

DENKSCHRIFT

betreffend

den Bau einer Eisenbahn

VON GLADBACH

über VIERSEN und DÜLKEN

NACH VENLO.



M. GLADBACH.

Buchdruckerei von W. Hütter.

1861.

Rv VIII

DENKSCHRIFT

BETREFFEND

DEN BAU EINER EISENBAHN

VON GLADBACH

über VIERSEN und DÜLKEN

NACH VENLO.

Naachdem von der niederländischen Staats-Regierung der Bau des südlichen holländischen Eisenbahn-Netzes und insbesondere der Ausbau der Linien Vlissingen-Middelburg-Rozendaal und Breda-Boxtel-Helmond-Venlo beschlossen und dieser Beschluss von den General-Staaten die verfassungsmässige Zustimmung erhalten hat *, ist eine Eisenbahn-Verbindung Venlo's mit dem niederrheinischen Eisenbahn-Netze, welche bisher von vorwiegend localer Bedeutung war.)

* Anmerk. Das darüber erschienene Gesetz lautet wörtlich:

Wet van den 18. August 1860 tot aanleg van Spoorwegen voor rekening van den Staat.

Wij Willem III. bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prinz van Oranje Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg etc. etc. etc.

Aller die dezen zullen zien of hooren lezen, Salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat ter uitbreiding van het binnenlandsch en internationaal verkeer verbetering van de middelen van gemeenschap door aanleg voor Spoorwegen noodig is;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten generaal, hebben goed gevonden en verstaan, gelijk wij goedvinden en verstaan bij deze;

Art. 1.

Voor rekening van den Staat worden aangelegd Spoorwegen, langs de lijnen in het volgend artikel vermeld.

Art. 2.

Deze lijnen loopen:

- van Arnhem, langs Zutphen, Deventer, Zwolle, Meppel, Steenwijk, Heerenveen tot Leeuwarden;
- van Harlingen, langs Franeker, Leeuwarden, Groningen, Winschoten, naar de Hannoversche Grenzen;
- van Groningen, langs Assen, naar Meppel;
- van Zutphen, langs Goor, Hengelo, Enschedé, met één of twee takken naar de Deutsche Grenzen;
- van Maastricht of Meerssen, langs Roermond, Venlo, Helmond, Eindhoven, Boxtel en Tilburg tot Breda;
- van Rozendaal, langs Bergen op Zoom, Goes, Middelburg tot Vlissingen;
- van Venlo naar de Pruisische Grenzen;
- van Utrecht, langs Kuitenburg, Zalt-Bommel, 's Hertogbosch, tot Boxtel;
- van Rotterdam, langs Dordrecht, Willemsdorp, Moerdijk, tot Breda;
- van Amsterdam door de Zaanstreek, of van Haarlem, langs Alkmaar, tot het nieuwe Diep.

Art. 3.

Met den aanleg wordt, zooveel mogelijk gelijktijdig aangevangen op de volgende punten:

- te Arnhem voor den weg naar Leeuwarden en naar de Deutsche Grenzen;
- te Harlingen voor den weg naar de Hannoversche Grenzen;
- te Breda naar Maastricht of naar Meerssen;
- te Maastricht of te Meerssen voor den weg van Breda;
- te Rozendaal voor den weg naar Vlissingen;
- te Utrecht voor den weg naar Boxtel;
- te Breda voor den weg naar Rotterdam;
- te nieuwe Diep voor den weg naar Amsterdam of naar Harlem.

Met den aanleg van den weg van Groningen naar Meppel wordt aangevangen, nadat de weg van Harlingen naar de Hannoversche Grenzen zal zijn voltooid.

Art. 4.

De wet bepaalt de wijze van exploitatie.

Art. 5.

Jaarlijk wordt voor den aanleg der in Art. 2' genoemde Spoorwegen ten minsten tien Million Gulden op de Staatsbegrooting uitgetrokken.

Lasten en bevelen, dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst, en dat alle Ministeriële Departementen, Autoriteiten, Collegien en Ambtenaren, wien zulk aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te 's Gravenhage, den 18. Augustus 1860.

(get.) **WILLEM.**

De Minister van binnenlandsche Zaken (get.) S. VAN HEEMSTRA.

Staat en van Financien (get.) VAN HALL.

Uitgegeven den een en twintigsten August 1860.

De Directeur van het Kabinet des Konings

(get.) DE KORK.

zu einer Frage von internationaler Wichtigkeit geworden, deren Lösung unzweifelhaft an dem Tage erfolgt sein muss, an welchem die erste Lokomotive, von den holländischen Nordseehäfen kommend, die Ufer der Maas bei Venlo erreicht.

Als directeste Verbindung Vlissingen's, dieses einzigen zu allen Jahreszeiten offenen und zugänglichen Nordseehafens, sowie aller südlich der Waal und Maas belegenen Landestheile Holland's mit dem Rhein und Deutschland bedarf die Nothwendigkeit einer solchen Eisenbahn-Verbindung einer weiteren Begründung nicht. Es kann vielmehr nur noch die Frage zur Erörterung kommen, in welcher Weise der Anschluss des südholändischen Bahn-Netzes an das linksrheinische am zweckmässigsten in's Werk zu setzen sei, und es muss daher diejenige Richtungs-Linie aufgesucht werden, welche nicht allein den internationalen Verkehr dieser den Charakter einer Weltstrasse in sich tragenden Eisenbahn in jeder Beziehung begünstigt, sondern auch, indem sie bevölkerte und industrielle Landestheile durchschneidet, sowohl durch einen regen Local-Verkehr ihre Rentabilität sichert, als auch diesen Landestheilen die Wohlthaten eines für sie unentbehrlichen Verkehrs-Mittels nicht entzieht.

Bei den schon seit einer Reihe von Jahren sich hinziehenden Verhandlungen und Untersuchungen über die Richtung dieser Linie, bei denen vorzugsweise Viersen als Ausgangs-Punkt der neuen Bahn angenommen wurde, da, um diese Stadt zu erreichen, die Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahn einen nach Westen ausspringenden Winkel bildet, durch welchen sie sich Venlo am meisten nähert, waren es bisher hauptsächlich zwei Linien, welche concurrirend gegeneinander auftraten, nämlich:

- 1) die Linie Viersen-Dülken-Breyell-Kaldenkirchen—Venlo, und
- 2) die Linie Viersen-Süchteln-Grefrath—Venlo.

Die erstgenannte dieser Linien, mit welcher die von dem unterzeichneten Comité vertretene Bahn-Richtung im Wesentlichen identisch ist, ist bereits in der Denkschrift des früher bestehenden Comité's * vom August 1853 ausführlich erläutert und begründet, weshalb auf diese Denkschrift hier Bezug genommen wird.

Die zweite Linie führt unter Benutzung des Nordcanal-Terrains von Viersen über Süchteln und Grefrath bis Louisenburg bei Herongen, verlässt daselbst den Nordcanal und geht direct auf Venlo. Bei sonst sehr günstigen Steigungs-Verhältnissen auf der ganzen Trace längs des Nord-Canals muss sie doch, um in das Maasthal hinabzusteigen, auf eine Länge von 600 Ruthen ein Gefälle von 1:200 erhalten.

Diese Linie ist in ihrer Ausdehnung von Viersen über Süchteln bis Venlo schon im Jahre 1853 dem Dülkener Projecte gegenüber getreten. Neuerdings haben die Vertreter derselben ihrem Projecte noch die Verbindung Paas**-Kempen hinzugefügt, indem sie annehmen, dass die Crefeld-Nymwegener Bahn über Kempen geführt werden solle und daher hierdurch die Verbindung Crefeld's mit Venlo leicht herzustellen sei. Als besondere Vorzüge dieses Projectes werden angeführt, dass dasselbe sowohl die directeste Verbindung Crefeld's als Gladbach's mit dem holländischen Eisenbahn-Netze sei, dass dasselbe ausserdem mit den geringsten Kosten herzustellen sei und die günstigsten Steigungs-Verhältnisse darbiete.

* Anmerk. Diese Denkschrift ist unterzeichnet von den Herren: *F. Diergardt*, Geheimer Commerzienrath, *Q. Croon*, Commerzienrath, *P. J. Preyer*, *F. W. Königs*, *W. Specken*, *C. Schmölder*, *Kauertz*, *Moubis*, *Schmasen*, Präsident der Handelskammer in Venlo, *Berger*.

** Anmerk. Paas ist der Name eines einzeln stehenden Wirthshauses am Nord-Canal, etwa eine halbe Stunde hinter Grefrath.

Vergleichen wir die beiden concurrirenden Linien zunächst in Bezug auf den durchgehenden Verkehr.

Die Dülkener Linie erhält, wenn sie sich auf dem Bahnhofe Viersen von der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn abzweigt, und diejenige Richtung über Dülken etc. verfolgt, welche von competenten und bewährten Technikern * als durchaus bauwürdig und die günstigsten Betriebs-Verhältnisse darbietend anerkannt ist, eine Länge von dem Bahnhofe Viersen bis zu dem Bahnhofe Venlo von 6200 Ruthen, oder von dem Bahnhofe Gladbach bis zu dem Bahnhofe Venlo eine Länge von 8550 Ruthen.

Die letztere Entfernung kann jedoch bedeutend abgekürzt werden, wenn die Venloer Bahn sich schon bei Helenabrunn, zwischen Gladbach und Viersen, etwa 1400 Ruthen von Gladbach entfernt, von der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn abzweigt, und es wird dadurch zugleich die Steigung, welche für die Linie Viersen-Dülken durch die Höhendifferenz der beiden Bahnhofe von pptr. 80 Fuss nöthig wird, wesentlich ermässigt. Die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn liegt nämlich bei Helenabrunn 154 Fuss über dem Nullpunkte des Amsterdamer Pegels und 29 Fuss höher als der Bahnhof in Viersen, welcher bei 125 Fuss am Amsterdamer Pegel liegt. Der zwischen Viersen und Dülken zu überschreitende Höhenzug hat an seiner niedrigsten Stelle, etwa dort, wo die Viersen-Dülkener Chaussée ihn jetzt überschreitet, eine Höhe von 204 Fuss am Amsterdamer Pegel. Auf der von Helenabrunn ab an der Abdachung des Höhenrandes sich hinziehenden und Viersen an seiner westlichen Seite berührenden Linie ** würde die Höhendifferenz von $204 - 154 = 50$ Fuss auf eine Länge von 1250 Ruthen, oder nach Abzug einer Horizontalen von 150 Ruthen Länge für den bei Viersen in der Nähe des ehemaligen Klosters anzulegenden neuen Bahnhof, auf 1100 Ruthen vertheilt werden können, wodurch sich eine Steigung von nur 1:264 ergeben würde.

Auf diese Weise würden die Steigungs-Verhältnisse der Bahn wesentlich verbessert, die Kosten der Erdarbeiten bedeutend vermindert und den Verkehrs-Verhältnissen der Stadt Viersen bestmöglichst Rechnung getragen werden.

Es wird ferner für den durchgehenden Verkehr nach Cöln und Düsseldorf eine beträchtliche Abkürzung des Weges erzielt werden, indem die Entfernung betragen würde:

a) von Gladbach bis Helenabrunn mit der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn gemeinschaftlich	1400 ⁰
b) von Helenabrunn über Viersen, Dülken bis Venlo	6400 ⁰
zusammen	7800 Ruthen.

