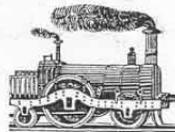


DENKSCHRIFT

betreffend

den Bau einer Eisenbahn

GLADBACH-CÖLN.



Unter den gewerblichen Bezirken unseres Vaterlandes, ja ganz Deutschlands, nimmt der Gladbacher einen hervorragenden Platz ein. — Das Fundament, welches in demselben ausser für andere Industriezweige vorzugsweise für die **Baumwollen-Manufactur** bereits vorhanden ist, sichert ihm eine bedeutende Zukunft und kann es nur eine Frage der Zeit sein, **bis wann der Gladbacher Bezirk seine volle Entwicklung erlangt haben wird.**

Wie ja immer eine Vermehrung und Verbesserung der Verkehrsmittel die Hebung von **Handel und Gewerbe zur unmittelbaren Folge hat**, so im Gladbacher Bezirk gab die erste Anregung zu dieser grösseren gewerblichen Thätigkeit der **Ausbau der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn**; ohne diese Bahn würde es eine **Unmöglichkeit** gewesen sein, dass ein Industriezweig sich entwickelte, bei welchem die billigen und schnellen Verkehrsmittel eine unabweisbare Vorbedingung sind.

Da die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn dem ersten Bedürfnisse allenfalls genügen konnte, so unterblieb derzeit die Ausführung der projectirten Bahnen von Gladbach nach Cöln und Venlo, zumal da Holland aus Rücksicht auf seine Wasserstrassen noch immer nicht zum Bau von Eisenbahnen, namentlich von Venlo nach Vlissingen einerseits und nach Rotterdam anderseits, sich entschliessen wollte, — weil ferner die Bahn Crefeld-Neuss-Cöln zum Ausbau kam, wodurch der Gladbacher Bezirk nach Cöln eine wenn auch **indirecte** Verbindung über Neuss erhalten hatte.

Der grossartige durchgehende Verkehr, welchen Belgien allmählich und grössten Theils auf Kosten Holland's durch den Bau seiner Eisenbahnen sich zu verschaffen wusste, hat nun Holland in jüngster Zeit bestimmen müssen, sich nicht mehr allein auf seine Wasserstrassen zu beschränken, sondern die Anlegung eines vollständigen Eisenbahn-Netzes durch das ganze Land neben den bereits vorhandenen Wasser-Strassen zu beschliessen, und mit der Ausführung ist bereits begonnen, **namentlich von Vlissingen und Rotterdam nach Venlo.** Ein Blick auf die Karte zeigt, **wie wesentlich kürzer diese Linien bei einer Fortsetzung von Venlo nach Düsseldorf und Cöln** gegen die drei bereits bestehenden Bahnen über Aachen, Cleve und Emmerich sind, und wem die vorangedeuteten Verhältnisse nicht bekannt sind, dem muss es höchst auffallend erscheinen, **weshalb diese naturgemäss besten und kürzesten Linien** nicht bereits längst mit Eisenbahnen versehen worden sind und wenn es auch, falls ein Binnenverkehr auf dieser Strecke nicht zu erwarten gewesen wäre, nur allein für den durchgehenden Verkehr gedient hätte.

Die Wiederaufnahme des Projektes einer Bahnverbindung Venlo's mit Cöln ist denn nun auch, nachdem die holländischen Bahnen bis Venlo gesichert waren, mit Erfolg geschehen.

Es ist den energischen Bemühungen und durch grosse Opfer der zunächst beteiligten Gegend bereits gelungen, die Bahn **von Venlo über Dülken bis Gladbach** zu sichern und ist mit deren Ausbau bereits begonnen worden.

Sobald diese Bahn Venlo-Gladbach gesichert war, ist in Gladbach und auf der ganzen Strecke bis Cöln eine lebhaftige Agitation für den gleichzeitigen Ausbau der Linie Gladbach-Cöln hervorgetreten, und da **zu dem früheren Lokal-Interesse das des durchgehenden Verkehrs** gekommen ist, wodurch die Rentabilität dieser Bahn ausser allem Zweifel gestellt wird, so dürfte auch diese Bahn endlich zur Ausführung gelangen.

