

Denkschrift

zum Antrage der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft

d. d. 30. Dezember 1869

auf Substituierung der Linie Gladbach-Odenkirchen-Zülich-Düren

an Stelle der durch Allerhöchste Ordre vom 26. Sept. 1868

concessionirten Linie von Erkelenz über Zülich
nach Düren.

1870.

Druck von Jos. Brandts in Erkelenz.

Denkschrift

zum Antrage der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft d. d. 30. Dezember 1869
auf Substituierung der Linie Gladbach-Odenkirchen-Zülich-Düren an Stelle der
durch Allerhöchste Ordre vom 26. Sept. 1868 concessionirten
Linie von Erkelenz über Zülich nach Düren.

Vorerst danken den hohen Provinzialbehörden die gehorsamst Unterzeichneten
auf's verbindlichste für die Gewogenheit, mit der sie, unter Vorlage der Akten über
die rubricirte Angelegenheit, durch Vermittelung des hiesigen Königlichen Landraths-
Amtes, zur Aeußerung aufgefordert worden sind.

Wir verschweigen es dabei nicht, wie wir es unendlich bedauern, daß uns
nicht früher über die letzten Bestrebungen der Gegner officielle Kenntniß gegeben
worden ist. Wir wären alsdann in die Lage gekommen, die chaotischen Angaben
zu berichtigen, die heute noch amtlichen Aktenstücken zur Unterlage dienen und daher
die Stellung erklären, welche das Königl. Ministerium für Handel, Gewerbe und
öffentliche Arbeiten der Stadt Erkelenz gegenüber hat einnehmen zu müssen geglaubt.
In der Kürze einer Frist von 8 Tagen, die uns gegeben, beschränken wir uns
auf folgende Auseinandersetzung, welche die durch Allerhöchste Ordre vom 26. Sep-
tember 1868 bereits entschiedene und nunmehr abermals wieder zur Entscheidung
vorgebrachte Frage vom historischen, rechtlichen, technischen und staatswirthschaftlichen
Standpunkte aus zu Gunsten der Stadt Erkelenz zu lösen anstrebt.

Schon beim Ausbau der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn hatte die Stadt Erkelenz mit vielfachen Widerwärtigkeiten zu kämpfen. Sie kam unter anderem in die Lage, nachweisen zu müssen, daß der vorgeschützte Höhepunkt bei Erkelenz kein Hinderniß sei, um die Bahnlinie unmittelbar bei Erkelenz vorbeizuführen und dort den Bahnhof anzulegen. Die Vermessungen, welche die Stadt auf ihre eigenen Kosten vornehmen ließ, hatten bei der dankenswerthen Unterstützung der hohen Staatsbehörde den gewünschten Erfolg und die Stadt opferte im Verlaufe des Baues um so lieber 2000 Thlr. zur Beschaffung des Bahnhofsterrain, als jedem Gegendkundigen sich die Ansicht aufdrängte, daß die in dem Artikel 4 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 21. August 1846 vorgesehene Eisenbahn-Verbindung zwischen der Aachen-Düsseldorfer und der Rheinischen Eisenbahn, welche die Gesellschaft via Jülich nach Anordnung des Staates dereinst auszuführen verpflichtet wurde, bei weitem am schicklichsten Erkelenz zum Ausgangspunkte haben werde. Als daher einige Jahre später die Direction die Frage des Anschlusses ventiliren ließ, trat die Stadt Erkelenz mit ihrem Projecte unbeirrt vor und ließ auf eigene Kosten dasselbe bearbeiten durch Aufnahme von Uebersichtskarten und Nivellements-Plänen im Gegensaße von anderen Concurrenz-Projecten, wie Jülich-Baal, Jülich-Linderen, Jülich-Rheydt u. c. Die strittige Frage wurde aber damals nicht definitiv zum Austrage gebracht, wenn man auch an maßgebender Stelle für die Linie Jülich-Baal inclinirte; sie ruhte bis zu dem Zeitpunkte, wo die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn käuflich in den Besitz der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft überging. Die Fusion vollzog sich bekanntlich im Jahre 1864 und wurde beurkundet durch Vertrag vom 7. Mai, genehmigt durch Allerhöchsten Erlaß vom 27. Juni desselben Jahres, und im Artikel 5 des Vertrages — soweit es hier zu notiren nöthig ist — bestimmt:

„Der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft obliegen ferner ohne weiteres nach Erwerbung der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn die Verpflichtungen, welche der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft unter Nr. 4 der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 21. August 1846 bezüglich einer Eisenbahn-Verbindung zwischen der Aachen-Düsseldorfer und der Rheinischen Bahn über Jülich auferlegt worden sind.“

Es ist erheblich, hervorzuheben, daß bei der Wiederaufnahme der Anschlußfrage mehrere Einwohner von Gladbach, Odenkirchen, Neukirchen u. c. den Anschluß über diese Ortschaften begehrt und diesem Begehren namentlich durch eine den Ministerial-Akten angeschlossene Denkschrift an den Herrn Handels-Minister d. d. 15. August 1865 Geltung zu verschaffen suchten. Diese Denkschrift — unterzeichnet an erster Stelle vom Herrn Landrath Schubarth zu Gladbach, an letzter Stelle von dem Herrn Peter Busch, Spinnereibesitzer zu Neukirchen — war namentlich gegen die zur Zeit

in Aussicht genomme Linie Jülich-Baal gerichtet und lag uns zur Zeit zur Aeußerung vor. Die Entscheidung des Herrn Ministers indeß, mitgetheilt durch Ober-Präsidental-Beflügung, lautete so:

Die Königliche Regierung benachrichtige ich ergebenst mit Bezug auf den gefälligen Bericht vom 4. vorigen Monats l. 23,989, daß der Herr Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten durch Erlaß vom 13. dieses Monats für die nach dem Vertrage vom 7. Mai vorigen Jahres von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Ausführung zu bringende Verbindungsbahn zwischen der Aachen-Düsseldorfer und Rheinischen Eisenbahn die Linie Düren-Jülich-Erfelenz als diejenige, welche den Interessen des Verkehrs und der betheiligten Landestheile am meisten entspricht und daher vor der projektirten Richtungslinie Gladbach-Rheydt-Jülich-Düren den Vorzug verdient, zur Ausführung bestimmt hat.