Die Länge der Dülkener Linie beträgt vom Bahnhofe Viersen ab 6200 ⁰	
Von Gladbach bis Viersen	2350 ⁰
zusammen	8550 Ruthen,
mithin Ersparniss	750 Ruthen.

oder $\frac{3}{8}$ Meilen.

* Anm. Unter Andern sind es vorzugsweise die Herren Geheimer Baurath *Weishaupt*, Eisenbahn-Director *Löffler* und das jetzige technische Mitglied der Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn, Herr Eisenbahn-Bau-Inspector *Hoffmann*, welche die Linie untersucht und das günstigste Urtheil über dieselbe gefällt haben.

** Anm. Siehe die beiliegende Karte.

Allerdings ist nicht zu verkennen, dass diese Linie dem Verkehr nach Crefeld und Ruhrort nicht in wünschenswerther Weise Rechnung trägt. Es lässt sich jedoch nachweisen, dass dieser Verkehr gegen den nach Gladbach und über Neuss nach Cöln und Düsseldorf gerichteten von untergeordneter Art sein wird.

Der Handelskammerbezirk Gladbach und das Bergische sind es vornehmlich, welche aus Holland durch die Maas-Schiffahrt Artikel beziehen, welche durch ihr Gewicht für den Eisenbahn-Transport Bedeutung haben, nämlich rohe Baumwolle, Twiste, Farbhölzer etc. Der Handelskammer-Bezirk Crefeld hingegen, in welchem die Sammet- und Seiden-Fabrikation vorherrschend ist, bezieht wenig oder gar nichts über Venlo, indem für Crefeld der Bezug der holländischen Colonial-Producte vortheilhafter über Uerdingen erfolgt. Daher kommt es denn auch, dass auf der Crefeld-Venloer Bezirksstrasse Gras wächst, während die Cöln-Venloer Bezirksstrasse namentlich auf der Strecke von Viersen bis Venlo alljährlich durch neue Basaltschüttungen für die grossen auf ihr beförderten Transporte fahrbar erhalten werden muss, und dass die Einnahmen an Chausséegeld auf der Strecke Crefeld-Venlo jährlich c. 1000 Thlr. betragen, während sie sich auf der Strecke Gladbach-Venlo auf mehr als das Doppelte belaufen.

Es ist dies auch leicht erklärlich, wenn erwogen wird, dass die Baumwollen-Spinnereien des Handelskammer-Bezirks Gladbach bereits jetzt jährlich 45000 bis 50000 Ballen Baumwolle, also 180000 bis 200000 Ctr. verbrauchen. Dieser Bedarf wird augenblicklich nur zum Theil per Fuhr von Venlo bezogen, weil trotz der billigen Fracht von Rotterdam bis Venlo von $2\frac{1}{2}$ Sgr. pro Ctr. der Landtransport von Venlo bis Gladbach die Fracht vertheuert. So bezieht die Gladbacher Actien-Spinnerei und Weberei jetzt ihren Bedarf an Baumwolle auf dem Rheine über Neuss und zahlt für Ostindische (gepresste) Baumwolle pro Ctr. 4 Sgr. 7 Pf. und für Americanische (ungepresste) pro Ctr. 5 Sgr. 3 Pf. Fracht von Rotterdam bis Gladbach. Nach Fertigstellung der Venlo-Gladbacher Eisenbahn wird sich die Fracht von Rotterdam stellen:

1) bis Venlo pr. Maas auf	2 Sgr. 6 Pf.
2) von Venlo bis Gladbach 4 Meilen Eisenbahn-Transport pro Ctr. und Meile $3\frac{1}{2}$ Pf.	1 " 2 "
zusammen auf 3 Sgr. 8 Pf. pro Ctr.	

Die erfolgreiche Concurrenz der Venlo-Gladbacher Bahn ist also unzweifelhaft.

Bei den beschlossenen und meistens schon im Bau begriffenen Projekten von neuen Baumwollen-Spinnereien im Gladbacher Bezirke wird sich voraussichtlich in nächster Zeit der Bedarf an roher Baumwolle allein auf 60000 bis 70000 Ballen oder 280000 Ctr. jährlich stellen. Ziehen wir aus diesen Zahlen einen Schluss auf Gladbach's Zukunft, so unterliegt es keinem Zweifel, dass der Güter-Consum des Gladbacher Bezirks die Rentabilität einer directen Bahn allein vollständig sicher stellt. Wir haben hierbei nur den Artikel Baumwolle in's Auge gefasst; es ist überflüssig zu erwähnen, dass der Consum der übrigen schweren Artikel, als Farbhölzer, Farbstoffe etc., in gleichem Maasse fortschreiten wird, und dass die rasch anwachsende Bevölkerung (die Vermehrung Gladbach's allein hat in den jüngstverflossenen Jahren nahe an 1000 Seelen jährlich betragen *) in ähnlicher Weise eine Zunahme in dem Consum der holländischen Colonial-Producte etc. hervorrufen wird.

* Anmerk. Die Stadt-Gemeinde Gladbach hatte nach der Zählung des Jahres 1852 9524 und nach der des Jahres 1860 15079 Seelen; die Land- und Stadt-Gemeinde zusammen nahe an 20000 Seelen.

Aber auch in entgegengesetzter Richtung, von Ruhrort resp. Crefeld nach Venlo hin, wird der Verkehr nur dann einige Bedeutung erlangen, wenn die Orte Dülken, Breyell, Lobberich und Kaldenkirchen berührt werden, indem diese Orte, welche jetzt ihren Kohlenbedarf zum grössten Theil von der Maas beziehen, dann mit Ruhr- und Wurm-Kohlen versorgt werden können. In dieser Beziehung verspricht die Durchführung der Witten-Bochumer Eisenbahn über Duisburg bis Ruhrort die besten Erfolge für den Kohlen-Transport auf der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher und unserer Bahn. (Siehe den Bericht der Gladbacher Handelskammer pro 1860 S. 15.)

Die Süchtelner Linie hat für die Erweiterung des Absatzgebietes der Ruhrkohlen gar keinen Werth, denn die einzigen, an derselben belegenen Ortschaften Süchteln und Grefrath beziehen bereits jetzt ihren verhältnissmässig unbedeutenden Kohlenbedarf von Viersen resp. Uerdingen.

Die Entfernung von Venlo über Süchteln und Grefrath bis Viersen beträgt	6450 Ruthen,
die Strecke Viersen-Gladbach	2350
<hr/>	
mithin die Entfernung Gladbach-Süchteln-Venlo	8800 Ruthen.

Dieselbe ist also um 250 Ruthen länger als die Strecke Gladbach-Viersen-Dülken-Venlo und sogar um 1000 Ruthen oder $\frac{1}{2}$ Meile länger, als die Entfernung Gladbach-Helenabrunn-Dülken-Venlo. Für den Verkehr nach Düsseldorf und Cöln, oder dem Osten und Süden Deutschlands, sind die Linien Venlo-Crefeld-Neuss und Venlo-Gladbach-Neuss zum Vergleiche zu ziehen.

Die Linie Venlo-Paas-Crefeld erhält eine Länge von	4,25 Meilen,
die Strecke Crefeld-Neuss ist lang	2,20
<hr/>	
also Venlo-Crefeld-Neuss	6,45 Meilen.
Die Linie Venlo-Dülken-Viersen-Gladbach wird lang	4,27 Meilen,
die Strecke Gladbach-Neuss beträgt	2,30
<hr/>	
mithin Venlo-Gladbach-Neuss	6,57 Meilen.

Die Entfernungen sind also hier nahezu gleich, während sie sich für die Gladbacher Linie bei der Abzweigung bei Helenabrunn auf $3,9 + 2,3 = 6,20$ Meilen, also um $\frac{1}{4}$ Meile geringer stellt, als bei der Linie Venlo-Crefeld-Neuss. Der Linie Gladbach-Venlo über Helenabrunn, welche von allen erdenklichen Richtungen die kürzeste Route bietet, fällt aber auch noch der nicht hoch genug anzuschlagende Vortheil zu, dass eine gleichzeitige Kreuzung der Eisenbahnzüge nach allen vier Richtungen in dem Central-Bahnhofe zu Gladbach stattfinden kann, ein Vorzug, der für den durchgehenden Verkehr von der eminentesten Wichtigkeit ist.

Sonach bleibt der Eisenbahn Venlo-Crefeld nur für den nach Ruhrort durchgehenden Verkehr der Vorzug. Wir haben aber bereits vorhin nachgewiesen, dass derselbe wenig in's Gewicht fallen, und dass diese Bahn für eine Erweiterung des Absatz-Gebietes der Ruhrkohlen gar keinen Werth haben wird.

In Bezug auf den durchgehenden Verkehr ist es nun allerdings ein für die Süchtelner Linie günstiges Moment, dass dieselbe, soweit sie das Nord-Canal-Terrain benutzt, meist horizontal angelegt werden kann. Sie muss jedoch auch, um in das Maas-Thal hinabzusteigen, auf 600 Ruthen Länge eine Steigung von 1 : 200 erhalten, wodurch der Vortheil der horizontalen Strecken zum grossen Theil wieder aufgehoben wird, weil alle von Venlo abgehenden Züge nicht stärker belastet werden dürfen, als es mit Rücksicht auf die Ueberwindung dieser Steigung zulässig ist, und gerade in dieser Richtung der Güter-Verkehr der vorwiegend stärkste sein wird.

Die Steigungs-Verhältnisse der Dülkener Linie sind aber auch keineswegs derart, dass dieselben der Bewältigung eines grossen Verkehrs irgendwie hinderlich sein könnten; sie sind im Gegentheil bei dem im Allgemeinen ebenen Terrain ähnlich den Steigungs-Verhältnissen der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher und des unteren Theiles der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn, und werden nur zwischen Viersen und Dülken 1:200 erreichen, bei der Wahl der Helenabrunner Linie aber sogar nur auf 1:264 kommen.

Local-Verkehr.

Gehen wir nunmehr zu einer Vergleichung der beiden Konkurrenz-Linien Dülken und Süchteln in Bezug auf den lokalen Verkehr über, indem wir zunächst die allgemeinen Verkehrs-Verhältnisse der von einer oder der anderen Linie berührten Orte zusammenstellen.

I. Die Süchtelner Linie führt von Viersen über Süchteln nach Grefrath, und durchschneidet von dort ab einen unfruchtbaren, nur spärlich bewohnten Landestheil. In Süchteln wird fast ausschliesslich die Sammet- und Seiden-Fabrikation betrieben, ein Industriezweig, welcher für den Eisenbahn-Verkehr wenig oder gar keine Bedeutung hat; in Grefrath wohnen nur Seidenweber. Von dort ab bis Venlo berührt die Bahn nur noch einen durchaus unbedeutenden Ort, das Dorf Herongen, so dass auf der zwei Meilen langen Strecke von Grefrath bis Venlo gar kein Local-Verkehr zu erwarten ist, und keine Veranlassung sein wird, eine Haltestelle auf dieser Strecke anzulegen, da diejenigen Ortschaften, welche derselben zunächst liegen würden, als Wachtendonk und Straelen, sich auf kürzerem Wege an die Bahnhöfe Kempen, Aldekerk und Geldern der Crefeld-Nymwegener Bahn anschliessen können.