Die Weiterbeförderung der von Vlissingen und Rotterdam auf Venlo-Gladbach zu erwartenden Gütermassen wird sich auf der vorhandenen Bahn Gladbach-Neuss-Cöln nicht ohne die Anlage eines zweiten Geleises bewerkstelligen lassen, umsoweniger, da die Strecke Neuss-Cöln auch noch den durch die Crefeld-Clever Bahn aufgeschlossenen Verkehr in Neuss, die Gladbach-Neuss-Düsseldorfer Strecke den Verkehr für Düsseldorf-Elberfeld etc. von den neuen Linien Vlissingen-Venlo, Rotterdam-Venlo, Venlo-Gladbach und Cöln-Gladbach aufzunehmen haben wird.

Die Strecke Gladbach-Neuss-Cöln ist ferner $7\frac{3}{4}$ Meilen, die von Gladbach direkt nach Cöln würde nur circa 6 Meilen lang sein, dazu ist in Neuss ein Wechsel der Züge nicht zu vermeiden und der dadurch verursachte Zeitverlust sowie Unregelmässigkeiten treten am Meisten störend beim durchgehenden Verkehr hervor.

Für die Gladbach-Venloer Bahn ist es endlich unumgänglich nothwendig, einen zweiten linksrheinischen **selbstständigen** Ausgangspunkt in Cöln zu haben, weil im andern Falle vor wie nach **ohne jede Concurrenz sämtliche** für Rotterdam und Vlissingen bestimmten Güter in Cöln der Rheinischen Gesellschaft übergeben werden müssten; es liegt somit klar auf der Hand, dass diese für Rotterdam auf der der Rheinischen gehörenden Cöln-Crefeld-Clever Bahn und für Antwerpen-Vlissingen auf der der Rheinischen gehörenden Cöln-Herbesthaler Bahn verbleiben, die naturgemäss richtige Linie über Venlo jedoch keinen Centner erhalten würde.

Eine erfolgreiche Concurrenz, welche dem **jetzt schon drückenden linksrheinischen Monopole** der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft ein Ende machte, kann somit **nur allein** durch den Ausbau einer Bahn von Gladbach bis Cöln erzielt werden und aus diesem Verhältnisse erklären sich auch die ausserordentlichen Anstrengungen der Rheinischen Gesellschaft, welche sie in letzter Zeit gemacht hatte, **um den Anschluss in Venlo für sich auf Kempen zu erhalten.** Mit vollem Rechte durfte erwartet werden, dass eine hohe Staatsregierung am allerwenigsten der Rheinischen Gesellschaft die Concession für Venlo-Kempen, wie, was gleichbedeutend ist, die Fusion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn bewilligen würde, weil die Rheinische Gesellschaft den zu ihrer Selbstständigkeit nöthigen Anschluss bereits besitzt, nämlich über Clève für Rotterdam, **zu Gunsten dieser ihrer längeren Strecken** aber die kürzere auf Venlo brach gelegt haben würde.

Selbst für die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn und **namentlich** nach der hoffentlich bald vollbrachten Fusion mit der Bergisch-Märkischen ist es vom grössten Interesse, dass die Bahn Gladbach-Cöln gebaut werde.

Erwägt man, dass der innerhalb dieser Strecke Gladbach-Cöln durch eine Eisenbahn hervorgerufene Verkehr der gewerblichen Verhältnisse halber zum grössten Theil auf Gladbach und auf die von Gladbach ausgehenden Arme der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn sich verbreiten muss, so dürfte dieser Zuwachs allein den Ausfall decken, den die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn auf ihrer Strecke Gladbach-Neuss an dem jetzigen Verkehre zwischen Gladbach-Cöln erleiden würde.

Die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn erzielt ferner eine Mehreinnahme dadurch, dass sie den Verkehr ihrer Strecke Ruhrort-Crefeld mit Cöln für ihre Strecke Crefeld-Gladbach behalten und die Güter ab Cöln schon in Gladbach statt in Crefeld empfangen wird.

Bei dem Verkehre Cölns mit Crefeld wird sie, in Gemeinschaft mit der Cöln-Gladbacher Linie, mit der Rheinischen in Concurrenz treten können; in gleicher Weise bei dem Verkehre Cöln's mit der Crefeld-Clever Strecke.