Coblenz, den 15. Dezember 1865.

Der Ober-Präsident der Rheinprovinz:
gez. von **Pommer-Esche.**

An die Königliche Regierung zu Aachen. Nr. 10,067.

Sonach sollte einer der heißesten Wünsche der Stadt Erfelenz und Umgegend in Erfüllung gehen. Aber die Herren Schubarth und Genossen gaben sich bei dieser hohen Entscheidung nicht zufrieden, gingen vielmehr in einer ausführlichen, die Stadt Erfelenz in den Staub tretenden, Odenkirchen hervorhebenden Denkschrift an den Herrn Handels-Minister d. d. im Januar 1866, die uns leider erst jetzt zu Gesicht kommt, entschieden dagegen an. Der Herr Minister indeß rescribirt unter'm 24. November 1866 an die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld:

„In Verfolg meiner Mittheilung vom 24. Oktober cr. benachrichtige ich die Königliche Eisenbahn-Direktion, daß des Königs Majestät durch Ordre vom 12. November cr. die Anlage einer Eisenbahn von Erfelenz über Jülich nach Düren nebst Zweigbahn von Jülich über Eschweiler in das Stolberger Thal, unter Vorbehalt der seiner Zeit näher zu bestimmenden Bedingungen genehmigt haben, und sehe nunmehr der Einsendung eines bezüglichen Nachtrages zu den Statuten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft behufs Erwirkung der Concessionsertheilung entgegen.“

Die Allerhöchste Concessions- und Bestätigungs-Urkunde erfolgte unter'm 26. September 1868 (Gesetz-Sammlung 1868 S. 890), wodurch den Anträgen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, wie sie im Nachtrage zum Statut d. d. 14. August 1868 enthalten sind, deferirt wurde.

Der Allerhöchste Erlaß lautet, so weit die Worte zur Sache entscheidend sind, so :

Nachdem von Seiten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft beschlossen worden ist, die in §. 5 des mit ihr unter'm 7. Mai 1864 vereinbarten Vertrages vorgesehene Eisenbahn-Verbindung zwischen der Aachen-Düsseldorfer und der Rheinischen Bahn über Jülich in der Richtung **von Erkelenz** über Jülich nach Düren auszuführen, sowie auf Grund des §. 4 ihres unter dem 22. September 1867 von uns bestätigten Statuten-Nachtrags eine Zweigbahn von Jülich über Eschweiler in das Stolberger Thal, und eine Zweigbahn von M.-Gladbach nach Odenkirchen und weiter in der Richtung nach Neukirchen herzustellen, wollen Wir der gedachten Gesellschaft zu dieser Erweiterung ihres Unternehmens unter den in dem beigefügten, von Uns hierdurch bestätigten Statuten-Nachtrage enthaltenen Bedingungen die landesherrliche Genehmigung hiemit ertheilen.

Der erwähnte Nachtrag, enthält folgende in Betracht zu ziehende Bestimmungen :

- §. 1. In Ausführung der von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft in §. 5. des Vertrages vom 7. Mai 1864 über die Erwerbung der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn übernommenen Verpflichtung zur Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen der Aachen-Düsseldorfer und der Rheinischen Eisenbahn, und auf Grund des Beschlusses der Gesellschafts-Deputation und der Königl. Eisenbahn-Direktion vom heutigen Tage, gemäß §. 4. des unter dem 22. September 1867 Allerhöchst bestätigten Statut-Nachtrages, wird das Unternehmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft 1) auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Erkelenz über Jülich nach Düren, 2) auf den Bau und Betrieb der Zweigbahnen von Jülich über Eschweiler in das Stolberger Thal, und von M.-Gladbach nach Odenkirchen und weiter in der Richtung nach Neukirchen, nebst denjenigen zur Belebung des Verkehrs dienlichen Anschlußbahnen zu gewerblichen Anlagen und Etablissements, deren Ausführung vom Königl. Handels-Ministerium genehmigt wird, ausgedehnt.
- §. 3. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft wird den Bau der Bahn von M.-Gladbach nach Odenkirchen unverzüglich nach Ertheilung der landesherrlichen Concession beginnen und diese Bahn längstens im Laufe des folgenden Jahres betriebsfähig herstellen.

Die Bahn von Erkelenz über Jülich nach Düren, nebst Zweigbahn von Jülich nach Eschweiler in das Stolberger Thal **verpflichtet** sie sich, innerhalb der vom Königl. Handels-

Ministerium nach Anhörung der Gesellschafts-Vorstände und unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft festzusetzenden Frist zu vollenden.

Wir glauben an dieser Stelle darauf aufmerksam machen zu sollen, daß die fortgesetzten Bemühungen der Herren Schubarth und Genossen für die Linie Gladbach-Odenkirchen-Neufkirchen-Zülich also nur den Erfolg hatten, daß die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft sich entschloß, für den Industrie-Bezirk Odenkirchen-Neufkirchen eine Zweigbahn von Gladbach aus herzustellen, im übrigen aber bei der Linie Erkelenz-Zülich verblieb. Damit durften treue Leute nach dem Wahrspruche „rex locutus est, res decisa est“ die Sache doch endlich für abgemacht halten. Die beteiligten Städte Erkelenz, Zülich, Düren, Stolberg, Eschweiler, in Verbindung mit der Königlichen Handelskammer zu Stolberg, hatten daher nichts eiligeres zu thun, als für den schleunigen Ausbau der Allerhöchst concessionirten Bahnen überall vorstellig zu werden. Der Herr Handels-Minister rieth eine Verständigung mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft an. Den zu diesem Zwecke bei dem Herrn Geheimen Commerzienrathe Daniel von der Heydt, als Präsidenten der Deputation der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn erschienenen Repräsentanten der beteiligten Städte wurde die überraschende Antwort zu Theil, daß aus den betreffenden Kreisen zunächst das sociale Bedürfniß und die Rentabilität der Bahnlinien nachzuweisen sei. Dieser jedenfalls in diesem Stadium der Sache auffallend erscheinenden Aufgabe wurde dennoch bereitwilligst entsprochen durch Einreichung einer Denkschrift d. d. 3. Februar 1869, unterzeichnet von den Mitgliedern der vorgedachten Handelskammer und von den Vertretern der vorgedachten Städte, worauf der Herr Geheime Rath von der Heydt unter'm 5. Mai 1869 im wesentlichen rescribirte:

„Inzwischen habe ich aus dem statistischen Theile der Druckschrift mich von der für die Interessen der berührten Kreise nicht zu bezweifelnden Dringlichkeit der Ausführung der Bahn überzeugt, und darf die Hoffnung aussprechen, daß mit dem Frühjahr 1870 mit dem Bau begonnen werden könne“,

übereinstimmend mit der Notiz im Jahresberichte über die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Bahn d. d. Juni 1869 dahin:

„Die Special-Baupläne der Bahnstrecke von Erkelenz über Zülich nach Düren und Stolberg, $7\frac{1}{2}$ Meilen lang, sind zum Abschluß gebracht.“

Wir dürfen nicht unerwähnt lassen, daß auf Grund umgelaufener Gerüchte, daß die Herren von Gladbach-Odenkirchen-Neufkirchen, trotz Allerhöchster Entschcheidung, ihre Bestrebungen fortsetzen würden, der Herr Abgeordnete für Erkelenz

beauftragt wurde, die Sachlage im Plenum des Hauses, wo thunlich, zur Sprache zu bringen. Das geschah in der Plenarsitzung vom 24. Februar 1869 (Stenographischer Bericht S. 1890), indem der Herr Abgeordnete seinem Vortrage die Allerhöchste Entscheidung zur Grundlage dienen ließ, nicht voraussetzend, daß es trotz aller herumgetragenen Gerüchte je möglich werden könne, unter den gegebenen Verhältnissen das königliche Wort ohne alle Bedeutung erscheinen zu lassen. Daß wir uns mit dem Herrn Abgeordneten in einem gröblichen Irrthume befunden, darüber belehrt die unter'm 6. April 1869 an den Herrn Handelsminister gerichtete und den Ministerialakten angeschlossene Denkschrift, ausgehend von einem s. g. Comité für den Bau der Neufkirchen-Zülicher Eisenbahn zu Tiz, einem Orte im Kreise Zülich, welches unter einer andern Firma ganz genau dieselben Bestrebungen verfolgt, wie die Herren von Gladbach-Ddenkirchen-Neufkirchen und von diesem notorisch dirigirt wird. Auch dieses Schriftstück ist, wie die früher erwähnten, auf Kosten der Wahrheit ausgeschmückt mit allen möglichen Verunglimpfungen der Stadt Erkelenz.

Das königliche Handels-Ministerium, an das sich die gehorsamst Unterzeichneten unter'm 24. März und 27. September 1869 mit der Bitte um Aufschluß wandten, entsprach zu unserm innigsten Bedauern diesen Anträgen nicht, verfügte dagegen durch Erlaß vom 30. Juni ejusd., unterzeichnet „im Auftrage v. Wolf“, an das gegnerische Comité zu Tiz im wesentlichen dahin, daß die Vorstände der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft dem Antrage auf Fortführung der Gladbach-Ddenkirchen-Neufkirchener Linie nach Zülich, statt der Allerhöchst concessionirten Linie von Erkelenz nach Zülich, näher treten würden, wobei aber bei dem Umstande, daß die beantragte Linie eine Mehrbaulänge von 1 Meile betrage, erwartet werde, daß das Comité die Terrain-Erwerbungen vermittele, sei es durch unentgeltliche Hergabe oder doch wenigstens gegen mäßige Durchschnittspreise.

In dieser Sachlage blieb der bedrohten Stadt Erkelenz nur die Pflicht übrig, die Hülfe des Hauses der Abgeordneten anzurufen. Aus dem bei den Akten befindlichen gedruckten Berichte der Commission für Handel und Gewerbe d. d. 18. Dezember 1869 konstatirt, daß diese Fachcommission über die unter'm 25. Oktober 1869 eingereichte Petition den einstimmigen Beschluß gefaßt, letztere zu dem Ende der königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen, daß die geeigneten Anordnungen zur sofortigen Ausführung der Eisenbahn Erkelenz-Zülich erlassen werden, sich dabei besonders auf die **Allerhöchste** Entscheidung d. d. 26. September 1868 stützend und darauf, daß die Nachsuchung und Ertheilung der Konzession vom 26. Septbr. 1868 den Charakter einer Pflichterfüllung trage auf Grund der vorhergegangenen Verhandlungen und einer Erledigung der über die Wahl der Linie bei allen Betheir-

ligten erhobenen Streitpunkte und endlich darauf, daß Eisenbahn-Concessionen ohne die ernste Absicht des Concessionirten, den Bau auszuführen, und ohne die ernste Absicht der Staatsregierung, die Bauausführung zu verlangen, gemeingefährlich seien und unter Umständen in zerstörender Weise auf die Entwicklung des Volkswohlstandes einwirken könnten. Dieser Beschluß wurde in der Commissions-Sitzung vom 1. Dezember 1869 gefaßt und hatte zur Folge, daß vom 4. bis 6. Dezember nicht weniger wie 6 Petitionen der Gegner einliefen mit dem gleichlautenden Antrage auf Verlegung der Bahnlinie im Sinne des Herrn Schubarth und Genossen. In der Sitzung vom 11. Dezember ejusd. beschloß die Fach-Commission ebenso einstimmig, über diese Petitionen der Gegner zur Tagesordnung überzugehen. Leider kam diese Prozedur, da am 12. Februar cr. die Auflösung des Hauses erfolgte, im Plenum nicht zur Verhandlung. Der Herr Abgeordnete Schubarth benutzte aber noch die letzte Stunde zur Formulirung folgenden Antrages d. d. 8. Februar, den er im Abgeordneten-Hause mit Unterschriften versehen ließ:

„Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen:

über die Petitionen, sowohl der Stadtverordneten-Versammlung und des Eisenbahn-Comités der Stadt Erkelenz, als auch der Vertreter und Bewohner der Gemeinden Odenkirchen, Neufkirchen, Zimmerath, Eiz, Rödigen und Garzweiler zur Tagesordnung überzugehen, in der Erwartung, daß die Königl. Staats-Regierung die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft anhalten werde, in Ausführung der derselben obliegenden Verpflichtung, den Bau der Verbindungsbahn zwischen der Aachen-Düsseldorfer und der Rheinischen Eisenbahn über Jülich in der den öffentlichen Interessen am meisten entsprechenden Richtung baldigst zur Ausführung zu bringen.“

Das ist der historische Hergang der Sache, mit dem gehorsamsten Hinzufügen, wie die ministeriellen Akten ergeben, daß sich die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft erst durch Eingabe d. d. 30. Dezember 1869, also zur Zeit, wo die Angelegenheit im Hause der Abgeordneten im vollen Zuge war, beim Herrn Handels-Minister um Verlegung der Linie zu Gunsten von Gladbach-Odenkirchen-Neufkirchen 2c. 2c. beworben hat.

Was zunächst den absichtlich wörtlich vor wiedergegebenen Antrag der Herren Abgeordneten Schubarth und Genossen betrifft, der allerdings 107 Unterschriften zählt, aber doch nur $\frac{1}{3}$ der Abgeordneten-Zahl erreicht, so glauben wir entschieden gegen die Auffassung protestiren zu müssen, welche das Königl. Handels-Ministerium darüber in dem Erlasse vom 16. Februar cr., womit die Akten an die Provinzial-Behörden gelangt sind, kundgegeben hat.

Wer mit den parlamentarischen Bräuchen bekannt sein will, der wird wissen, was, bei aller Verehrung gegen die Herren Abgeordneten, von der Mehrzahl solcher Unterschriften, die in kurzer Vorlage ohne Motivirung im Abgeordneten-Hause gesammelt zu werden pflegen, zu halten ist, namentlich in einer so complicirten Angelegenheit, wie die vorliegende. Zudem ist der Antrag ja so harmlos gehalten, daß die mit der Sache nicht näher Vertrauten ihn recht wohl mit ihrer Unterschrift versehen konnten, ohne sich in ihrem Votum bei der mündlichen Verhandlung gebunden zu halten. Macht sich doch auch die Kreuzzeitung in einer ihrer letzten Nummern über den kürzlich im Reichstage verhandelten Antrag, betreffend den Anschluß Badens an den Norddeutschen Bund, lustig, der, obgleich mit vielen Unterschriften versehen, trotzdem im Plenum des Hauses seinem Schicksale nicht entging; der Artikel schließt: Das Interessanteste dabei ist, daß nicht wenige der in unserem Reichstage Jedem, der es hören will, versichern, daß auch sie den Antrag nur ungerne, und nur aus Gefälligkeit für Herrn X. unterzeichnet hätten.

Der Antrag Schubarth verfolgt, soweit er die Petition der Stadt Erkelenz betrifft, die Tendenz, den Commissionsbericht, dem unter Zuziehung der Vertreter der theilhaftigen Parteien eine contradictorische Berathung der Sachmänner zu Grunde liegt, abzuschwächen resp. zu beseitigen; auf diesen Antrag, dem eine Berathung unparteiischer Sachmänner nicht vorhergegangen und der ohne jegliche Motivirung geblieben, einen entscheidenden Werth zu legen, möchte daher, sollten wir glauben, unter den gegebenen Verhältnissen das Rechtsgefühl sowohl wie der politische Anstand verbieten, es bedauernd, daß dem gegenüber in dem bezogenen hohen Rescripte des Königlich-Preussischen Handels-Ministeriums die Ausführungen des Commissionsberichtes, die oben gedrängt angegeben worden sind und worauf hier, soweit nöthig, ausdrücklich Bezug genommen wird, als hinfällig hingestellt werden.

Ein Pendant zu dieser Auffassung bildet die in amtlichen Aktenstücken aufgeworfene Einrede, daß der Petition der Stadt Erkelenz jede **privatrechtliche** Begründung fehle, und daß man daher die Petenten zur Erhebung der Beschwerde nicht für legitimirt erachten könne.

Wir wollen es dahin gestellt sein lassen, ob der Stadt Erkelenz ein nach den strengen Formen des bürgerlichen Gesetzbuches klagbares Recht zur Seite steht, aber daraus folgt noch nicht, daß sie für nicht legitimirt zu halten, im Verwaltungswege wirksame Beschwerde zu führen. Die Stadt Erkelenz mußte sich auf den Grund der tatsächlichen Verhältnisse in ihren Interessen rechtlich verletzt halten. Wir erlauben uns, auf die früher vorgetragenen factischen Verhältnisse kurz zurückzukommen. Die Stadt Erkelenz hat danach schon im Hinblick auf eine einstige Erkelenz-Zülcher Linie ein beträchtliches Opfer gebracht zur Beschaffung des Bahnhofes-