Es wird sogar in gewisser Beziehung die Süchtelner Linie eine Parallelbahn der Strecke Viersen-Crefeld-Geldern sein und letztere derselben allen Verkehr entziehen, da die Orte Straelen, Wachtendonk, Wankum, Mühlhausen, Oedt und Vorst zum Crefelder Handelsbezirk gehören, dorthin ihre Geschäfte machen, und es daher vorziehen werden, die ihnen gleich nahe gelegene direct nach Crefeld führende Bahn zu benutzen.

II. Die Dülkener Linie verfolgt mit unwesentlichen Abweichungen den Lauf der Cöln-Venloer Bezirks-Strasse, d. h. derjenigen Strasse, welche seit vielen Jahren als die Haupt-Verkehrs-Ader des Gladbacher Handelsbezirks besteht, und welche von Viersen bis zur Landesgrenze einen fruchtbaren und reich bevölkerten Landestheil durchschneidet. Sie berührt zunächst Dülken, wo die Chausséen einerseits von Süchteln und andererseits von Waldniel und Amern, sowie die binnen kürzester Frist als Chaussée auszubauende Communal-Strasse von Hardt in sie einmünden; demnächst Boisheim, wo die Bezirks-Strasse von Roermond, Brüggem und Elmpt einmündet, und Breyell, wo die Crefeld-Venloer Bezirks-Strasse sich an sie anschliesst. Endlich führen noch bei Kaldenkirchen drei grosse Strassen auf die Cöln-Venloer Bezirksstrasse zusammen, nämlich die Brüggem-Bracht-Kaldenkirchener, die im Bau begriffene Straelen-Kaldenkirchener und die Steyl-Kaldenkirchener Prämien-Chaussée.

Es ergibt sich schon hieraus, dass die Cöln-Venloer Bezirks-Strasse die durch die örtlichen Verhältnisse bedingte grosse Handels- und Verkehrs-Strasse ist, indem alle benachbarten Ortschaften bemüht gewesen sind, sich durch Chausséen mit derselben in Verbindung zu setzen. Selbst die Verbindung Crefelds mit Venlo erfolgt durch dieselbe von Breyell ab. In richtiger Würdigung der Verhältnisse ist diese Strasse von Crefeld in directer Richtung zur Cöln-Venloer Bezirks-Strasse geführt, und man hat nicht daran gedacht, dieselbe, wie es jetzt bei der Eisenbahn Project ist, über Paas und den Nord-Canal nach Venlo direct zu führen.

Das übersichtlichste und dabei genaueste Bild über die zu erwartenden Verkehrs-Verhältnisse der beiden rivalisirenden Eisenbahnlinien giebt übrigens die nachstehende vergleichende Uebersicht der zu den resp. Bahngebieten gehörenden Gemeinden, aus welcher die Bevölkerung derselben und die von ihnen aufzubringenden directen Steuern pro 1860 zu entnehmen sind.

Laufende No.	Namen der Gemeinden.	Seelen- zahl.	Directe Steuern.									
			Grund- Steuer.		Gewerbe- Steuer.		Einkommen- Steuer.		Klassen- Steuer.		Summa.	
			Thlr.	Sgr. Pf.	Thlr.	Sgr. Pf.	Thlr.	Sgr. Pf.	Thlr.	Sgr. Pf.		
Richtung über Dülken.												
<i>Städtische oder ländliche von der Bahn direct betroffene Bevölkerung.</i>												
1	Dülken	7368	4006	29 8	1888	14 —	947	6 —	5243	6 —	12085	25 8
2	Boisheim	1164	981	23 —	180	3 6	32	— —	1032	16 —	2226	12 6
3	Breyell	5164	2249	8 6	2375	21 6	172	24 —	3009	18 —	7807	12 —
4	Lobberich	3360	2383	13 —	653	17 —	339	6 —	2478	28 —	5855	4 —
5	Kaldenkirchen	2735	1322	22 5	577	17 6	275	6 —	1945	2 —	4120	17 11
	Zusammen	19733	10944	6 7	5675	13 6	1766	12 —	13709	10 —	32095	12 1
Richtung über Süchteln.												
1	Süchteln	7280	3385	6 6	950	2 6	947	6 —	4520	— —	9802	15 —
2	Grefrath	3364	2185	11 10	528	26 —	121	18 —	2139	6 —	4975	1 10
3	Herongen incl. Niederdorf u. Louisen- burg im Kreise Geldern.	760	347	27 9	109	7 —	—	— —	330	20 —	787	24 9
	Im Ganzen	11404	5918	16 1	1588	5 6	1068	24 —	6989	26 —	15565	11 7
Angrenzende Bevölkerung der Richtung Dülken.												
1	Burg-Waldniel	2002	711	1 2	648	10 6	96	— —	1432	16 —	2887	27 8
2	Kirspel-Waldniel	2049	1342	16 10	191	7 6	121	18 —	1430	20 —	3086	2 4
3	Amern St. Anton	1531	1105	25 6	210	21 6	—	— —	970	4 —	2286	21 —
4	Amern St. Georg	2369	1542	20 2	314	18 —	121	18 —	1390	12 —	3369	8 2
5	Brüggen	2230	1209	4 9	419	16 6	83	6 —	1367	14 —	3079	11 3
6	Bracht	2469	1802	6 —	315	13 —	38	12 —	1638	12 —	3794	13 —
7	Leuth und Leutherheide	1342	1131	8 10	168	— —	32	— —	734	25 —	2066	4 —
8	Hinsbeck halb	1361	994	17 7	216	8 —	92	24 —	727	14 —	2031	3 7
	Zusammen	15353	9839	10 10	2484	5 —	585	18 —	9691	27 2	22601	1 —
Angrenzende Bevölkerung der Richtung Süchteln.												
1	Hinsbeck halb	1362	994	17 7	216	8 —	92	24 —	727	14 —	2031	3 7
2	Wankum	1431	1534	12 8	225	11 —	38	12 —	1022	12 —	2820	17 8
	Zusammen	2793	2529	— 3	441	19 —	131	6 —	1749	26 —	4851	21 3

Hiernach gehören zum Bahn-Gebiete der Dülkener Linie 35,126 Seelen, welche 8159 Thlr. Gewerbesteuer und im Ganzen an directen Steuern 54,696 Thlr. zahlen, während zu dem Bahn-Gebiet der Süchtelner Linie nur 14,197 Seelen gehören, welche 2029 Thlr. Gewerbesteuer und im Ganzen an directen Steuern 20,417 Thlr. entrichten. Daraus ergibt sich eine Mehrbevölkerung auf der Dülkener Linie von ca. 21,000 Seelen oder 148 pCt., ein Mehrbetrag der Gewerbesteuer von 6130 Thlr. oder 300 pCt. und der gesammten directen Steuern von 34,279 Thlr. oder 168 pCt.

Es ist wichtig hierbei hervorzuheben, wie es grade die Gewerbesteuer ist, welche auf der Dülkener Linie so bedeutend den Betrag der Süchtelner Linie überschreitet. In Bezug auf den gewerblichen Verkehr ragen an der Dülkener Linie besonders hervor: Dülken mit seiner bedeutenden und in stetem Wachsthum begriffenen Fabrik-Thätigkeit und Breyell mit seinen landwirthschaftlichen Gewerben und seinem Handel mit Landeserzeugnissen.

In Dülken arbeiten gegenwärtig 9 Dampfmaschinen mit 150 Pferdekräften, während in Süchteln gar keine und bei Süchteln nur eine Dampfmaschine von 10 Perdekräften zum Betriebe einer Oelmühle in Thätigkeit ist. Abgesehen von den bedeutenden Kohlenbezügen der Maschinen-Anlagen Dülkens, sowie der beiden daselbst betriebenen Gasbereitungs-Anstalten, beziehen die grossen Flachs-Spinnereien und Leinen-Zwirnereien beträchtliche Quantitäten Flachs aus Westfalen, Hannover und dem Holländischen sowie zur See aus Preussen und Russland und versenden noch bedeutendere Mengen ihrer eigenen Fabrikate nach England, Holland, Belgien und dem Inlande. Daneben bestehen ausgedehnte Fabriken in baumwollenen und seidenen Stuhlwaaren, Oel- und Mahlmühlen, Eisengiessereien etc., sowie ein lebhafter Handel in Garnen, Flachs, Getreide und Guano. Seitwärts Dülken haben die Orte Waldniel, Amern, Dillikrath und Krüchten eine zahlreiche Fabrik-Bevölkerung, grosse Wassermühlen und einen lebhaften Verkehr mit Venlo für den Bezug des Oel-Saamens, sowie mit den Fabrik- und Rhein-Städten zum Absatze des Oels und der Producte.

Ganz anderer Art, aber für den Eisenbahn-Verkehr nicht minder in's Gewicht fallend, sind die Verhältnisse in Breyell. Mit einer vortrefflichen Ackerwirthschaft ist dort ein bedeutender Handel verbunden. Die Ackerwirthschaft liefert einen Ueberfluss zur Versendung an Vieh, Getreide, Oel-Saamen und Kartoffeln, welcher in den benachbarten Städten bis Aachen und Cöln hin abgesetzt wird. Der dadurch etablirte Handel mit Producten der Landwirthschaft ist überaus bedeutend; es spricht dafür der hohe Betrag von 2375 Thlr., welchen Breyell an Gewerbesteuer bezahlt, und welcher selbst den des industriellen Dülken überragt. Die Brennereien und Essig-Fabriken Breyell's versenden jährlich ca. 3000 Ohm Getränke; eine Dampfmaschine von 6 Pferdekräft dient zum Betriebe einer nicht unbedeutenden Wollen-Spinnerei und eine zweite in der Nähe Breyell's von 16 Pferdekräft zum Betriebe einer Oel- und Mahlmühle. Daneben besteht seit Jahren ein beträchtlicher Hausirhandel, für welchen jährlich etwa 200 Hausirgewerbscheine ertheilt werden. Endlich ist zu bemerken, dass an 900 Weber in Breyell wohnen, die keine Factorei besitzen und ihre Fabrikate nach Dülken, Viersen, Gladbach und Crefeld liefern.

Kommt hierzu noch, dass Lobberich, in welchem die Industrie in den letzten Jahren besonders gepflegt ist und bereits bedeutend zugenommen hat, nur eine Viertelstunde vom Bahnhofe Breyell entfernt liegt, so springt es in die Augen, dass derselbe einen sehr bedeutenden Personen-Verkehr haben wird.

In Kaldenkirchen bestehen seit langer Zeit Baumwollenwaaren- und Cichorien-Fabriken, wie auch die Fabrikation von Kraut, Töpferwaaren und Oel lebhaft betrieben wird, welche Artikel sowohl nach Holland als nach dem Rheine versandt werden. Die schon jetzt sehr ausgedehnten

und renommirten Dachziegeleien von Kaldenkirchen, Tegeln, Bracht und Umgegend bedürfen nur eines billigeren Transportmittels, um zu einer ausserordentlichen Bedeutung zu gelangen.