Vorzugsweise ist aber zu berücksichtigen, dass, je kürzer resp. concurrenzfähiger die Linie von Cöln über Venlo gemacht wird, desto mehr diese Richtung von den Gütern erhalten kann, welche jetzt ihren Weg von Antwerpen über Aachen-Cöln-Neuss oder von Rotterdam über Cleve-Crefeld-Neuss finden; und diese Güter wird die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn statt wie bisher auf Düsseldorf-Neuss später auf ihrer längeren Strecke Düsseldorf-Gladbach haben.

Wenn schon nach den vorstehenden Ausführungen die Gladbach-Venloer Bahn, so sichert in einem ungleich erhöhten Grade eine Eisenbahn Cöln-Gladbach der jetzigen Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn eine gewisse Selbstständigkeit gegenüber der Rheinischen Bahn und auch durch dieses muss die Rentabilität der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn wesentlich erhöht werden.

Der Gladbacher Bezirk und namentlich seine Baumwollen-Industrie hat an der Gladbach-Cöln Bahn auf ihrer ersten Hälfte Gladbach-Grevenbroich ein ausserordentlich grosses Interesse, weil in seinem Bereiche ausser den Städten Rheydt und Gladbach nur diese Gegend bis Grevenbroich ebenfalls und zwar schon jetzt nicht unbedeutend an der Baumwollen-Industrie des Bezirks theilhaftig ist.

Besonders ist hier Odenkirchen hervorzuheben, welches bei seinem Reichthume an fliessendem Wasser schon jetzt, obschon noch jeder Bahnverbindung entbehrend, doch fast sämtliche Färbereien und Druckereien jener Gegend besitzt. Eine Eisenbahn müsste daher sowohl für die Fabrikthätigkeit jener Gegend als auch besonders für Odenkirchen selbst unberechenbare günstige Erfolge herbeiführen, wodurch in naturgemässer Rückwirkung der Verkehr einer Eisenbahn belebt und deren Rentabilität gesteigert würde.

Gladbach-Grevenbroich würde unmittelbar verbinden die Bürgermeistereien:

Grevenbroich, Elsen, Bedburdyk, Jüchen, Odenkirchen, Rheydt, Gladbach;

in geringer Entfernung von der Bahn würden liegen bleiben die Orte: Giesenkirchen, Aldenhoven, Bedburdyk, Hemmerden, Neuenhoven und Wevelinghoven;

auf der Rheinseite; auf der anderen Seite die Orte: Dahlen, Wickrath, Neukirchen, Wanlo, Immerath, Keyenberg, Gärzweiler, Güstorf, Neurath, Königshoven, Kaster, Bedburg.

Die im Bereiche einer Gladbach-Grevenbroicher Bahn von $2\frac{1}{2}$ Meilen Länge vorhandene Bevölkerung beträgt über 100,000 Seelen, welche schon jetzt überwiegend dem Gewerbestande angehören, nach dem Bau einer Bahn noch mehr dazu übergehen können und somit den lebhaftesten Personen- und Güterverkehr sichern müssen.

Im Anhang lassen wir die statistischen Nachweise über Seelenzahl, Steuerkraft und Gewerbethätigkeit der Anwohner dieser Strecke folgen. Auch aus diesen Nachweisen wird sich ohne weitere Worte die Nothwendigkeit sowie die Rentabilität der Bahn ergeben.

Für den Fall jedoch, dass man auf den Postverkehr etc., als den besten Maasstab für den Verkehr überhaupt, ein entscheidendes Gewicht legen wollte, gestatte man uns aus officiellen Quellen anzuführen, dass in Odenkirchen beispielsweise jährlich resp. in 1862

circa 92,000 Stück Briefe,

15,125 Postpakete

angekommen und abgegangen sind.

Posten und regelmässig fahrende Omnibusse befördern zwischen Rheydt, Odenkirchen und Jüchen, also über Odenkirchen schon jetzt jährlich circa 23,000 Personen.

Neukirchen hatte im Jahre 1862 an seiner Post 64,000 Stück Briefe und 8500 Pakete.

Eine Specification der Etablissements zur Beurtheilung der Verhältnisse der Bürgermeisterei Odenkirchen folgt hier ebenfalls; es sind daselbst vorhanden:

- 4 Spinnereien,
- 12 Fabriken für baumwollene, halbwoollene und seidene Gewebe,
- 2 Papierfabriken,
- 5 Mahlmühlen,
- 1 Fabrik für Kunstwolle,
- 1 Stärkefabrik,
- 1 Handlung in Abfällen mit 24 Arbeitern,
- 22 Färbereien, Druckereien und Appreturen,

- 2 Gerbereien,
- 5 Bierbrauereien,
- 2 Colonialwaaren-Handlungen en gros,
- 1 Cigarrenfabrik,
- 2 Weinhandlungen,

übrigens sind neue Etablissements im Bau begriffen.