terrains; sie hat während der Reihe von Jahren, wo diese Linie in Concurrrenz mit andern Linien und namentlich der jetzt wieder aufgetauchten Linie Gladbach = Ddenkirchen = Neufkirchen = Züllich geschäftlich behandelt wurde, durch Aufnahme von Vermessungen, Aufstellung von Plänen, durch Abfassung von Denkschriften auf eigene Kosten so mit Erfolg mitgewirkt, daß, abgesehen von den andern Linien, die Petenten für die Gladbach = Ddenkirchen = Neufkirchen = Züllicher Linie zweimal durch Ministeral-Bescheide, in Uebereinstimmung mit den Anträgen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, in den Jahren 1865 und 1866 zurückgewiesen wurden, und daß endlich durch die unter'm 26. September 1868 emanirte, längst ersuchte Allerhöchste Concessions- und Bestätigungs-Urkunde, feierlichst verkündigt in der Gesefsammlung, dem Buche der Gesetze und Königlichen Verordnungen, die Jahrzehnte lang in der Schwebe gehaltene Angelegenheit — also auch durch das Königliche Wort — definitiv geregelt und besiegelt wurde. Vor allen diesen Entscheidungen und bei allen diesen Streitigkeiten sind die Behörden und theilweise die Parteien gehört und benachrichtigt worden. Die Entscheidungen erfolgten also bei voller Kenntniß der Sachlage. Damit hielt sich die Stadt Erkelenz auf den Boden vollendeter Thatfachen und des Rechtes gestellt, sie faßte mit Recht die Königliche Entscheidung gewissermaßen als ein Gemeingut für die theilhaftigen Landestheile auf, als ein *ius quaesitum*, welches *rebus sic stantibus* nicht mehr streitig gemacht werden dürfe noch könne. Geschieft's demnach und provocirt man so in kürzester Frist zweimal in derselben Sache auf die Königliche Entscheidung, so wollen wir uns äußerst subsidiarisch drauf einlassen, die in den verschiedenen Schriftstücken vorkommenden irrigen Angaben auf ihr rechtes Maß zurückzuführen, es im übrigen der Erwägung anheimgebend, ob nicht in diesem Vorgehen eine Verletzung der Ehrerbietung liegt, von der jeder loyale Unterthan durchdrungen sein soll, sobald Seine Majestät Allerhöchst Ihren Willen öffentlich und feierlichst verkündet hat. Würde doch bei gerichtlichen Entscheidungen in gleicher Sache sofort die *exceptio rei judicatae* mit Recht entgegengesetzt worden sein. Eine schmerzliche Verwunderung bewegt uns, diesen Erwägungen den nüchternsten Standpunkt des Privatrechtes entgegengestellt zu sehen.

Wir legen einen Werth darauf, zu constatiren, daß genau die Verhältnisse heut so liegen, wie sie lagen, als die ministeriellen Erlasse und die darauf gestützte Königliche Ordre ergingen, um der von dem Herrn Regierungs-Commissar in der Commissions-Sitzung gelten gemachten Neußerung entgegen zu treten, als seien inzwischen nova eingetreten, welche die Verlegung der Bahnlinie erheischten, indem die Concesslon zum Ausbau einer Linie von Gladbach nach Roermonde von einer auswärtigen Gesellschaft nachgesucht sei, und die Anwohner der Linie Gladbach = Züllich wiederholt vorstellig geworden. Wir glauben uns jeglicher Antwort auf

das letzterwähnte sog. Novum unter Bezugnahme auf die bisherigen Erörterungen dieser Denkschrift enthalten zu dürfen, und, was das erste sog. Novum anlangt, so weisen die Akten nach, daß die verschiedenen Bewerber um den Anschluß bei der Aachen=Düsseldorfer Bahn eben mit Rücksicht auf den Weiterbau nach Roermonde ihre Ansprüche zu begründen suchten. Bei den getroffenen Entscheidungen zu Gunsten der Stadt Erkelenz muß also dieses Novum von heute schon damals einer ernstern Prüfung unterworfen worden sein, und kann um so weniger von irgend einem Gewicht erscheinen, als die Linie Jülich=Erkelenz anerkanntermaßen **um 1/4 Meile** kürzer ist als die Linie Jülich=Odenkirchen=Gladbach, sodaß also dieses Novum nachgerade das Gegentheil beweist was es beweisen soll. Ein Novum zu Gunsten der Stadt Erkelenz glauben wir aber darin zu finden, daß der Herr Landrath des Kreises Heinsberg in zweien uns vorliegenden Schriftstücken d. d. 22. August 1868 und 22. Februar 1870 bei dem Herrn Handelsminister resp. bei der Königlichen Direction der Bergisch=Märkischen Eisenbahn=Gesellschaft über ein Project vorstellig geworden, welches auf eine Eisenbahn-Linie aufmerksam macht von Coblen über Erkelenz=Heinsberg=Maseik und weiter zu den nordischen Häfen als die bei weitem kürzeste und demnach empfehlenswertheste. Mit der Ausführung dieses Projectes würde einerseits um so mehr die Linie Erkelenz=Jülich gesichert erscheinen, und andererseits auch dem Kreise Heinsberg die Wohlthat einer Eisenbahn=Verbindung zu Theil, um die der Kreis Heinsberg bisher vergeblich sich bemüht hat.

Wir erlauben uns zur Erörterung der bautechnischen sowie der staatswirthschaftlichen Frage, welcher letztere mit der ersteren mehr oder weniger zusammenhängt, überzugehen. Dankbar erkennen wir es an, daß der mehr erwähnte Bericht der Königlichen Direction der Bergisch=Märkischen Eisenbahn=Gesellschaft d. d. 30. Dezember 1869 unumwunden anerkennt, daß in technischer Beziehung die Linie Erkelenz=Jülich unzweifelhaft vortheilhafter gestaltet ist, als die Richtung Gladbach=Odenkirchen=Jülich.

