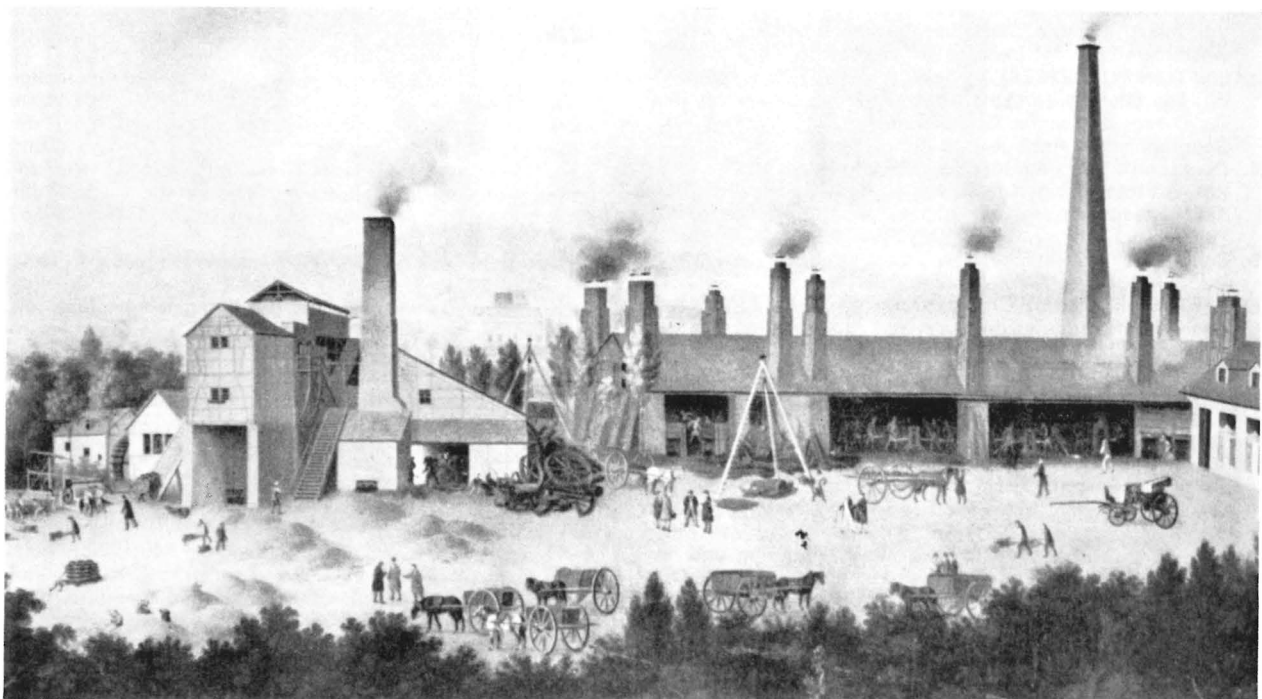
Solche Zahlen implizierten, daß einmal an der zu erwartenden Rentabilität der linksrheinischen Eisenbahn kein Zweifel sein konnte, zum andern, daß der Waren- und Gütertransport noch steigen würde, sobald nach Fertigstellung der Eisenbahn ein Verkehrsmittel zur Verfügung stand, welches — im Gegensatz zum Wasserweg — vom häufig den Verkehr beeinträchtigenden zu hohen oder zu niedrigen Wasserstand sowie im Winter vom Eisgang unabhängig war und daher einen regelmäßigen und schnellen Transport gewährleistete<sup>18</sup>. Wie schnell nach Fertigstellung der Eisenbahn Waren innerhalb und aus dem Rheintal heraus befördert werden konnten, geht daraus hervor, daß die Strecke von Köln bis Koblenz in fünf Stunden zurückgelegt wurde<sup>19</sup>.

Und noch ein vierter Grund muß für die Abwanderung der Industrie von Eifel und Hunsrück ins Rheintal seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert genannt werden: der sich wegen der verhältnismäßig hohen Bevölkerungszahl hier bietende Markt. Da das 19. Jahrhundert vor allem in wirtschaftspolitischer Hinsicht durch den Liberalismus geprägt wurde, der das freie Spiel der Kräfte und daher den Wettbewerb propagierte, war das Heranrücken der Produzenten an die Märkte oder mitten in sie hinein geradezu eine Notwendigkeit. Denn der Markt, den das Rheintal darstellte, konnte nunmehr schneller und billiger beliefert werden, als dies von den Hunsrück- und Eifelhöhen aus möglich war. Die Transportwege nämlich, die den Anforderungen keineswegs entsprachen, verteuerten die Produkte nicht unwesentlich und verzögerten ihre Heranschaffung. Dadurch konnten sie der Konkurrenz gegenüber leicht ins Hintertreffen geraten<sup>20</sup>.