Die zweite Hälfte unserer Bahn, von Grevenbroich bis Cöln, würde die unter dem Namen „**Kornkammer Rheinland's**“ allgemein bekannte **reiche Gilbach mitten durchschneiden**. Es würde dieser Gegend durch eine Eisenbahn der Absatz ihrer reichen Bodenerzeugnisse nicht allein nach Cöln erleichtert, sondern auch anderseits nach Gladbach ermöglicht, dessen Kreis schon jetzt auf nur $4\frac{1}{3}$ **Quadratmeilen** 82,000 Einwohner zählt und der bei einer ähnlich wie in den letzten zehn Jahren fortschreitenden Bevölkerung nach weiteren 10 Jahren sehr wohl sich **um fernere 50 % vermehrt** haben dürfte.

Auf dieser Strecke würde ferner ein besonderes Moment, **der Rübenbau** für die bedeutende Zuckerfabrikation Cöln's bilden. In gleicher Weise, wie in der durch die Neuss-Cöln's Eisenbahn durchschnittenen Gegend der Rübenbau sich gehoben hat, wird dieses nicht weniger auf der Strecke Cöln-Grevenbroich der Fall sein müssen.

Bei der im Gegensatz zu der Grevenbroich-Gladbacher Strecke allerdings geringeren Bevölkerung dieser Grevenbroich-Cöln's Strecke, sowie bei der daselbst überwiegend ländlichen Bevölkerung wäre für den Personen-Verkehr eine gleich grosse Frequenz wie auf der ersteren wohl nicht zu erwarten, **wenn nicht die unmittelbare Nähe einer grossen und lebhaften Handelsstadt wie Cöln** auch in dieser Beziehung ein günstigeres Resultat in sichere Aussicht stellen müsste.

Unter solchen Verhältnissen, wie sie in gleicher Weise für die Interessen einer Gegend und die Rentabilität einer Bahn **wohl selten anderswo günstiger** für das Projekt einer Eisenbahn vorgelegen haben mögen, darf auch mit Zuversicht darauf gerechnet werden, dass die hohe Staatsregierung einer Eisenbahn Gladbach-Cöln die Genehmigung ertheilen werde, einem Unternehmen, welches, **ohne berechnete Interessen nach irgend einer Seite zu verletzen**, dazu berufen sein würde, die **Metropole des Rheinischen Handels** einerseits mit dem durch seine gewerbliche Thätigkeit hervorragendem Gladbacher Bezirke und anderseits mit den bedeutenden Seehäfen Rotterdam-Antwerpen **in wesentlich nähere Verbindung** zu bringen.

Im Jahre 1825 wurde von Seiten der Königlichen Staatsregierung die Ausführung eines Bezirksstrassen-Netzes auf dem linken Rheinufer beschlossen, indem bekanntlich in besagter Gegend ausser der grossen Militairstrasse von Mainz über Coblenz, Cöln nach Aachen keine Kunststrassen bestanden.

Bei Feststellung der Richtung wurde hauptsächlich darauf gesehen, dass diese neue Strasse **Oerter berühre, welche entwicklungsfähig waren**. Die Cöln-Venloer Strasse bietet hiervon den besten Beweis, indem die an dieser Strasse liegenden Städte und Dörfer sich eines grossen Aufschwunges zu erfreuen hatten. Statt **über den Nordcanal nach Venlo** zu bauen, wurde die Linie Gladbach-Viersen-Dülken-Boisheim-Breyell-Kaldenkirchen gewählt, **obgleich der Nordcanal zur Verfügung der Regierung**

stand und die Strasse mit viel geringeren Kosten hätte hergestellt werden können. Man ging indessen, wie gesagt, von der richtigen Ansicht aus, dass die Entwicklung der betreffenden Ortschaften viel wichtiger sei als ein wohlfeiler Strassenbau, und hat sich diese Ansicht aufs Vollkommenste bewährt, weshalb die Staats-Regierung auch der Eisenbahn-Linie von Viersen über Dülken derjenigen über den Nordcanal, welche viel billiger herzustellen gewesen wäre, den Vorzug gegeben hat.