Dazu mußten die Erwägungen führen, daß die Betriebslänge über Erkelenz nach Jülich um mindestens $\frac{1}{4}$, Meile kürzer ist, daß die Baulänge über Odenkirchen=Neufkirchen=Jülich 1,30 Meilen mehr beträgt, als die über Erkelenz, und daß letztere weniger Curven und günstige Steigungsverhältnisse hat. Indes führen weitere Erwägungen des Berichtes, auch vom technischen Standpunkt aus, dennoch schließlich zu dem Resultate, daß der Ausbau der Linie von Odenkirchen=Neufkirchen=Jülich beantragt wird. Da wird denn unter anderem hervorgehoben, daß der Trennungs=Bahnhof Erkelenz zur Anlage einer Wasserstation nach seiner Höhenlage — erinnert an die Eingangs dieser Denkschrift erwähnte aus der Höhlenlage hergeleitete Schwierigkeit — ungeeignet sei, und in dieser Beziehung Schwierigkeiten für

den künftigen Betrieb erwarten lasse. Wir erlauben uns, gestützt auf technische Ermittelungen darauf zu erwidern, daß die auf dem Damme der Station Baal — $\frac{3}{4}$ Meile von Station Erkelenz — angelegte Wasserstation 50' Tiefe hat, die in Station Erkelenz zu errichtende nur 15' Tiefe mehr haben würde, ja die Station Erkelenz nur 4,91' höher belegen ist als das Plateau bei Tix, wo ja ebenfalls eine Station errichtet werden soll. Diese Paar Fuß Mehrtiefe wird man denn doch wohl beim heutigen Standpunkte der Technik nicht zum Gegenstande einer Schwierigkeit erheben wollen. Wenigstens versichern die hiesigen Techniker, daß sie erbötig seien, sich zu verpflichten, gerade bei der Station Erkelenz den ergiebigsten und ausdauerndsten Brunnen ohne alle Schwierigkeiten herzustellen. Erfahrungsmäßig steht nämlich fest, daß die Brunnen bei Erkelenz die reinsten und wasserreichhaltigsten der Gegend sind, weil die Quelle aus einer reinen Kiesschicht sprudelt, während die meisten Brunnen der Nachbarstationen aus Sumpfs- und Schlamm-schichten bestehen, und daher dem Vernehmen nach bereits mehrfache Betriebsstörungen herbeigeführt haben. Wir bitten daher unterstellen zu dürfen, daß diese vorgeschützte Schwierigkeit ernstlich weiter nicht aufrecht erhalten wird.

Wenn sodann der Bericht der Königlichen Direction deshalb die Linie Odenkirchen-Zülich für bautechnisch practicabler hält, weil damit eine Seitenlinie gespart würde, während die Erkelenz'er Linie neben der Odenkirchen'er Zweigbahn eine besondere Bahn bilden und den ganzen Betriebs-Apparat einer Zweigbahn für sich erfordern würde, so halten wir dafür, daß dieses Bedenken mit der daran geknüpften Betrachtung über die Gefährlichkeit von zu vielen Seiten- und Zweigbahnen ebenfalls fallen gelassen werden müsse, angesichts der bereits erwähnten Vortheile der Erkelenz'er Linie, und des Umstandes, daß zur Belästigung des Publikums auf der Linie Odenkirchen-Zülich zwei Stationen mehr hergestellt werden sollen und zwar in geringer Entfernung voneinander und daß die Kosten für den angeblich mehr erforderlichen Betriebs-Apparat hinlänglich dadurch gedeckt werden, daß die Gesellschaft für den Ausbau der Linie Gladbach-Odenkirchen-Zülich mindestens $\frac{1}{2}$ Million Thaler an Baukosten mehr aufzubringen hat. Auch die künftigen Betriebskosten dieser Linie würden, weil sie länger und kostspieliger zu unterhalten ist, handgreiflich mehr oder weniger erheblich sein. Dazu passen denn noch die gebräuchlichsten Bemerkungen, daß der hiesige Bahnhof einen solchen unbenutzten Umfang hat, daß die erforderliche Erweiterung einen kaum nennenswerthen Kostenaufwand erheischen würde, und daß es rathsam ist, abzuwarten, ob und zu welcher Höhe die von den Gegnern in Aussicht gestellten Geldofferten sich realisiren werden, sofern daran kaum zu erfüllende Bedingungen geknüpft sind, abgesehen davon, daß von anderen Standpunkten aus ein solches Gebahren kaum zu begünstigen sein dürfte.

Es kommt aber nun vor Allem darauf an, die thatsächlichen Verhältnisse festzustellen, woraufhin aus staatswirthschaftlichen Gründen die Verlegung der Bahn von der Königlichen Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft mitbeantragt wird:

1) Meint die Königliche Direction in ihrem Berichte, für die Linie Gladbach-Ddenkirchen-Neufkirchen-Zülich sei entscheidend, daß die Stadt Gladbach, welche jetzt schon eine überwiegende Bedeutung zc. zc. besitzt und fortwährend in einem kräftigen Aufschwunge begriffen sei, sich wegen der daselbst zusammentreffenden Bahnen und der noch in Aussicht stehenden Projekte, ganz besonders zu einem Centrum des Eisenbahn-Verkehrs der linken Rheinseite geeignet sei. Aber, indem wir erwiedern, bleibt denn der Stadt Gladbach nicht das Centrum vor wie nach, mag die Bahn über Ddenkirchen oder über Erkelenz die Richtung nehmen, da ja die Bergisch-Märkische Mutterbahn eben von Erkelenz aus über Rheydt nach Gladbach führt. Die beiden gedachten Städte haben nur ein ganz secundäres Interesse bei dem Ausbau der Linie Ddenkirchen-Neufkirchen-Zülich, weil ihnen der Hauptverkehr auch via Erkelenz zusießt. Uebrigens können wir hier die Frage auf sich beruhen lassen, ob und wie weit es staatswirthschaftlich und technisch sich überall vertheidigen läßt, bedeutende Bahnen an einem schon überfüllten und in der Umgebung beschränkten Orte zu einem Knotenpunkte zu vereinigen.

2) Erwägt der Bericht, daß die Linie Gladbach-Ddenkirchen-Zülich durch einen industriereichen, reichen und entwickelungsfähigen Bezirk führe, während die Linie Erkelenz-Zülich nur wenige ackerbaureibende und schwach bevölkerte Dtschaften berühre.

Um thatsächlichen Entstellungen dieser Art, die aus der Vorstellung der Herren Schubarth und Genossen d. d. Januar 1866 datiren und reproducirt werden, wirksam entgegen zu treten, haben wir es uns nicht verdrießen lassen, nachfolgende Tabellen zusammenzustellen, über deren Richtigkeit schon ein Blick auf die angeschlossene Uebersichtskarte, ebenfalls zu diesem Zwecke im März 1870 angefertigt, belehren dürfte.