Der genannten Gründe wegen entwickelten sich seit dem Ausgang des 18. Jahrhunderts die ersten größeren industriellen Unternehmungen im Rheintal. Im Rheinstrom selbst verfügten sie über die damals beste Wasserstraße Deutschlands; außerdem lagen sie vom Meer und mithin der Verbindung nach Übersee nicht allzu weit entfernt. Schließlich und nicht zuletzt gab es auch hier mineralische Vorkommen. Und der westfälische Kohlendistrikt, der in unmittelbarer Nähe lag, wurde zum wichtigen Rohstofflieferanten, seitdem die Steinkohle an die Stelle der Holzkohle zu treten begann.

Die guten Transportmöglichkeiten auf dem Rhein und an den beiden Rheinuferstraßen seit dem Eisen-

▼ *Walzwerk in Lendersdorf von Carl Schütz, 1838*



bahnbau<sup>21</sup>, die sowohl den Antransport des Rohmaterials als auch den Abtransport der Fertigprodukte bedeutend erleichterten und verbilligten, führten in erster Linie dazu, daß die alten sowie die von den Eifel- und Hunsrückhöhen zugewanderten neuen Industriezweige bald eine bedeutende Ausdehnung erfuhren. Das galt nicht zuletzt für die Eisenindustrie. Als die zunächst weitgehend verarbeiteten Rasenerze — sie bildeten sich meist am Boden flacher, sumpfiger Senken aus eisenhaltigem Grundwasser durch Berührung mit Luftsauerstoff — quantitativ und qualitativ den Ansprüchen nicht mehr genügten, sahen sich die Produzenten gezwungen, neue Rohstoffbasen zu erschließen. Sie fanden sie vor allem im Lahnggebiet, das nun als Erzlieferant, für die am Mittel- und Niederrhein gelegenen Hütten, eine große Bedeutung erlangte und diesen sowie den ihnen angeschlossenen eisenverarbeitenden Betrieben wie auch den in ihrem Gefolge entstehenden zahlreichen übrigen Industriezweigen zu einem Rang verhalf, der den lokalen Rahmen bald sprengte, um in einen überregionalen und bald internationalen Rahmen hineinzuwachsen.

