

er ihn als für das Land, insbesondere für sein geliebtes Westfalen, heilsam erkannte. So geschah es auch hier. Eine eigentümliche Verwicklung der auswärtigen Verhältnisse Preußens trat hinzu, um die Aufmerksamkeit der Behörden auf die Vorgänge im Bergisch-Märkischen Industriebezirk hinzulenken und die Hoffnung, binnen kurzer Frist Schienenwege gleich jenen Englands im westlichen Staatsgebiete entstehen zu sehen, in ungeahnter Weise zu beleben.

Das Königreich der Niederlande, obgleich durch deutsche Waffen 1814 und 1815 von der Fremdherrschaft befreit, hatte die klare Bestimmung des Wiener Kongresses, daß die Schifffahrt auf dem Rheine zwischen Basel und den Mündungen des Stromes frei sein, das heißt nur den vertragsmäßigen Abgaben unterliegen solle, viele Jahre hindurch schnöbe mißachtet. Die durchgehenden Waren wurden mit Zöllen belastet, selbst die Durchfuhr einzelner Waren verboten, rechtswidrig neue Zollstellen angelegt und der Pariser Friedensvertrag in frivolster Weise mißdeutet (die berüchtigt gewordene Klausel „jusqu'à la mer“). Die Transportkosten auf dem Niederländischen Strom-Anteil stellten sich infolge dieser geradezu empörenden Maßnahmen ungefähr dreizehnmal höher, als auf einer preußischen Strecke von gleicher Länge. Alle Bemühungen der preußischen Behörden, den böswilligen Pfortner zum deutschen Meere zu einer Änderung seines Verfahrens zu bestimmen, blieben, gleich den Vermittelungs-Versuchen befreundeter Staaten, erfolglos. Da Friedrich Wilhelm III. zur Anwendung von Gewalt gegen seinen Oranischen Schwager sich nicht entschließen wollte, so sann man aller Orten über Mittel und Wege nach, ob und wie Preußen sich anderweit der Mißhandlung seitens Hollands entziehen könne. Großen Anklang fand daher das von dem Provinzial-Steuerdirektor Krüger in Münster und dem Regierungsrat Koppe in Minden entworfene Projekt, durch Herstellung einer Eisenbahn von der Weser zum Rheine Preußen von Holland unabhängig und Bremen, statt Rotterdam, zum Haupt-Seehafen für Rheinland-Westfalen zu machen. Mit dem Plane der Herstellung dieses die beiden westlichen Hauptströme verbindenden, von vornherein einen bedeutenden Binnenverkehr ausschließenden Schienenweges war die Absicht verknüpft, den Gütertransport von Bremen nach Frankfurt und Süddeutschland von dem seitherigen Wege durch Hannover und Kurhessen