Fassen wir Alles dies zusammen, so bleibt kein Zweifel, dass sowohl in Bezug auf den durchgehenden, als den lokalen Verkehr die Dülkener Linie vor der Süchtelner bei weitem den Vorzug verdient. Auf der Dülkener Linie sind alle Elemente einer bedeutenden industriellen Entwicklung vorhanden, und die verschiedenartigsten Industriezweige werden daselbst gepflegt; ein zahlreicher und geübter Arbeiterstand giebt die Möglichkeit, die bestehenden Etablissements mehr und mehr auszudehnen und neue mit Zuversicht auf einen günstigen Erfolg einzurichten; mit dem Handel findet sich auf der ganzen Strecke die Pflege der Landwirthschaft verbunden, und diese beiden wichtigsten Zweige der Cultur, gleich entwickelt und hier noch gleich entwicklungsfähig, sichern dieser Gegend eine schöne Zukunft und der Eisenbahn, welche sie durchschneidet und in Verbindung mit dem Rheine und mit der Maas bringt, selbst wenn diese nicht über Venlo hinausgeführt würde, die dauernde Rentabilität.

Es ist aber auch die Eisenbahn-Verbindung für Dülken, Breyell und Kaldenkirchen eine Lebensfrage. —

Werden Landestheile von grosser Productions-Kraft von den Wohlthaten des grossen Verkehrsmittels ausgeschlossen, so sind sie nicht allein ausser Stande, in der Entwicklung des wirthschaftlichen Lebens mit den übrigen Landestheilen gleichen Schritt zu halten; es liegt vielmehr auch die Gefahr nahe, dass die vorhandenen Kapital-Kräfte mehr und mehr von denselben abgezogen und sie dadurch in ihrer Entwicklung und in ihrer Lebensfähigkeit zurückgedrängt werden. In einer so nachtheiligen Lage würde sich nun recht eigentlich dieser ganze Landstrich befinden, der den nördlichen Theil des Gladbacher Handelskammerbezirks bildet. Eine grosse Anzahl der jetzt beschäftigten Fabrikarbeiter und Weber würde arbeitslos werden und sich dem Schmuggelhandel ergeben, dessen Abnehmen hauptsächlich in dem industriellen Aufschwunge, den die erwähnten Orte genommen haben, seine Ursache hat.

Dagegen erleidet weder Süchteln und die daselbst gepflegte Seidenfabrikation, noch Grefrath irgend welchen Abbruch, dass sie nicht unmittelbar von der Bahn berührt werden. Süchteln liegt jetzt nur eine halbe Stunde vom Viersener Bahnhofe entfernt und Grefrath wird durch die über Kempen zu führende Crefeld-Nymweger Bahn ebenfalls die ihm vorzugsweise wünschenswerthe Eisenbahn-Verbindung mit Crefeld in nächster Nähe erhalten.

Das Vorstehende wird genügen, um nachzuweisen, dass die Dülkener Linie selbst dann vor der Süchtelner Linie den Vorzug verdiente, wenn die Baukosten derselben sich um ein Erhebliches höher berechneten. Diese Differenz ist aber nicht so bedeutend.

Die $3\frac{1}{10}$ Meilen lange Strecke von Viersen über Dülken bis Venlo wird selbstredend nicht für einen so geringen Betrag hergestellt werden können, als die $3\frac{1}{4}$ Meilen lange Strecke über Süchteln, da der Grund und Boden auf der Süchtelner Linie überhaupt wenig Werth hat und dadurch, dass die Bahn grösstentheils am Nordcanal entlang läuft, der Kosten-Aufwand für die Grund-Entschädigung, wie für die Erd-Arbeiten unbedeutend ist*. Dieser Vortheil wird jedoch zum Theil durch die Opfer ausgeglichen, welche die von der Dülkener Linie berührten Gemeinden

* Anmerk. Es steht übrigens noch in Frage, ob die Staatsregierung das Terrain des Nord-Canals für einen so geringen Preis abtreten würde, als in dem Kosten-Anschlage der Süchtelner Linie angenommen ist.

zu bringen bereit sind. Die Gemeinderaths-Beschlüsse der Stadt Dülken vom 8. September 1852, Kaldenkirchen vom 15. September 1852 und 2. August 1853, sowie Breyell vom 8. October 1852 und 8. August 1853, welche in der Anlage V. enthalten sind, geben dafür einen sprechenden Beweis; und es ist ein gewiss nicht unwesentliches Moment für die Vergleichung der Nothwendigkeit oder Nützlichkeit concurrirender Eisenbahnlilien, darauf zu achten, ob und inwiefern die Bewohner der davon berührten Landestheile ein mehr oder minder werkhätiges Interesse für die Erlangung der Eisenbahn-Verbindung an den Tag legen.

Ohne auf eine Prüfung der verschiedenen speciellen Kosten-Anschläge, welche für die Dülkener Linie angefertigt sind, näher einzugehen, wird ein Vergleich mit den Baukosten der jetzt bestehenden Nachbarbahnen zu einer viel einfacheren und weit besser zutreffenden Uebersicht der wirklichen Baukosten der Dülkener Linie führen. Es dürfte für diesen Vergleich zunächst die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn maassgebend sein, wenn von deren Anlage-Kapitale

1) die Kosten der Traject-Anlage bei Homberg mit	550,523 Thlr.
2) die Mehrkosten der grossen Bahnhöfe zu Gladbach, Crefeld, Uerdingen, Homberg und Ruhrort (welche durch besondere Verhältnisse bedingt sind, die bei unserer Bahn nicht zutreffen, da nur 3 Bahnhöfe untergeordnetem Ranges in Dülken, Breyell und Kaldenkirchen nothwendig werden), — mit	318,000
3) die Hälfte der Kosten des Grunderwerbs (weil auf unserer Linie drei Gemeinden den Grund und Boden ohne oder gegen geringe Entschädigung hergeben, und nicht so bedeutende Städte wie Gladbach und Crefeld berührt werden, wo die Grundentschädigung ausserordentlich hoch war) mit	190,000
Zusammen	1,058,000 Thlr.

abgezogen werden.

Nach dem Geschäfts-Bericht der Betriebs-Verwaltung der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn pro 1859 betragen die gesammten Baukosten dieser Bahn am Ende des Jahres 1859

3,332,000 Thlr.

Hiervon ab die obigen 1,058,000

bleiben 2,274,000 Thlr.

oder auf $5\frac{9}{10}$ Meilen Bahnlänge 406,000 Thlr. Baukosten pro Meile.

Dass dieser Betrag immer noch sehr hoch angenommen ist, möge ein Hinweis auf die Cöln-Crefelder Eisenbahn bezeugen, deren Baukosten unter ähnlichen Verhältnissen, wie bei unserer Bahn, jedoch ohne den günstigen Grunderwerb, die Summe von 300,000 Thlr. pro Meile noch nicht erreicht haben (nach dem Geschäftsbericht pro 1859 bis zu Ende dieses Jahres nur 293,960 Thlr. pro Meile).

Nehmen wir trotzdem den oben berechneten Betrag der Baukosten pro Meile für unsere Bahnstrecke als erforderlich an, so ergeben sich die Kosten für die Linie Viersen-Dülken-Venlo bei $3\frac{1}{10}$ Meilen Länge auf

$$3\frac{1}{10} \times 406,000 \text{ Thlr.} = 1,258,600 \text{ Thlr.}$$

Die Kosten der Süchtelner Linie sind von dem betreffenden Comité im Jahre 1853 veranschlagt auf 716,249 Thlr.

Nehmen wir die damals angesetzten Preise auch als jetzt noch zutreffend an, so müssen wir doch bei dem Titel Oberbau, welcher auf 3/4 Meilen Länge nur mit 261,800 Thlr. veranschlagt ist, während nach den neueren Bestimmungen bei Verwendung von nicht unter 24 Pfund pro laufenden Fuß schweren Schienen der Oberbau einer Eisenbahn nicht unter 110,000 Thlr. pro Meile herzustellen ist*, einen entsprechenden Zusatz machen. Es ergeben sich die Kosten desselben für 3/4 Meilen zu $3\frac{1}{4} \times 110,000 = 357,500$ Thlr., mithin beträgt die Differenz mit der Anschlagssumme 95,700 Thlr.

Ferner sind die Betriebsmittel in dem Kosten-Anschlage der Süchtelner Linie nur mit 37,000 Thlr. pro Meile berechnet, während wir dieselben nach dem Satze der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn mit 107,921 Thlr. pro Meile veranschlagt haben. Die Differenz berechnet sich also auf 3/4 Meilen mit $3\frac{1}{4} \times 70,900 = 230,425$

Berechnen wir ferner die Baukosten der Strecke Paas-Kempen wie oben zu 406,000 Thlr. pro Meile, so ergibt dies für 1/2 Meilen die Summe von 487,200

Zusammen 1,529,574 Thlr.

Die Linie Viersen-Dülken-Venlo wird kosten 1,258,600 Thlr.

Die Gesamt-Ausgaben stellen sich mithin für die letztere Linie um 270,974 Thlr. niedriger.

Stellt man nur die beiden Linien Viersen-Dülken-Venlo und Viersen-Süchteln-Venlo ohne Berücksichtigung der Verbindung mit Crefeld einander gegenüber, so ergeben sich allerdings die Baukosten der letztern Linie um pptr. 216,000 Thlr. höher; es darf hierbei jedoch nicht vergessen werden, dass der Kosten-Anschlag der Süchtelner Linie vom Jahre 1853 datirt und daher auf die damals angenommenen Arbeitslöhne und Baumaterialien-Preise ein bedeutender Zuschlag berechnet werden muss. Aber auch abgesehen hiervon würde es den Grundsätzen einer weisen Oekonomie wenig entsprechen, wollte man der momentan billigsten Bahnrichtung den Vorzug vor der dauernd nützlichsten geben, indem die Wahl der wohlfeileren Linie unzweifelhaft das finanziell ungünstige Resultat ergeben würde, dass das Anlage-Capital sich nicht verzinst.

Das Süchtelner Comité hat allerdings für die von ihm vertretene Linie eine Dividende von 9 pCt. herausgerechnet; wir wollen diese Berechnung nicht untersuchen, ebensowenig wie wir uns darauf eingelassen haben, die Bau-Kosten unserer Linie beispiellos billig zu veranschlagen, sondern das Anlage-Capital von ausgeführten Eisenbahnen, welche sich in anerkannt gleichen Verhältnissen befinden, zum Maasstabe genommen haben.

Vermeiden wir daher auch hier die jeglicher zuverlässigen Prüfung sich entziehenden Aufstellungen des muthmaasslichen Personen- und Güter-Verkehrs, sondern gehen wir auf die wirklichen Betriebs-Einnahmen bestehender Bahnen zurück, und nehmen wir zum Vergleiche die

* Auf der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn kostet derselbe 116,500 Thlr. und auf der Aachen-Düsseldorfer Bahn sogar 127,768 Thlr. pro Meile (vid. Geschäftsberichte pro 1859).