Uebersichts-Tabelle

- 1) der durch die projectirte Verbindungslinie Gladbach-Ddenkirchen-Zülich, sowie der Verbindungs-Linie Düren-Zülich-Erkelenz berührt werdenden Dtschaften mit deren Bevölkerung und Entfernung an den betreffenden einzelnen Stationen und
- 2) der Gesamt-Frequenz der Gladbach-Ddenkirchen-Zülicher, sowie der Gladbach-Erkelenz-Zülicher Linie.

Glabbach = Odenkirchen = Jülicher Eisenbahnproject betreffend.

Die in dem Promemoria des Glabbach = Odenkirchen = Jülicher Eisenbahn = Comites vom Januar 1866 zu Gunsten dieser Linie aufgeführten Ortschaften sind wie nachstehend ersichtlich auf $\frac{1}{2}$ bis $17 \frac{20}{100}$ Meile von den betreffenden Stationen entfernt angenommen und ergeben wie hier folgt:

		Entfernung in Meilen.	Anzahl der Seelen.
a.	Station Neufkirchen von Wanlo	0,50	1532
	do. " Keyenberg	0,55	659
	do. " Borschenich	0,43	717
b.	Station Garzweiler von Pesch	0,35	252
	do. " Lüzgerath	0,60	112
	do. " Summerath	0,53	906
	do. " Holzweiler	0,85	1541
	do. " Zackerath	0,55	700
c.	Station Titz	—	1201
	do. " Obherten	0,23	370
	do. " Gevelsdorf	0,42	451
	do. " Hasselsweiler	0,42	737
	do. " Müng	0,60	639
	do. " Spiel	0,42	356
	do. " Amelen	0,28	339
	do. " Rödigen	0,60	1236
	do. " Günsten	0,60	768
	do. " Welldorf	0,80	681
Summa:			13,197

Dagegen sind in demselben Promemoria zu Gunsten der Erkelenzer Linie nur die 5 kleinsten Ortschaften aufgeführt, nämlich:

Kaxem mit	645
Klein = Bouslar	198
Hottorf	597
Ralshoven	184
Koffern	443

Summa: 2067

Erkelenz - Jülicher Eisenbahnproject

betreffend.

Anstatt der umstehenden vom Gladbacher Comité zu Gunsten für Erkelenz aufgeführten 5 kleinen Ortschaften mit 2067 Seelen gehören zu der Erkelenzer Linie nach der amtlichen Zusammenstellung und im nämlichen Verhältniß der Entfernung wie bei der vorgedachten Linie im Umkreise der Station Hottorf 26 Ortschaften wie nachstehend ersichtlich:

		Entfernung in Meilen.	Anzahl der Seelen.
a.	Station Hottorf	—	597
	„ Hottorf von Koffern	0,19	443
	do. „ Kalshoven	0,26	166
	do. „ Gevelsdorf	0,46	434
	do. „ Glimbach	0,46	540
	do. „ Gevenich	0,35	931
	do. „ Sompesch	0,35	262
	do. „ Müng	0,35	639
	do. „ Kl.=Bouslar	0,40	227
	do. „ Gr.=Bouslar mit Erzelbach	0,42	957
	do. „ Görrenzig	0,52	1087
	do. „ Lövenich	0,52	2045
	do. „ Kagem und Hauerhof	0,52	645
	do. „ Hasselsweiler	0,52	737
	do. „ Rurich	0,56	375
	do. „ Teß	0,56	437
	do. „ Broich	0,73	689
	do. „ Linnich mit Breidenbend u. Rischmühlen	0,73	1682
	do. „ Mersch	0,73	736
	do. „ Patteren	0,73	482
	do. „ Spiel	0,73	356
	do. „ Mehr u. Höfe	0,73	58
	do. „ Tiz u. Betgenhausen	0,73	1200
	do. „ Dackweiler u. Zsenkrath	0,65	45
	do. „ Amelen	0,85	339
	do. „ Holzweiler nebst Höfe	0,85	1541
	do. „ Brachelen	0,85	2535

Summa :

20,179

Uebersichts - Tabelle

der Gesamt-Frequenz zwischen Gladbach und Jülich
mit den Stationen

a. auf der Linie Gladbach = Ddenkirchen =
Jülich:

	Entfernung in Meilen.	Anzahl der Seelen.
Gladbach mit	—	22,951
Gladbach von Rheydt	0,42	11,417
Rheydt „ Müllfort	0,28	—
Müllfort „ Ddenkirchen	0,30	7353
Ddenkirchen „ Neufkirchen	0,60	3009
Neufkirchen „ Garzweiler	0,65	2559
Garzweiler „ Tiz	1,20	1200
Tiz „ Jülich	1,35	3953
Summa	4,80	52,442

Hierzu die vom Glad-
bacher Comité aufgeführ-
ten Orte mit

Summa	—	11,996
Summa	—	64,438

b. auf der Linie Gladbach = Erkelenz
Jülich:

	Entfernung in Meilen.	Anzahl der Seelen.
Gladbach mit	—	22,951
Gladbach von Rheydt	0,42	11,417
Rheydt „ Wickrath	0,60	4759
Wickrath „ Erkelenz	1,18	5307
Erkelenz „ Gottorf	1,35	597
Gottorf „ Jülich	1,15	3953
Summa	4,70	48,984

Hierzu die übrigen
der Station Gottorf
zufallenden Orte im
Verhältniß der Dden-
kirchener Linie

Summa	—	20,909
Summa	—	69,893

Hieraus ergibt sich, daß der Station Gottorf auf der Linie Jülich = Erkelenz, statt 5 Ortschaften mit 2067 Seelen, 25 Ortschaften mit 20,109 Seelen zugewiesen werden müssen, so daß die Frequenz dieser einen Station Gottorf jene der 3 Stationen auf der Linie von Neufkirchen = Garzweiler = Tiz sogar um 6982 Seelen übersteigt und daß die Gesamtfrequenz der Linie Erkelenz = Jülich die der anderen Linie um 5455 Seelen übersteigt.