Die Cöln-Venloer Strasse von Cöln nach Gladbach hat dieselben günstigen Resultate geliefert. Die davon berührten Städte und Dörfer sind in ihrem Wohlstand bedeutend gehoben worden, namentlich fanden die in den landwirthschaftlichen Districten erzeugten Producte einen leichteren und vortheilhafteren Absatz. Diese Resultate lieferten uns den Anhaltspunkt für die von Cöln nach Gladbach auszubauende Eisenbahn-Linie, denn wenn die Kunststrassen schon ein so günstiges Resultat für die Entwicklung der Industrie und der Landwirthschaft geliefert haben, so wird dieses in einem noch viel grösseren Maasstabe durch eine Eisenbahn-Linie der Fall sein.

Es ist eine bekannte Erfahrung, dass diejenigen Districte, welche keine Eisenbahnen haben, gegen andere, die solche besitzen, in einen weit grösseren Nachtheil kommen, als zur Zeit, wo weder Kunststrassen noch Eisenbahnen bestanden.

Die abgeschlossenen Districte werden, statt sich zu entwickeln, in ihrem Wohlstande zurückgehen. Diejenigen Städte und Ortschaften, welche sich früher durch die neu angelegten Chausséen eines starken durchgehenden Verkehrs zu erfreuen hatten, aber später von den Eisenbahnen zu entfernt blieben, haben hierfür den besten Beleg geliefert, z. B. Mettmann; wo in früheren Jahren der so lebhafte Verkehr zwischen Düsseldorf, Elberfeld etc. stattfand. Die dadurch hervorgerufene Entwicklung und der eingetretene Wohlstand nimmt jetzt immer mehr ab. —

Ein Aehnliches würde diejenigen Ortschaften und Städte treffen, welche sich bis jetzt der Vortheile der Cöln-Gladbacher Bezirksstrasse zu erfreuen hatten, wenn sie nicht von der auf dieser Strecke anzulegenden Eisenbahn berührt würden, welches um so mehr zu bedauern wäre, da auf derselben, wie wir bereits ausgeführt haben, nicht nur die Industrie, sondern auch die Landwirthschaft von grosser Bedeutung ist, auch von den betreffenden Gemeinden zur Herstellung der Bezirksstrasse nicht unbedeutende Opfer gebracht worden sind, welche sich z. B.

bei Grevenbroich	auf Thlr. 3000,
= Elsen	= = 2020,
= Jüchen	= = 4400,
= Odenkirchen	= = 10960,

Thlr. 20380

belaufen, wesshalb auch die Vertreter jener Städte und Ortschaften sich mit der Hoffnung schmeicheln, von der Weisheit der Staatsregierung erwarten zu dürfen, dass Hochdieselbe bei Feststellung der Linie der projectirten Bahn diese wichtigen Verhältnisse geneigtest berücksichtigen werde und nicht durch eine andere Linie den Wohlstand vieler Oerter beeinträchtige.

Was endlich die technische Ausführung des Unternehmens betrifft, so ist nach den bereits vorgenommenen genauesten Vermessungen in dieser Beziehung keinerlei **erhebliche** Schwierigkeit zu überwinden, im Gegentheil dürften auch die Terrain-Verhältnisse für den Bau einer Eisenbahn **selten günstiger** vorgelegen haben.

Im März 1864.