Rein-Erträge der benachbarten Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahnen, so finden wir, dass die erstere in dem wegen der kriegserischen Verhältnisse so beispiellos ungünstigen Jahre 1859 pro Meile 23,936 Thlr. und die letztere 30,679 Thlr. Rein-Einnahme gehabt hat.

Unter Bezugnahme auf die oben mitgetheilte Bevölkerungs- und Steuer-Tabelle, mit Bezugnahme ferner darauf, dass die gewerbreichen Städte Dülken, Breyell und Kaldenkirchen mit einer industriellen und fruchtbaren Umgegend auf einer Strecke von 3 Meilen Länge berührt werden, und unter besonderer Hervorhebung des Umstandes, dass im Jahre 1859 bei der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher vom Personen-Verkehr nur 18 pCt. und vom Güter-Verkehr nur 11 pCt., sowie bei der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn vom Personen-Verkehr nur 19 pCt. und vom Güter-Verkehr 29 pCt. aus dem durchgehenden Verkehr eingenommen wurden, während derselbe bei unserer die Nordsee-Häfen mit Deutschland auf dem directesten Wege verbindenden Bahn ungleich grösser sein wird; — unter Berücksichtigung aller dieser Umstände erscheint die Annahme wohl gerechtfertigt, dass der Ertrag der Viersen-Dülken-Venloer Eisenbahn $\frac{2}{3}$ desjenigen der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn im Jahre 1859 also 20,000 Thlr. pro Meile betragen werde *, welche Annahme noch 4000 Thlr. hinter dem Rein-Ertrage der Aachen-Düsseldorfer Bahn in dem genannten Jahre zurückbleibt.

Bei 3,1 Meilen Bahnlänge und 20,000 Thlr. jährlichem Rein-Ertrag pro Meile stellt sich alsdann die Gesamt-Einnahme auf 62,000 Thlr., also für ein Bau-Capital von 1,258,600 Thlr. auf 5 Procent.

Das Süchtelner Comité hat die Rein-Einnahme der Linie Viersen-Süchteln-Venlo etwas höher, nämlich zu 63,910 Thlr. 26 Sgr. berechnet. Wir wollen das Zutreffende dieser Berechnung nicht angreifen, glauben aber, dass es einer noch weiteren Begründung unserer Behauptung nicht bedürfe, dass die Dülkener Linie unter allen Umständen eine grössere Ertragsfähigkeit bietet, als die Süchtelner Linie.

Nachdem wir in Vorstehendem die Lebensfähigkeit unserer Bahn ausführlich dargelegt zu haben glauben, möge es vergönnt sein, nunmehr den wichtigsten Punkt in dieser ganzen Streitfrage zu erörtern, nämlich die Stellung unseres Projectes zu der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn. Unsere Linie ist eine Erweiterung dieses Unternehmens von der grössten Bedeutung, während bei der Ausführung der Linie Crefeld-Venlo die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft in dem Besitz beider Anschlüsse an Holland, sowohl des bei Nymwegen, als des bei Venlo gelangt, und die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn in ihrer bisherigen Abhängigkeit verbleibt.

Es ist nicht zu verkennen, dass das Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn-Unternehmen bisher nicht diejenigen Erwartungen gerechtfertigt hat, welche an dasselbe bei seinem Entstehen geknüpft wurden. Trotz des bedeutenden localen Verkehrs, welchem diese Eisenbahnen eine Brutto-Einnahme verdanken, welche im Jahre 1859 auf der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn 57,149 Thlr. pro Meile und auf der Aachen-Düsseldorfer Bahn 45,255 Thlr. pro Meile betragen, musste dennoch der Staat in dem genannten Jahre zu den Einnahmen der erstgedachten Bahn 40,598 Thlr. 21 Sgr. 6 Pf. und zu denen der zweiten sogar 137,118 Thlr. 1 Sgr. 10 Pf. zu-schiessen, um die Zins-Garantie von $3\frac{1}{2}\%$ für das Stamm-Actien-Capital zu decken.

* Anmerk. Im Jahre 1858 erreichte der Rein-Ertrag der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn 35,000 Thlr. und im Jahre 1857 36,000 Thlr. pro Meile.

Verhältniss
zu der
Aachen-
Düsseldorf-
Ruhrorter
Bahn.

Seit dem Bestehen dieser beiden Bahnen betragen die Staatszuschüsse aber schon die Summe von 984,345 Thlr. 11 Sgr. 8 Pf. bis zum Ende des Jahres 1859. Diese fortdauernden Zubussen des Staates sind lediglich der unselbstständigen Lage der beiden Eisenbahnen zuzuschreiben, indem der grosse internationale Verkehr einestheils von der Rheinischen, anderntheils von der Köln-Mindener Eisenbahn aufgenommen wird. Es lässt sich auch gar nicht absehen, wenn die Zinszuschüsse des Staates ein Ende haben werden, da dieselben seit dem Jahre 1857 in bedenklicher Weise im Wachsen begriffen sind, wenn nicht diesen beiden Bahnen ein zuverlässiger Stützpunkt in dem Anschlusse an das süd-holländische Eisenbahn-Netz gegeben wird.

Wie günstig sich alsdann für den Verkehr Hollands und selbst Belgiens mit Deutschland die Linie über Gladbach stellt, möge aus der nachstehenden Zusammenstellung entnommen werden, welche die Entfernungen der Nordseehäfen Vlissingen und Rotterdam bei der Route über Gladbach beträchtlich geringer ergibt, als die Entfernungen von Ostende bei der Route über Aachen und Cöln. Es muss hierbei noch bemerkt werden, dass die Ueberfahrt von London bis Vlissingen, ebenso wie von London bis Ostende, 12 Stunden Zeit in Anspruch nimmt, dass aber der Vlissingener Hafen stets zugänglich ist, während die Einfahrt bei Ostende von der Ebbe und Fluth abhängig ist.

Von Rotterdam über Breda und Gladbach bis Düsseldorf	27 Meilen,
Utrecht und Arnheim	30 $\frac{3}{4}$
über Gladbach weniger	3 $\frac{3}{4}$ Meilen.
Von Rotterdam über Breda und Gladbach nach Cöln	30 $\frac{1}{2}$ Meilen,
Utrecht und Arnheim	36
über Gladbach weniger	5 $\frac{1}{2}$ Meilen.
Von Vlissingen über Gladbach und Cöln bis Mainz	61 $\frac{1}{2}$ Meilen,
Ostende über Aachen	67
über Gladbach weniger	5 $\frac{1}{2}$ Meilen.
Von Vlissingen über Gladbach und Ruhrort bis Berlin	112 Meilen,
Ostende über Aachen und Cöln	127
über Gladbach weniger	15 Meilen.
Von Vlissingen über Gladbach und Elberfeld bis Leipzig	111 $\frac{1}{2}$ Meilen,
Ostende über Cöln und Magdeburg	128 $\frac{1}{2}$
über Gladbach weniger	17 Meilen.

Es ist diese Concurrenzfähigkeit der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn für den grossen durchgehenden Verkehr um so mehr erfreulich, als man ihr gewiss von holländischer Seite mit niedrigen Tarifen und jeglicher Verkehrs-Erleichterung entgegen kommen wird, da Holland seine Staatsbahnen nicht pecuniären Nutzens halber, sondern zur Wiederbelebung seines Handels und seiner Schifffahrt baut. Für den diesseitigen und bergischen Fabrik-District hat aber eine solche directe Verbindung mit dem grossen Weltmarkte London um so mehr Wichtigkeit, als durch die inzwischen in's Leben getretene zollfreie Einfuhr der hiesigen Fabrikate nach England das Geschäft dorthin in einer erfreulichen Weise an Umfang gewinnt. (Siehe Jahres-Bericht der Gladbacher Handels-Kammer pro 1860 S. 13.)

Für die Wahrung und Benutzung dieses grossen Vortheils ist es jedoch erforderlich, dass das Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn-Unternehmen auch die Strecke Viersen-Venlo als Erweiterung der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn in seinen Bereich zieht und darin erhält. Wird die Linie Venlo-Crefeld von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erbaut und betrieben,

so beherrscht dieselbe den gesammten Verkehr Belgiens und Hollands mit Deutschland und erhält ein Monopol für die Verbindung des letzteren mit allen Nordseehäfen, Ostende, Antwerpen, Vlissingen und Rotterdam, welches unzweifelhaft in der Weise ausgebeutet werden würde, dass der Hauptverkehr auf die belgischen Staatsbahnen und die längere Strecke der Rheinischen Bahn Cöln–Herbesthal, an welcher der belgische Staat mit einem namhaften Actienbesitz theilhaftig ist, hingeleitet würde. Gleichfalls würde die Concurrenz der Schifffahrt zwischen Nymwegen und Venlo oder dem Rhein und der Maas beeinträchtigt werden, wenn beide Ein- und Ausgangspunkte resp. Häfen in einer Hand vereinigt wären.

So scheint es denn auch besonders im Interesse der holländischen Staats-Regierung zu liegen, dass einer der beiden Anschlüsse Hollands an Deutschland in den Händen einer anderen Gesellschaft sei, als der mit der belgischen Regierung so eng liierten und dieselben Interessen verfolgenden Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft. Es droht sonst die Gefahr, dass die holländische Staats-Süd-Eisenbahn Vlissingen–Venlo nach dem Belieben dieser Gesellschaft den Charakter einer Weltbahn verliere und zu einer blossen Localbahn herabsinke.

Ist dagegen der Nymwegener Hafen in den Händen der Rheinischen und der Venloer Hafen der Anschluss der Aachen–Düsseldorf–Ruhrorter Eisenbahn, so wird nicht allein eine für den Verkehr sehr gedeihliche Concurrenz eintreten, sondern es wird auch, wie die Cöln–Mindener Eisenbahn ihren Stützpunkt jetzt in Amsterdam findet, die Aachen–Düsseldorf–Ruhrorter und die Bergisch–Märkische Eisenbahn denselben in Rotterdam und Vlissingen finden, und es werden sich diese Bahnen von ihren mächtigen Rivalen, der Cöln–Mindener und der Rheinischen Eisenbahn, emancipiren können.

Wie sehr übrigens die Actionaire der Ruhrort–Crefeld–Kreis Gladbacher Eisenbahn stets ihr eigenes Interesse darin erkannt haben, den Bau einer Zweigbahn von Viersen über Dülken, Breyell und Kaldenkirchen nach Venlo, sogar noch vor dem Ausbau der Linie Venlo–Vlissingen, auf ihre Kosten zu übernehmen, das geht zunächst aus dem Beschlusse hervor, welcher in der General-Versammlung vom 30. August 1851 gefasst wurde und in der Anlage I. hier mitgetheilt ist.

In der im Mai 1853 abgehaltenen Versammlung der beiden Deputationen der Ruhrort–Crefeld–Kreis Gladbacher und der Aachen–Düsseldorfer Eisenbahn–Gesellschaften beschlossen dieselben nochmals den Bau der genannten Linie, bezeichneten es jedoch als wünschenswerth, dieselbe auf Kosten der beiden Gesellschaften auszuführen (Anlage II).

