

Bucherern. „Aber,“ sagte ein mastiger Pächter, „was Bucherer und Aufkäufer! Die Kartoffeln müssen ja theuer sein, denn sie gehen alle nach Ramsbeck!“ In Lippstadt befrachtete man eine ganze Reihe von Kohlenwagen. Wohin gehen die Kohlen? fragte ich. „Nach Ramsbeck!“ lautete die zuversichtliche Antwort. Ein Extrazug lud 600 Arbeiter mit ihren Familien aus, die das Bergmannszeichen und den Harzer Dialekt sprachen. „Wohin gehen die Arbeiter?“ — „Nach Ramsbeck!“ lautete die immer wiederkehrende Antwort. Was mag Ramsbeck sein, wo man so viele Kohlen, so viele Kartoffeln und so viele Arbeiter braucht? Ich durchsuchte die geographischen Handbücher, ich studirte die Landkarte, ich entdeckte nichts von Ramsbeck. Endlich fand ich in der „Westfälischen Zeitung“ eine Submission ausgeschrieben auf Lieferung des „Bedarfs an Verpflegungs- und Wirthschaftsgegenständen für das Etablissement der Actiengesellschaft für Bergbau, Blei- und Zinkfabrikation zu Stollberg und in Westfalen — in Ramsbeck bei Meschede —.“ Diese Lieferungen, hinreichend um die Winterquartiere einer ganzen Armee zu versorgen, sollten also wieder nach — Ramsbeck gehen. Die Blei- und Zinkgruben, welche dieses Leben erzeugt haben, sind schon uralt. Aber in den Händen capitalarmer Besitzer wurden sie nur schwach ausgebeutet, und noch vor einigen Jahren für kaum 200,000 Thlr. verkauft. Da bemächtigte sich gegen Anfang des vorigen Jahres eine französische Actiengesellschaft, mit einem Grundcapital von 4 Millionen Thalern, des Betriebes und begann ihn im großartigsten Maßstabe auszubeuten. Die Grundlage dieses unter unsern Augen aufwachsenden industriellen Lebens bildet der Erzreichtum des Gebirges. Man fördert aus den 1700 Gruben dieser Gegend ein sehr reichhaltiges Bleierz und Zinkblende. Die unerschöpflichen Erzmassen treten lagerartig auf, (wie bei uns in der Gegend von Schwarzenberg), so daß der Bergbau außerordentlich erleichtert ist. Das Blei wird man unmittelbar an den Gruben ausschmelzen. Die Zinkblende, welche die frühern Besitzer der Gruben nicht ausbeuteten, sondern als taubes Gestein vor den Gruben aufschichteten — ein ungeheures bisher todes Capital — (auch wieder wie bei uns in Sachsen) wird man nach Dortmund bringen, um sie dort unmittelbar, neben einer von der Gesellschaft erworbenen Kohlengrube in 104 Defen auszubeuten. Eine eigne Pferdeisenbahn für diesen Erztransport steht in Aussicht. Die Werke für die Blei- und Silberproduction dehnen sich durch vier Thäler aus. Das Thal von Ramsbeck war das einzige, welches ich besuchte. Es enthält, theils fertig, theils in der Anlage, 14 Hohöfen, 21 Rosthöfen, 6 Pochwerke u. s. w. Die Zahl der dort beschäftigten Arbeiter beträgt 2000. Größer noch ist das Etablissement Ostwisch. Die Anlage umfaßt dort ein Quetschschmelzwerk, 24 Hohöfen, 60 Rosthöfen u. s. w. Man beschäftigt dort 4000 Arbeiter. Man

hofft im Etablissement Ramsbeck täglich 500, in Ostwisch täglich 1500 Ctr. Blei zu gewinnen.“

Aus vorstehenden, nur theilweise vorgelesenen Angaben dürfte zur Genüge hervorgehen, in welchem großartigen Maßstabe die Mineral- und Metallindustrie sich entwickeln kann, wenn reiche Erzlager, billige Kohlen und ausreichende Geldkräfte sich so vereinigen, wie es bei uns in der Nähe von Schwarzenberg durch eine Eisenbahn in Aussicht gestellt ist. In Bezug auf die Eisenerzeugung will ich nur ganz kurz anführen, daß England, während es im Jahre 1740 bei 59 Holzkohlenöfen 17,350 Tons producirte, und zu Anfange dieses Jahrhunderts, wo schon eine Menge Koaksöfen im Gange waren: 170,000 Tons erzeugte, im Jahre 1854 3 Millionen Tons Eisen geliefert hat. Nur unter solchen Vorbedingungen, wenn Eisen und Kohlen zusammen gefunden werden, läßt sich so etwas erreichen. In Westfalen liefert man jetzt den Centner Roheisen mit ungefähr  $1\frac{1}{2}$  bis 2 Sgr. Regieaufwand, während in unsern obererzgebirgischen Hütten derselbe Aufwand auf 17 Ngr. pro Centner zu stehen kommt. Beinahe derselbe Preis ist es, für welchen 1849 und 1850 die schottischen Werke von Gartsherrie einen ganzen Centner Roheisen geliefert haben. In Belgien ist es nicht anders, doch will ich Sie damit nicht weiter behelligen. Das glaubte ich aber der Deputation schuldig zu sein, um ihre Ansicht zu rechtfertigen, daß man auf solchen Grundlagen, unter solchen Vorbedingungen die Anlage einer Eisenbahn eher empfehlen könne, als für eine Industrie, die, wie die Petenten selbst sagen, wenigstens zum größten Theile abgelebt ist, und für eine Gegend, die es wohl bedarf, daß ihr Nahrungsmittel, Rohstoffe und Producte so billig wie möglich zugeführt werden, die aber doch keineswegs so sichere und lohnende Arbeit befördernde Unternehmungen in gleicher Weise begründen kann. Ich wende mich jetzt zu dem geehrten Abg. Reiche-Eisenstuck und erkenne dankbar an, daß er unsre Unbefangenheit bei Abgabe dieses Gutachtens anerkannt hat, was bei meinem Herrn Kollegen in der Deputation nicht so ganz der Fall gewesen ist. Er entschuldigt es, daß die Petenten mit ihrem Antrage so spät gekommen seien und schiebt die Schuld auf einige Umstände, die ich füglich übergehen kann, aber er hat unsern Bericht in dieser Beziehung einiger Schärfe geziehen, was ich ihm nicht ganz zugestehen kann. Wenn sein Antrag in der Hauptsache dahin ging, daß man von Seiten der Staatsregierung Erörterungen anstellen möge, so wird es wohl zumeist darauf ankommen, wie die Staatsregierung sich hierüber ausspricht. Ich glaube, die Deputation wird diesem Antrage am wenigsten entgegengetreten. Erörterungen müssen doch angestellt werden, um zu wissen, ob der Bau dieser Bahn nothwendig und zweckmäßig sei und man kann nach beendigten Erörterungen denselben noch recht füglich ablehnen, wenn er sich als nicht nothwendig und zweck-