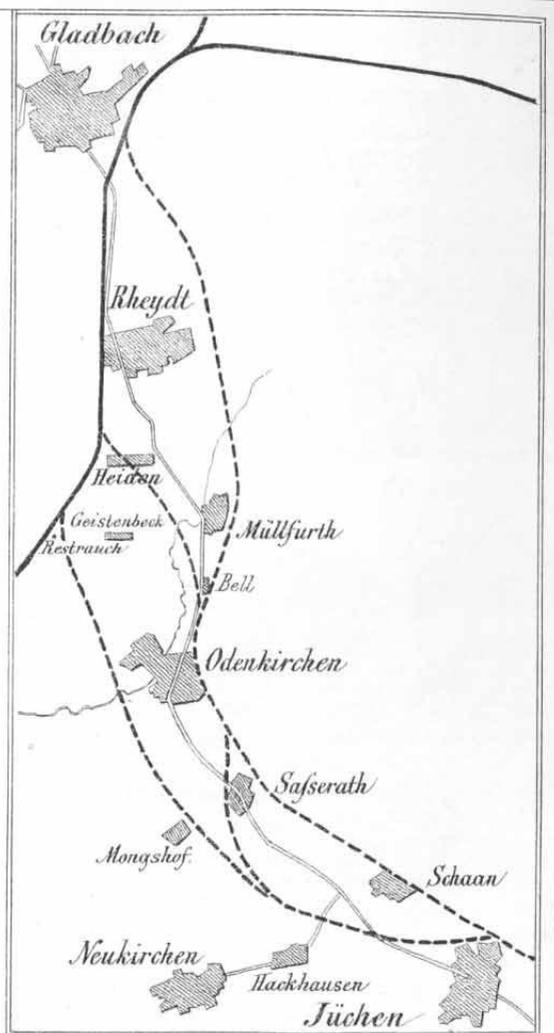
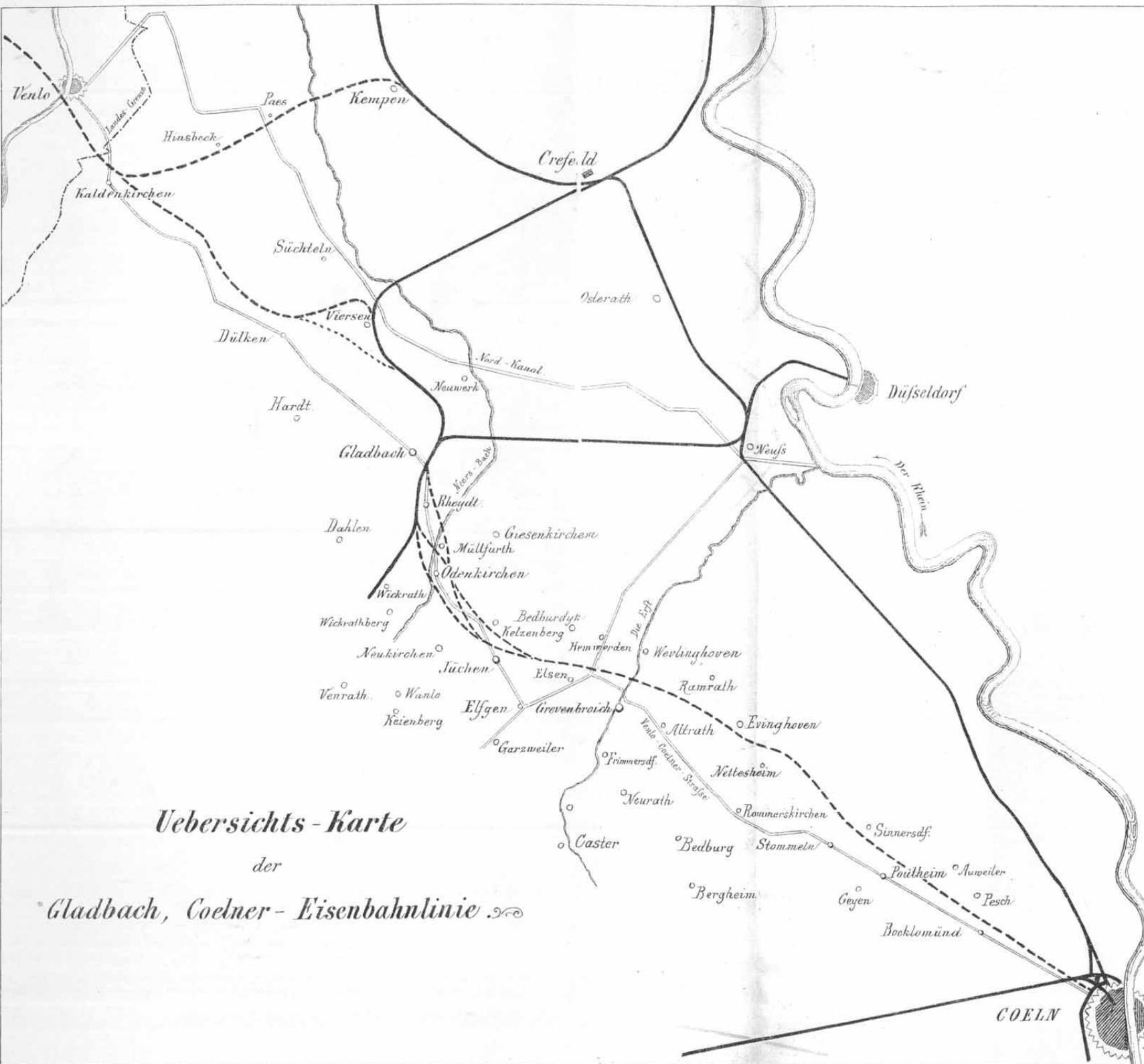
Wolff, Königlicher Commerzienrath zu Gladbach. **Friedr. Klauser** zu Gladbach. **von Velsen**, Bürgermeister zu Rheydt. **C. Schmölder** zu Rheydt. **Duven**, Bürgermeister zu Odenkirchen. **Friedr. Wiedemann** zu Odenkirchen. **van Meenen**, Bürgermeister zu Jüchen. **P. Busch** zu Neukirchen. Gutsbesitzer **Limpert** zu Elsen. **Wilberz**, Bürgermeister zu Grevenbroich. **G. Hartmann** zu Grevenbroich.