Wenn diese Beschlüsse auch durch die ungünstigen Zeitverhältnisse vertagt wurden und einer Verbindung Viersen's mit Venlo um so mehr Schwierigkeiten sich entgegenstellten, als die holländische Regierung bisher noch immer nicht den von preussischer Seite gewünschten Anschluss in Nymwegen, resp. die Bahn Nymwegen–Arnheim herzustellen sich geneigt zeigte, so sind doch neuerdings in richtigem Erkenntniss ihres Interesses und in der Voraussicht, dass die Anschlussfrage bei Nymwegen wegen der Dringlichkeit der Eisenbahn-Verbindungen mit Holland, namentlich im holländischen Interesse selbst, endlich ihre Erledigung finden werde, die Deputationen der Aachen–Düsseldorfer und der Ruhrort–Crefeld–Kreis Gladbacher Eisenbahn–Gesellschaft am 7. December 1859 wiederum zu dem Beschlusse zusammengetreten, des Herrn Handels-Ministers Excellenz dringend zu bitten, der Linie Viersen–Dülken–Venlo die Concession zu ertheilen.

Der bezügliche Beschluss, welcher auf dem motivirten Antrag des Deputations-Mitgliedes Herrn W. Specken erfolgte, liegt hier bei (Anlage III).

Wie sehr aber diese Eisenbahn-Verbindung nicht allein im Interesse der beteiligten Gesellschaften selbst, als auch im Interesse des gesammten Handels und Verkehrs des Niederrheines liegt, darüber hat sich nicht allein die Gladbacher Handels-Kammer mehrfach und noch zuletzt in ihren Jahresberichten pro 1859 und 1860 ausgesprochen, sondern es ist auch von Holländischer Seite anerkannt, dass die Linie Viersen-Dülken-Breyell-Kaldenkirchen-Venlo ebensowohl zum Vortheile des Holländischen, wie des Preussischen Handels dienen werde.

Anlage IV enthält den betreffenden Beschluss des Venloer Eisenbahn-Comité's.

Nach allem diesem glaubt das unterzeichnete Comité der hohen Weisheit der Staats-Regierung unbedingt vertrauen zu dürfen, dass Hochdieselbe im Interesse nicht allein der Staats-Kasse, sondern auch der Förderung des Wohles eines grossen, bevölkerten und industriellen Bezirks diese Gelegenheit nicht verabsäumen werde, einer Bahn, welche dem Staate bisher bedeutende Zuschüsse gekostet hat, eine sichere Rentabilität zu verschaffen, und auf diese Weise die bedeutenden Opfer, welche die Staats-Kasse schon gebracht hat, zurückzuerlangen.

Nach den klaren und auf den wohlwiegendsten Voraussetzungen beruhenden Berechnungen, welche vorhin aufgestellt sind, unterliegt es keinem Zweifel, dass das Anlage-Kapital der Linie Viersen-Dülken-Venlo sich verzinsen wird; eben so wenig steht es in Frage, dass eine Verbindung des linksrheinischen Eisenbahn-Netzes mit Venlo bis zu dem Augenblicke geschaffen werden muss, wo die Bahn von Rotterdam und Vlissingen dorthin eröffnet wird, und dass bis dahin die von der Holländischen Regierung noch erhobenen Weiterungen wegen des Anschlusses in Nymwegen ihre Erledigung gefunden haben werde.

Die Preussische Staats-Regierung kann durch Vermehrung des Actien-Kapitals des Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn-Unternehmens um $1\frac{1}{4}$ Millionen Thaler und Gewährung einer Zins-Garantie für dasselbe die Viersen-Dülken-Venloer Bahn in's Leben rufen!

Mag es auch vom principiellen Standpunkte aus noch zweifelhaft sein, ob Eisenbahnen zweckmässiger vom Staate oder von Privaten gebaut und betrieben werden, so kann doch in dem vorliegenden Falle, wo das finanzielle Interesse des Staates so unmittelbar berührt wird, diese Frage nicht zur Erörterung kommen. Hier handelt es sich zunächst darum, das Interesse der Staats-Kasse zu wahren, die Zuschüsse welche, die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn bisher erfordert hat, zurückzuerlangen, und zugleich eine Bahn-Verbindung, welche nebst der von Crefeld-Nymwegen aus allgemeinen Verkehrs-Rücksichten hergestellt werden muss, so auszuführen, dass dieselbe den durchschnittlichen Landestheilen die grösstmöglichen Vortheile gewährt, und dass dieselbe, indem sie ihren Ausgangspunkt von dem grossen holländischen Südeisenbahn-Netze nimmt, ein Bahn-Unternehmen selbstständig macht, welches bislang seiner Abhängigkeit wegen nicht denjenigen durchgehenden Verkehr an sich ziehen konnte, welcher ihm sowohl nach seiner geographischen Lage, als nach seinen günstigen Betriebs-Verhältnissen zukommen musste. Die Staats-Regierung wird, indem sie diese Garantie übernimmt, welche ihr keinerlei Opfer auferlegen wird, die Zinszuschüsse bei der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn bald erheblich sich ermässigen sehen, sie wird bald aus den Ueberschüssen dieser Bahn die früheren Zubussen decken können.

Dem auf diese Weise gekräftigten Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn-Unternehmen wird es dann möglich werden, der Staats-Regierung zu einem Werke die Hand zu bieten, auf welches der durch seinen Gewerblleiss, seinen lebhaften Handel und die Dichtigkeit seiner Bevölkerung vor allen hervorragende Regierungs-Bezirk Düsseldorf die berechtigten Ansprüche hat, nämlich

zu der Erbauung einer festen Eisenbahn- und Landbrücke über den Rhein bei Düsseldorf, und indem hierdurch die Aachen-Düsseldorfer und Bergisch-Märkische Eisenbahn vereinigt werden, wird nach dem nunmehr gesicherten Ausbau der Linie Buke-Kreiansen endlich die so lang ersehnte directe und durchaus unabhängige Eisenbahn-Verbindung nach dem Osten der Monarchie hergestellt und dem linken Rhein-Ufer durch ein neues festes Band die Zugehörigkeit zum deutschen Vaterlande gesichert werden.

Zurück zu dem betreffenden Beschlusse des 7ten Eisenbahn-Comité's.

Gladbach, im Mai 1861.

Das Comité für den Bau der Gladbach-Viersen-Dülken-Venloer Eisenbahn.

Rottlaender, Bürgermeister. **W. Prinzen**, Pauls, Justizrath. **F. Lange**, Kgl. Kreis-Baumeister.

Doergens, Bürgermeister. **W. Specken**. **J. H. Hoffmanns**. **Moubis**, Bürgermeister. **van de Ball**.

W. Kauwertz. **J. M. Zillessen**.



Anlagen zur Denkschrift.

Anlage I. Auszug aus dem Protokolle der General-Versammlung der Actionaire der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn-Gesellschaft, abgehalten zu Crefeld am 30. August 1851, um 10 Uhr Morgens.

Demnächst theilte der Vorsitzende mit, dass ihm von der Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn ein durch den Actionair F. W. Königs bei derselben eingereichter Antrag mit dem Auftrage zugefertigt worden sei, darüber die Ansicht der General-Versammlung einzuholen. Dieser Antrag lautet:

Die General-Versammlung wolle beschliessen auf Grund des §. 5 des Statuts: die Königl. Direction wird ermächtigt, den Ausbau und Betrieb einer Zweighahn von Viersen über Dülken, Breyell, Kaldenkirchen bis Venlo für Rechnung der Gesellschaft zu übernehmen und zu bewirken, zu diesem Zwecke die Genehmigung der Königl. Preussischen und Königl. Niederländischen Regierung nachzusuchen und die erforderlichen Geldmittel bis zum Belaufe von 800,000 Thln. durch Ausgabe einer gleichen Summe 4% Zinsen tragender Prioritäts-Obligationen zu beschaffen, sowie diese Papiere bestmöglichst zu begeben. Die Königl. Direction wird ferner ermächtigt, das zur Ausgabe dieser Prioritäts-Obligationen erforderliche landesherrliche Privilegium zu erwirken und die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn, sowie die zu erbauende Viersen-Venloer Zweighahn sammt allen zu beiden Bahnen gehörigen Anlagen zur Sicherheit zu verpfänden, unter Vorbehalt des der bereits contrahirten Anleihe von 600,000 Thln. auf die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn zustehenden Vorzugsrechtes. Namens der Gesellschafts-Deputation bemerkte der Vorsitzende hierbei, dass dieselbe den vorgedachten

Antrag eben so wohl wie auch die von anderer Seite angeregte Ausführung einer Zweighahn von Crefeld nach Düsseldorf in Erwägung gezogen habe. Zwar sei die Deputation nicht im Stande, über die muthmassliche Rentabilität der fraglichen beiden Zweighahnen ein sicheres Urtheil zu fällen, um so mehr, als ihr die Mittel mangelten, um darüber Untersuchungen anzustellen. Gleichwohl glaube die Deputation, nach den allgemeinen Verhältnissen und nach dem Interesse der Gegend, die vorgeschlagenen beiden Verbindungen der nähern Beschlussnahme zu empfehlen, namentlich auch die Crefeld-Düsseldorfer Zweighahn in heutiger Versammlung in Anregung bringen zu müssen.

Von Seiten des Herrn Mevissen wurde nach diesen Mittheilungen der vorgedachte Königs'sche Vortrag in folgender Art amendirt. Die General-Versammlung wolle beschliessen auf Grund des §. 5 der Statuten: Die Königl. Direction wird ermächtigt, den Ausbau und Betrieb einer Zweighahn von Viersen über Dülken, Breyell, Kaldenkirchen bis Venlo für Rechnung der Gesellschaft zu übernehmen, zu diesem Zwecke die Genehmigung der Königl. Preussischen und der Königl. Niederländischen Regierung nachzusuchen und die erforderlichen Geldmittel bis zum Belaufe einer Million Thaler durch Ausgabe von Prioritäts-Obligationen im Einvernehmen mit der Staats-Regierung festzustellen und diese Papiere bestmöglichst zu begeben. Die Direction wird ferner ermächtigt, das zur Ausgabe dieser Prioritäts-Obligationen erforderliche landesherrliche Privilegium zu erwirken und die von der Staats-Regierung festzustellenden Bedingungen dieses Privilegiums, sowie die von derselben festzusetzenden Modalitäten der Tilgung zu acceptiren und die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher, sowie die zu erbauende Zweighahn von Viersen bis Venlo sammt allen zu beiden Bahnen gehörigen Anlagen zur Sicherheit zu verpfänden, unter Vorbehalt des der bereits contrahirten Anleihe auf die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn zustehenden Vorzugsrechtes.