#### ANMERKUNGEN

1. Bis ins 19. Jahrhundert hinein waren die Voraussetzungen in sämtlichen deutschen Eisenproduktionsgebieten gleicher oder doch zumindest sehr ähnlicher Art gewesen, ob man hierbei an den Harz, das Siegerland oder das Lahn-Dillgebiet denkt, um nur einige der bedeutendsten Zentren der Eisengewinnung und Eisenverarbeitung zu nennen (vgl. hierzu u. a. Fuchs, K.: Die Bergwerks- und Hüttenproduktion im Herzogtum Nassau. In: Nassauische Annalen. Jahrbuch des Vereins für Nassauische Altertumskunde und Geschichtsforschung (1968), S. 370ff.).
2. Vgl. hierzu u. a. Schmitt, R.: Geschichte der Rheinböllerhütte (Schriften zum Rheinisch-Westfälischen Wirtschafts-geschichte, N. F., Bd. 6), Köln 1961.
3. Vgl. hierzu Kozel, A.: Die Eisenhüttenindustrie der nord-westlichen Eifel. In: Beiträge zur Geschichte der Industrie und Technik, 15 (1925), insbesond. S. 148—153; Jansen, W.: Die Eifel als Wirtschaftsgebiet (1912) und Mordziol, C.: Die geologischen Grundlagen der Eifelindustrie. In: Geographischer Anzeiger, 23 (1922).
4. Denkschrift zur Begründung der Ausführung einer von Koblenz nach Bingen resp. von Koblenz nach Trier über das Plateau des Hunsrückens zu führenden Eisenbahn (Simmern 1856).
5. Schnabel, F.: Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, Bd. 3 (1934), S. 270.
6. Bezeichnung für die Umgestaltung der Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung, die seit etwa 1785 zuerst in England, bald aber auch in anderen westeuropäischen Ländern sowie in den USA einsetzte, insbesondere infolge des Übergangs zur maschinellen Erzeugung in Großbetrieben. — Der Ausdruck ‚Industrielle Revolution‘, von dem englischen Sozialreformer A. Toynbee (1852—1883) geprägt, setzt den Vorgang mit der Französischen Revolution in Parallele und unterstreicht seine weltgeschichtliche Bedeutung. — Die Umgestaltung der gewerblichen Wirtschaft begann in Europa mit der Verwendung von Maschinen zur Textilherstellung, zur Eisenerzeugung und im Verkehr. Die neuen Industrien hatten einen hohen Bedarf an billigen Arbeitskräften; so beschäftigten sie auch Frauen und Kinder und führten zu großen Binnenwanderungen von den ländlichen Gebieten zu den Industriegebieten. Aus dieser Situation entwickelte sich die soziale Frage mit ihren Auseinandersetzungen zwischen ‚Kapitalisten‘ und ‚Proletariern‘ (Vgl. hierzu Toynbee, A.: Lectures on the Industrial Revolution, Neuaufl. 1908).
7. Vgl. hierzu Eckert, Chr.: Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert. Staats- und Sozialwissenschaftliche Forschungen, 18 (1900); Fiegl, A.: Der Rhein als Handels- und Verkehrsstraße (Teil 1. Jahresberichte des k. k. Staatsgymnasiums zu Laibach 1911); Gothein, E.: Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert (Schriften des Vereins für Socialpolitik 101, 1903); ders., Zur Geschichte der Rheinschiffahrt. In: Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst, 14 (1895), S. 231—256; Meidinger, H.: Die deutschen Ströme in ihren Verkehrs- und Handelsverhältnissen. Zweite Abteilung: Der Rhein und seine schiffbaren Nebenflüsse und Kanäle (1853); Quetsch, Fr. H.: Geschichte des Verkehrs am Mittelrhein von den ältesten Zeiten bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts (1891); Fuchs, K.: Das Rheintal als Verkehrsstraße. In: Zwischen Rhein und Mosel. Der Kreis St. Goar, hrsg. von F. J. Heyen (1966), S. 533—548.
8. Preußische Gesetzsammlung 1837 Nr. 4, S. 38.
9. Hoogen: Das deutsche Eisenbahnwesen. In: Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (1935), S. 570.
10. Nebenius, C. F.: Der Deutsche Zollverein, sein System und seine Zukunft (1835), S. 149.
11. Die Bahnanlage war durch die Köln-Bonner Eisenbahngesellschaft gebaut worden; die Gesellschaft hatte sich im Jahre 1837 konstituiert.
12. Die meisten der frühen Eisenbahnlinien waren das Ergebnis privater Initiative.
13. Der am 20. Mai 1815 zu Dülken geborene und am 13. August 1899 zu Godesberg verstorbene G. v. Mevissen hat sich einen bedeutenden Namen als Großkaufmann und Politiker gemacht. Er betätigte sich im Bank-, Eisenbahn- und Versicherungswesen. Im Revolutionsjahr 1848 gründete er den Schaaffhausenschen Bankverein, 1853 die Bank für Handel und Industrie, die spätere Darmstädter Bank. Neben seiner Präsidentschaft bei der Rheinischen Eisenbahngesellschaft hatte er den Vorsitz der Kölner Handelskammer inne. — Politisch gehörte er der liberalen Mitte an. Während der Jahre 1848/49 war er Mitglied der Nationalversammlung und Unterstaatssekretär im Reichshandelsministerium; von 1866—1891 gehörte er dem preußischen Herrenhaus an (Vgl. hierzu Hansen, J.: Gustav von Mevissen, ein rheinisches Lebensbild 1815 bis 1899, 2 Bde. (1906); Kuske, B.: Gustav Mevissens Stellung in der Wirtschaftsentwicklung (1921)).
14. Die Bahn, von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gebaut, war am 20. Dezember 1845 eröffnet worden; die Konzession hierzu hatte die preußische Regierung am 18. Dezember 1843 erteilt (Preußische Gesetzsammlung 1844 Nr. 3, S. 21).
15. Vgl. hierzu Fuchs, K.: Eisenbahnprojekte und Eisenbahnbau am Mittelrhein 1836—1903. In: Nassauische Annalen. Zeitschrift des Vereins für Nassauische Altertumskunde und Geschichtsforschung (1956), S. 162.
16. In diesen Versandziffern dokumentiert sich die damalige außergewöhnliche Bedeutung des Herzogtums Nassau auf dem Wirtschaftssektor, insbesondere hinsichtlich der Metallproduktion (Vgl. hierzu Fuchs, K.: Zur Bedeutung des Herzogtums Nassau als Wirtschaftsfaktor. In: Nassauische Annalen. Zeitschrift des Vereins für Nassauische Altertumskunde und Geschichtsforschung (1967), S. 167 bis 176; ders., Die Bergwerks- und Hüttenproduktion im Herzogtum Nassau. In: Nassauische Annalen (1968), S. 368—377).
17. Vgl. hierzu ‚Denkschrift über die Ertragsfähigkeit des erweiterten Eisenbahnunternehmens der Rheinischen Eisenbahngesellschaft auf dem linken Rheinufer der preußischen Rheinprovinz‘ (Köln 1855).
18. Gothein, E.: Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert, a. a. O., S. 155.
19. Eisenbahnzeitung Nr. 52 (1859), S. 264.
20. Vgl. hierzu u. a. Knopp, W.: Straßen und Wege. In: Zwischen Rhein und Mosel. Der Kreis St. Goar, hrsg. von F. J. Heyen (1966), S. 553—561.
21. Die Rechtsrheinische Eisenbahn, die das Mittelrheingebiet zwischen Wiesbaden und Oberlahnstein bzw. Rüdeshheim-Oberlahnstein verband, konnte endgültig im Jahre 1862 eröffnet werden. — Die Strecke Ehrenbreitstein-Troisdorf wurde 1867/71 gebaut (Vgl. hierzu Fuchs, K.: Eisenbahnprojekte und Eisenbahnbau am Mittelrhein 1836—1903, a. a. O., S. 176—183).