Statistischer Anhang für die

Stationen.	Zur Station zu rechnen.	Entfernung von der Station in Meilen.	Seelenzahl		Gewerbetreibende La. A bis L.
			der Ortschaften.	insgesamt.	
Grevenbroich			3212		138
Wevelinghoven	1/3		2560		122
Elsen	1/3		2786		86
Gusdorf	1/3		1922		74
Hemmerden	1/3		2258		64
Neurath	3/4		1919		58
Caster-Königshoven	1		3948		134
Bedburg	1 1/2		<u>2963</u>	21568	81
Jüchen-Neukirchen			5003		174
Kelzenberg	1/8		1846		42
Garzweiler	2/5		2614		86
Bedburdyk	1/2		3241		94
Keyenberg	4/5		2852		82
Immerath	4/5		2866		71
Kirchherten	1		<u>2736</u>	21158	73
Odenkirchen			7800		235
Wanlo	3/5		1545		51
Wickrath	1/5		4753		200
Dahlen	3/4		<u>6090</u>	20188	229
Rheydt			10990		572
Giesenkirchen	3/8		<u>3800</u>	14790	133
Gladbach			21812		861
Neuwerk	1/2		4294		129
Hardt	2/3		<u>2457</u>	28563	81
				106275	3870

Strecke Grevenbroich-Gladbach.

Fabriken, Brauereien und Brennereien.	Handwerker ohne Maschinenweber.	Klassen- und Einkommensteuer.	Gewerbe-Steuer.	Grund-Steuer.	Gesamt-Steuer.	Güterverkehr ohne Kohlen in Centnern.	Kohlen-Verbrauch in Centnern.
41	149	3660	627	3758	8045	96500	68000
6	85	2695	496	2545	5736	65000	37500
4	137	2137	341	2480	4958	300000	126000
3	62	928	—	1214	2142	20000	15000
5	113	1477	251	2496	4224	38500	26000
4	—	1686	229	2473	4388	31000	4000
8	105	4064	456	5635	10155	48000	44500
4	20	2934	424	4268	7626	32000	29000
24	845	4207	998	4161	9366	515000	195000
—	297	1780	142	2974	4896	30000	21500
4	53	2722	431	3632	6785	31000	29500
7	357	3089	335	3704	7128	35500	31500
5	348	1934	280	3123	5337	49000	37500
3	145	2351	199	4221	6771	31500	34500
3	54	2812	240	4269	7321	28000	32500
57	889	3040	1169	3242	7451	354000	278500
4	180	969	209	1259	2437	28500	18000
41	523	3190	1159	3123	7472	—	—
21	800	5137	1085	4566	10788	—	—
162	1035	11068	4301	2815	18184	—	—
—	650	2249	529	1953	4731	—	—
292	636	18000	6978	5442	30420	—	—
52	615	2616	528	1725	4869	—	—
35	526	1627	427	1499	3553	—	—
785	8624	86372	21834	76577	184783	1773500	728500
							2.502.000



*Uebersichts-Karte
der
Gladbach, Coelner-Eisenbahnlinie.*

*Uebersichts-Kärtchen
für die drei verschiedenen projec-
tirten Abzweigungen von der
Aachen-Düsseldorf-Eisenbahn.*