Derselbe Herr Mevissen stellte weiter, mit Bezug auf die Erklärungen der Gesellschafts-Deputationen, folgenden Antrag:

Die General-Versammlung wolle beschliessen auf Grund des §. 5 der Statuten: Die Königl. Direction wird ermächtigt, den Ausbau und Betrieb einer Zweigbahn von Crefeld nach Düsseldorf, eventuell bis zum Rhein-Übergange der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn für Rechnung der Gesellschaft zu übernehmen, zu diesem Zwecke die Genehmigung der Staats-Regierung nachzusuchen und die erforderlichen Geldmittel bis zum Belaufe von 500,000 Thlrn. durch Ausgabe von Prioritäts-Obligationen zu beschaffen; den Zinsfuss dieser Prioritäts-Obligationen, im Einvernehmen mit der Staats-Regierung, festzustellen und diese Papiere baldmöglichst, zu begeben. Die Direction wird ferner ermächtigt, das zur Ausgabe dieser Prioritäts-Obligationen erforderliche, landesherrliche Privilegium zu erwirken und die von der Staats-Regierung festzusetzenden Bedingungen dieses Privilegiums, sowie die von derselben darin festzustellenden Modalitäten der Tilgung zu acceptiren und die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn, sowie die zu erbauende Zweigbahn von Crefeld nach Düsseldorf sammt allen zu beiden Bahnen gehörigen Anlagen zur Sicherheit zu verpfänden, unter Vorbehalt des der bereits kontrahirten Anleihe auf die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn zustehenden Vorzugsrechtes.

Nachdem Herr Königs sich mit dem Amendement des Herrn Mevissen einverstanden erklärt, daher auf die Abstimmung über seinen ursprünglichen Antrag verzichtet hatte, wurde jener Antrag in der von Herrn Mevissen vorgeschlagenen Fassung zur Abstimmung gebracht. Derselbe wurde durch Majorität von der General-Versammlung angenommen; indem nach Ausweis der beigefügten Notiz der Stimm-sammler 40 Personen mit 413 Stimmen sich für und nur 3 Personen mit 30 Stimmen gegen den Antrag aussprachen.

Der Antrag des Herrn Mevissen, rücksichtlich der Zweigbahn von Crefeld nach Düsseldorf, wurde ebenfalls in der vorangeführten Fassung durch überwiegende Majorität der General-Versammlung angenommen; da nach Inhalt der beiliegenden Notiz der Stimm-sammler sich 40 Personen mit 374 Stimmen für und nur 2 Personen mit 45 Stimmen gegen denselben ausgesprochen haben.

Anlage II.

Auszug

aus dem

Protokolle der General-Versammlung der zwei Deputationen der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn-Gesellschaft,

abgehalten im Mai 1855.

Schliesslich kam die Deputation auf den Beschluss der General-Versammlung am 30. August 1851, der Ruhrort-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft den Ausbau einer Eisenbahn zwischen Crefeld, Düsseldorf, Cöln und zwischen Viersen und Venlo für Rechnung jener Gesellschaft durch Prioritäts-Actien betreffend, zurück. In Bezug auf das Crefeld-Düsseldorf-Cöln Project waren beide Deputationen einverstanden, die Königl. Direction zu ersuchen, den Ausbau einer dieser bei dem Herrn Minister zu beantragen, falls die Bemühungen des für dieselbe Eisenbahn bestehenden Comité's nicht zum Ziele führen möchten.

In Bezug auf das Viersen-Venloer Project erklärten sich die Deputationen, mit Ausnahme eines Mitgliedes, dafür, bei dem Herrn Minister durch Vermittelung der Königl. Direction den erwähnten Beschluss der General-Versammlung nochmals in Anregung zu bringen, um so mehr, als die Weiterführung einer Eisenbahn von Venlo nach Breda resp. Antwerpen und Rotterdam nun wieder in näherer Aussicht stehe. Beide Deputationen beantragen jedoch eine Abänderung jenes Beschlusses der General-Versammlung insofern, als sie die Ausführung für die gemeinsame Rechnung der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher und der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft als wünschenswerth und zweckmässig erkennen.

Anlage III.

Gladbach, den 7. December 1859.

In der heutigen Versammlung, welche durch den Herrn Landrath Leysner geleitet wurde, kamen folgende Gegenstände zur Verhandlung.

Anwesend:

1) von der Aachen-Düsseldorfer Gesellschafts-Deputation

Herr Präsident *Bischoff*,

Commerzien-Rath *Dubois de Luchet*,

Oberbürgermeister *Hammers*,

W. *Prinzen*,

J. *Quack*.

2) von der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher
Gesellschafts-Deputation zu

Herr Geh. Commerzien-Rath *Diergardt*,
Landrath *Leysner*,
C. Schmölder,
Commerzien-Rath *Preyer*,
Wm. Specken.

3) von der Königl. Eisenbahn-Direction

Herr Regierungs-Rath v. *Duering*,
Eisenbahn-Bau-Inspector *Hoffmann*,
Regierungs-Assessor *Bene*.

Herr *Specken* bringt zur Sprache, dass mit Rück-
sicht auf das in der 2. Kammer des Nachbarstaates
Holland festgestellte Project einer holländischen Südbahn
von Rotterdam nach Nymwegen am linken Maas-Ufer
entlang über Venlo nach Maestricht und mit Rücksicht
auf die Thätigkeit der Rheinischen Eisenbahn, einen
Anschluss von Venlo über Crefeld zu erlangen, um
die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn ganz zu um-
gehen, es im Interesse der Aachen-Düsseldorf-Ruhr-
orter Eisenbahn dringend geboten erscheine, den schon
seit Jahren schwebenden Anschluss Venlo-Viersen
und zwar die Linie über Dülken ins Auge zu fassen
und Behufs baldiger Realisirung höheren Ortes zu
befürworten, indem er bittet, seinen ausführlichen
Antrag in der Anlage B. beizufügen.

Nach allseitiger Erwägung und Besprechung dieses
wichtigen Gegenstandes beschliesst Versammlung ein-
stimmig, des Herrn Ministers Excellenz hierdurch
dringend zu bitten, sowohl im Interesse der staats-
garantirten Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahnen,
als auch im Interesse des öffentlichen Handels-Verkehrs
die Umgehung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn
durch einen Anschluss Venlo-Crefeld nicht zu gestatten,
vielmehr auf Grund der vorhandenen Allerhöchsten
Cabinets-Ordre vom 5. Decr. 1853, sowie auf Grund
der vielfachen ministeriellen Anerkennungen den An-
schluss von Viersen auf Venlo, welcher für zweck-
mässig und bauwürdig erachtet und technisch voll-
ständig vorbereitet vorliege, festzuhalten und zwar
möglichst die Linie über Dülken zu concessioniren,
weil diese mehr als die über Süchteln im Interesse
der staatsgarantirten Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter
Bahn liege, indem bei der letzteren sehr bald ein
Anschluss von Paas über Kempen nach Crefeld und
somit dennoch die Umgehung der Aachen-Düsseldorf-
Ruhrorter Bahn eintreten würde.

Herr Landrath *Leysner* hat sich bezüglich des
2. Theiles vorstehenden Antrages, nämlich bezüglich
der Richtung der Linie Venlo-Viersen wegen der

concurrirenden Interessen der Stadt Crefeld des
Votums enthalten.

(gez.) *Leysner*, *Dubois de Luchet*, *Diergardt*,
J. A. Bischoff, *Joh. Quack*, *Paul J. Preyer*,
Wm. Prinzen, *Hammer's*, *Wm. Specken*
v. *Duering*, *Hoffmann*, *Bene*.

Anlage IV.

Extract

uit het

register der deliberation van de Commissie van Spoorwegen te Venloo.

Zitting van Maandag den 9. October 1854.

Tegenwoordig de heeren *P. J. Berger*, president,
M. A. Gusters, *F. A. de Gruijter*, *A. Receveur*,
leden der Commissie; en *J. B. E. Arnold*, Secretaris.

In deze Zitting wordt met algemeene stemmen het
navolgende besluit genomen:

De Commissie van Spoorwegen te Venloo.

Gezien eene memoire van den heer *Dubois-
Nehoul* te Brussel, betreffend den uittebouwen spoor-
weg van Vlissingen over Venloo, naar Vierssen, waaruit
blijkt dat voorlopig, tot basis is aangenomen, dat de
weg van Venloo over het Noordkanaal naar Vierssen
zoude loopen, eventwel aan het Pruisisch Gouvernement
overlatende, welke lijn zij zullen aanwijzen.

Heeft besloten aan het Pruisisch Comité van den
Vierssen-Dulken-Breyel-Kaldenkirchen-Venloër spoor-
weg te verzoeken, wel bij de Pruisische regeering
tewillen aandringen, om bijaldien eenen spoorweg van
Vierssen tot Venloo tot stand mogt komen, dat de
lijn alsdan over *Vierssen-Dulken-Breyel-Kaldenkirchen*
naar Venloo wordt aangewezen, en zulks zoowel in
het belang van den Pruisischen als Nederlandschen
handel.

Wordt verder besloten afschrift dezes aan het
gemeld Pruisisch Comité toetzenden.

Voor extract conform

P. J. BERGER.

J. B. E. Arnold. Sec.

Antage V.Beschluss
des

Gemeinderathes der Stadt Dülken vom 2. Septbr. 1852.

Tages-Ordnung.

Antrag des hiesigen Eisenbahn-Comités:

Die Stadtgemeinde möge für den Bau der Eisenbahn von Viersen über Dülken, Kaldenkirchen nach Venlo auf Grund der dazu bereits als freiwillige Beiträge gezeichneten 5442 Thlr. und der in Aussicht stehenden ferneren Zeichnungen, resp. gegen Abtretung derselben, so wie der von vielen Eigenthümern wegen Ueberlassung des Grund-Eigenthums zur quest. Bahn eingegangenen Verpflichtungen für die hiesige Station den Erwerb des Grund-Eigenthums in hiesiger Gemeinde für ihre Rechnung übernehmen und dasselbe zur Verfügung der den Bau übernehmenden Gesellschaft stellen, unter Verzichtleistung auf den Erwerbspreis, indessen unter Beanspruchung des Expropriations-Rechtes.

Beschluss.

Nach Einsicht der erwähnten beiden Listen, welche Listen, sammt dem Antrage, dieser Verhandlung als Anlagen beigefügt wurden, und welchen zwar der einen zufolge bis heute von 52 Einwohnern 5508 Thlr. als freiwilliger Beitrag zur Erwerbung des Grund-Eigenthums gezeichnet, und der anderen zufolge 83 Grundbesitzer sich verpflichtet haben, ihre zur Bahn etwa erforderlichen Grundstücke, nämlich per Magdeburger Ruthe:

Peschen, Holzung, Heide und Bruch, à 15 Sgr.,

Ackerland und Wiesen, à 2 Thlr.,

Gärten und Baumgärten, à 10 Thlr.,

ohne weitere Schätzungen und Entschädigungen herzugeben und erwägend:

a. Dass diese Beiträge und Rechte zur Verfügung der Stadtgemeinde gestellt werden.

b. Dass die Stadtbewohner, sogar mehrere auf der Liste II. unterschriebenen Landbewohner durch ihre Zeichnungen und Verpflichtungen die Nützlichkeit, ja zum fernern Gedeihen der in gutem Fortschreiten begriffenen Gemeinde, die Nothwendigkeit der Bahn anerkannt haben, diese Nothwendigkeit auch vom Stadtrathe einstimmig anerkannt wird.

c. Dass indess, wenn auch nach einem oberflächlichen Uberschlagen die gezeichneten Beiträge zum Grunderwerbe schon ausreichend sein dürften, die Gemeinde wegen unvorher gesehener Eventualitäten eine unbedingte Verpflichtung nicht übernehmen kann, wird einstimmig beschlossen:

1) Die Gemeinde acceptirt die Uebertragung der gezeichneten und noch zu zeichnenden Beiträge und der übrigen Rechte gegen die Unterzeichner zu ihren Gunsten.

2) Die Gemeinde verpflichtet sich dagegen, jedoch nur nachdem vorher sie ihre Zustimmung zu der Lage der hiesigen Station (des Bahnhofes) ertheilt und zudem die betreffende landesherrliche Concession des Expropriations-Rechts bewilligt haben wird:

das in der Bürgermeisterei Dülken Stadt- und Landgemeinde zu der Bahn und zu der Station erforderliche Grundeigenthum zu erwerben und zur Verfügung des Staates oder der den Bau zu übernehmenden Gesellschaft zu stellen, zur Zahlung des Erwerbs-Preises indess nur vorab die freiwilligen Beiträge zu verwenden, und dann nöthigenfalls diesen Beiträgen noch bis zu der Summe von 3000 Thlrn. zuzufügen, so dass keinesfalls der Zuschuss der Stadtgemeinde 3000 Thlr. übersteigen darf.

Gemeinderath spricht schliesslich noch die Ueberzeugung aus, dass durch die gezeichneten qu. Beiträge der hiesigen Einwohner der Erwerbs-Preis des Bahnterrains bei dem Entgegenkommen der hiesigen Grundbesitzer vollständig gedeckt sein wird, und die aus der städtischen Kasse event. bewilligten 3000 Thlr. gar nicht zur Anwendung kommen würden.

Vorgelesen, genehmigt und unterschrieben.

(Folgen die Unterschriften.)

Verhandelt Kaldenkirchen, den 15. Sept. 1852.

Auf den Antrag des hiesigen Eisenbahn-Comités:

„Der Gemeinderath möge die Ausführung des Eisenbahn-Projektes von Venlo über Kaldenkirchen, Breyell, Boisheim und Dülken nach Viersen mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Sache und die eifrigen Bemühungen von Nachbarn-Orten für die Richtung der Bahn von Venlo längst dem Nordkanal über Süchteln nach Viersen, nach Kräften zu erleichtern suchen, namentlich durch, wo nicht unentgeltliche, dann doch billigste Beschaffung des dafür erforderlichen Terrains nach dem näher mitgetheilten Vorgange der Gemeinde zu Dülken.“

versammelte sich heute der Gemeinderath, und erklärte einstimmig die Wichtigkeit dieses Projektes für hiesige Stadt und Umgegend nicht bloß gebührend anzuerkennen, sondern auch sein Bedauern, bei drückender durch wiederholte Chausséebauten entstandener, und noch lange Jahre die ganze Steuerfähigkeit der sonst mittel-

losen Gemeinde in Anspruch nehmender Schuldenlast, obigem Antrage nicht nach Wunsch entgegenkommen zu können. Den Beweis seines guten Willens glaubt er aber dadurch uns zu liefern, dass er sich im Namen der Gemeinde anbeischig macht, das in ihrem Bereiche für den Bau der Eisenbahn erforderliche Terrain den Bau-Unternehmern, sei's Staat- oder Privat-Verein, zu nachfolgenden Preisen pro Magdeburger Ruthe verfügbar zu stellen von

Thln. 2. Zwei Thaler für Ackerland und Wiesen,
Thln. 5. Fünf Thaler für Gärten und Baumgärten,
Sgr. 15. Fünfzehn Silbergroschen für Holzungen,
Haide und Bruch,

ohne sonstige Entschädigung, als der etwaigen Kosten, die hypothekarische Verstrickung oder Unmündigkeit der Besitzer über die gerichtliche Taxe hinaus herbeiführen dürften, unter nachfolgenden Bedingungen:

a) Der Verleihung des Expropriations-Rechtes;
b) dass die Richtung der Bahn, wie sie vorläufig festgestellt dem Königlichen Handels-Ministerium vorliegt, nach der sie von Venlo aus Kaldenkirchen links liegen lässt, nicht verlassen wird; c) Gebäude und unmittelbar daran stossende Bauplätze ausgeschlossen bleiben, für welche der Gemeinderath nur bemüht sein kann und will, eine billige Abfindung zu vermitteln, die Gemeinde aber nicht direkt verpflichtet darf; und d) dass, wo durch Zerstückelung der Parzellen von Seiten der Bahn neue Zugangswege zu den Resten der Stücke unumgänglich nöthig werden, diese mit von der Bau-Unternehmung acquirirt werden nach obiger Taxe.

Ob es dem Gemeinderath möglich sein wird, bei der fast beispiellosen Zersplitterung des hiesigen Grundeigenthums ohne namhaften Verlust seine vorstehende Verpflichtung zu erfüllen, steht dahin; er vertraut aber der Einsicht, dem gemeinsamen und dem moralischen Impuls der Mehrheit seiner Mitbürger, und findet sich durch die Wichtigkeit des Zweckes und Eingangs angedeutete Gefahr für alle Fälle gegen den Vorwurf des Leichtsinns bei Gegenwärtigem geschützt.

Schliesslich wird der Gemeinde-Vorstand ersucht, dem hiesigen Eisenbahn-Comité Mittheilung von diesem Beschlusse zu machen.

Vorgelesen, genehmigt und unterschrieben.

(Folgen die Unterschriften.)

Auszug

aus dem

Protokollbuche der Beschlüsse des Gemeinderaths von Kaldenkirchen.

Verhandelt Kaldenkirchen, den 2. August 1853.

Auf vorschriftsmässig zur Beschlliessung über eine wichtige Eisenbahn-Angelegenheit erfolgte Einladung unterwarf heute der Gemeinderath, bei der in starken 14. Tagen bevorstehenden Entscheidung hohen Königl. Ministeriums, über die Richtung der jedenfalls zu concessionirenden Eisenbahn von Venlo nach Viersen, ob über Kaldenkirchen, Breyell, Boisheim und Dülken, oder in der Canal-Linie über Louisenburg und Süchteln, diese, die Interessen seiner Gemeinde mehr wie die sonst betheiligten Orte bedingende Angelegenheit, nochmals der reiflichsten Erwägung.

Es wurde allerseits zugegeben, dass bei dem billiger zu acquirirenden Terrain auf der Concurrenz-Linie, die Entscheidung hohen Ministeriums wegen dadurch bedingter geringeren Kosten der ganzen Anlage und also einer günstigeren Rentirung dieser Linie, die dazu bedeutende Thätigkeit für das Reussiren ihrer Bemühungen entwickelte, leicht gegen unsere Richtung ausfallen könnte, wenn hiesige Orte nicht durch freie Stellung des zum fraglichen Bau nöthigen Terrains jenen Vorzug anderer Linie auszugleichen suchten, und dadurch zugleich einen Beweis lieferten, welches Interesse die berührte Gegend in diese Eisenbahn stellt.

Die Schwierigkeiten, ein solches Opfer zu bringen, bei Ermangelung alles Gemeinde-Vermögens und bei noch bis Ende 1858 laufenden Schulden für frühere Wegebauten, wurden ernst und mit schwerem Herzen erwogen, konnten aber dem Entweder-Oder mit dieser Lebensfrage gegenüber nicht Stich halten, und entschloss sich der Gemeinderath, unter Enthaltung des Gemeinde-Verordneten G. Peeters von Abstimmung und Unterschrift, einstimmig dafür:

„Dass der, nach erfolgter Concession hohen Ministeriums den Ausbau der Eisenbahn von Venlo über hier, Breyell, Boisheim und Dülken nach Viersen in die Hand nehmenden Gesellschaft, soweit die Bahn das Gebiet hiesiger Gemeinde durchgeht, unter dem Vorbehalt von ihr unentgeltlich das nöthige Terrain zur Verfügung gestellt wird, dass nach früherem Plane dieselbe von Venlo aus Kaldenkirchen links liegen lässt, von welcher Bedingung der Gemeinderath nicht abgehen kann.“

Die dazu nöthigen Geldmittel sollen zu $4\frac{1}{2}\%$ Zinsen, unter erst mit dem Jahre 1859 erfolgenden Kapital-Rückzahlungen von jährlich 500 Thalern, in hiesigem Orte negotiirt werden, mit welchen Rückzahlungs-Quoten als Minimum jährlich ununterbrochen fortgefahen werden muss; die verfallenen Zinsen aber jährlich auf's Budget genommen werden.

Vorgelesen, genehmigt und unterschrieben.

(Folgen die Unterschriften.)

Auszug

aus der

Verhandlung des Gemeinderathes von Breyell, vom 8. October 1852.

„Ad 3. der Verhandlung, die Eisenbahn-Angelegenheit, wurde beschlossen, den betreffenden Unternehmern, sei es Staat oder seien es Privat-Vereine, dieselben Anerbietungen unter denselben Bedingungen zu machen, wie dies unter dem 15. September d. J. von dem Gemeinderathe von Kaldenkirchen beschlossen worden, jedoch mit der Modification ad B. der Kaldenkirchener Verhandlung: „dass „in allen Fällen die Bahn zwischen dem Orte „Breyell und dem hiesigen Kirchspiele Vorbruch, „wie es die letzte Vermessung bestimme, ihre „Richtung nehme, und dass hierselbst eine Halte- „stelle resp. Stationshof, so nahe wie möglich „dem Hauptorte Breyell, angelegt werde.“

Vorgelesen, genehmigt und unterschrieben.

(Folgen die Unterschriften.)

Auszug

aus der

Gemeinderäthlichen Verhandlung von Breyell, vom 8. August 1853.

In der heutigen Sitzung des Gemeinderathes von Breyell, wozu der Gemeinde-Vorstand und die Mitglieder des hiesigen Eisenbahn-Comité's eingeladen waren, wurde vom Gemeinderath, behufs Ausbaues der projektirten Eisenbahn-Verbindung zwischen Vieresen über Dülken, hier und Venlo, beschlossen:

„Derjenigen Gesellschaft, welche den fraglichen Ausbau übernehme, die Summe von Zweitausend Thalern, zur Beschaffung des nöthigen Bahn-Körpers, im hiesigen Gemeinde-Bezirk, in jährlichen gleichmässigen Raten zu Fünfhundert Thalern, beginnend mit dem Jahre 1855, zur Verfügung zu stellen, mit der Bedingung: dass die Bahn, wie sie bei der letzten Vermessung bestimmt worden, zwischen dem Orte Breyell und dem Kirchspiele Vorbruch ihre Richtung nehme, und dort, gemäss derselben Vermessung, der Bahnhof angelegt und von der Gesellschaft den Verkehrs-Verhältnissen entsprechende Gebäulichkeiten aus ihren eigenen Mitteln errichtet werden, und mit dem Vorbehalte, dass der etwaige Mehrbetrag der Kosten für die Erwerbung des Terrains nur nach dem Beschlusse des Gemeinderathes von Kaldenkirchen vom 15. Sept. v. J., welcher, ausser ad B. der Verhandlung, in allen Theilen als maassgebend betrachtet werden soll, in angemessenen Terminen zu liquidiren, der etwaige Minderbetrag aber zurückzuziehen ist, resp. in der Gemeinde-Kasse verbleiben soll.

Vorgelesen, genehmigt und unterschrieben.

(Folgen die Unterschriften.)