Im Wesentlichen verhält es sich ganz in derselben Weise, wenn der Bezirk Neufkirchen = Tiz zc. zc. nach Jülich industriereich und entwicklungsfähig genannt wird, während der von Erkelenz nach Jülich als nur mit wenigen ackerbautreibenden Ortschaften versehen, hingestellt wird. Auf den genannten Strecken beider Linien ist bis jetzt keine nennenswerthe Industrie, wohl aber eine fast gleiche allgemeine Wohlhabenheit, und daher auch, wenn man will, eine gleiche Entwicklungsfähigkeit. Jeder, dem die Verhältnisse näher bekannt sind, wird es nicht verkennen, daß in dieser Beziehung in keinerlei Weise der Linie Neufkirchen = Jülich irgend ein Vorzug

gebührt, der aber in den verschiedenen Schriftstücken mehr oder weniger in Anspruch genommen wird. Das aber ist handgreiflich, daß die eine Station Hottorf auf der Erkelenzer Linie, als eben im Herzen vom Jülicher Lande belegen, wie sie weit mehr Bevölkerung hat als 3 Stationen der gegnerischen Linie, auch in Bezug auf den localen Gütertransport diese 3 Stationen übertreffen wird.

Wir brauchen kaum daran zu erinnern an dieser Stelle, daß dem Industrie-Bezirk Odenkirchen-Neukirchen dadurch Genüge geleistet worden, daß die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft sich zur Zeit entschloß, für diesen Bezirk eine Zweigbahn nach Gladbach zu bauen, für die ebenfalls in dem Allerhöchsten Erlaß vom 26. Septbr. 1868 die Concession erteilt wurde, und die bis heute bereits bis Odenkirchen ihre Vollendung erhalten hat, so daß dieser Bezirk bereits im Besitze der für ihn vorgesehenen Schienenverbindung ist.

3) Erwägt der Bericht der Königlichen Direction, sich wieder fußend auf die Vorstellungen von Gladbach aus, daß die Stadt Erkelenz, die nun seit 17 Jahren eine Eisenbahn habe, irgend welche industrielle Lebensentwicklung nicht erkennen lasse, letztere somit auch nicht von der gewünschten Linie zu erwarten sei.

Dieser Auffassung liegt, wie es scheint, die Statistik des Kreises Erkelenz, herausgegeben vom Königlichen Landraths-Amte über die Jahre 1859, 60 und 61, die selbstredend heute antiquirt ist, zu Grunde. Indem wir die Prämisse dieser Auffassung entschieden bekämpfen, halten wir am wenigsten die Schlussfolgerung für richtig; diese wäre richtiger: so darf man um so weniger der Stadt Erkelenz die Allerhöchst concessionirte Eisenbahn entziehen, weil ja eben erst der Conflus von Verkehrswegen so entschieden auf die Hebung eines Platzes einwirkt, wofür die Stadt Gladbach und Umgegend den sprechendsten Beweis liefert.

Wir wollen es aber nicht in Abrede stellen, daß dem Emporblühen der Stadt Erkelenz, deren Bewohner bis zur Herstellung der Aachen-Düsseldorfer Bahn sich lediglich mit Ackerbau befaßten, in industrieller Beziehung manche Hindernisse entgegenstanden, die sicherlich vor einigen 40 Jahren auch von den Städten Gladbach, Rheydt, Biersen zu bekämpfen waren und mit Glück bekämpft worden sind. Diese Frist gönne man auch der Stadt Erkelenz zur Entwicklung, und der Boden, der bereits jetzt präparirt ist, wird auch in industrieller Beziehung bald die besten Früchte tragen, auch in solchem Maße, daß die Bestrebungen der Bewohner sich denen der industriellen Nachbarstädte würdig zur Seite stellen.

Bis vor noch nicht langer Zeit waren die Weber der verschiedenen Branchen aus der Stadt Erkelenz und Umgegend lediglich den Fabrikanten der Nachbarstädte dienstbar und zwar mit 2000 Webstühlen, wie auch vielfach noch heute, allein seit einer Frist von ca. 6 Jahren bestehen in der Stadt selbst schon 8 Stuhlwaaren-

Fabriken von größerem Anfange, zwei noch in jüngster Zeit etablirt, gerade mit Rücksicht auf die Allerhöchst concessirte Bahnlinie von hier via Jülich=Düren. Mit Rücksicht hierauf stiegen die Grundstücke enorm mit massenhaften Nachfragen, so daß ein Bauplatz in der Eisenbahnstraße von 46 Ruthen zu 1300 Thlr. veräußert wurde.

Folgende kleine Uebersicht, die der Eile wegen auf Vollständigkeit keinen Anspruch macht, soll den allmählichen Fortschritt in den gewerblichen und industriellen Verhältnissen der Stadt Erkelenz — wir reden hier nicht vom Kreise — veranschaulichen:

Destillieren u. Essigsprit-Fabriken	3	Colonialwaaren-Handlungen	11
Möbel- und Kleider-Magazine	2	Kurzwaaren-Handlungen	5
Nadel-Fabriken	1	Handlungen in Modewaaren,	
Firniß-Fabriken	1	Stückwaaren zc.	10
Stuhlwaaren-Fabriken	8	Eisenwaaren-Handlungen, darun-	
Hut-Fabriken	2	ter eine Metall- und Stabeisen-	
Buchdruckereien	2	Handlung en gros	7
Buchhandlungen	2	Flachshandlungen en gros	3
Kreisblätter	2	Uhren-Handlungen	4
(wovon eins circa 4000 Abon-		Mühlen: Dampfmahlmühle	1
nenten nachweist.)		Windmühlen	3
Gold und Silber-Läden	3	Porzellanwaaren-Handlungen en	
Kunstgärtnereien	3	gros	1
Gerbereien	3	1 Post-Anstalt mit 9 Beamten,	
Färbereien	2	sowie	
Conditoreien	5	1 Telegraphenstation.	
Manufacturwaaren-Handlungen	9		

In steuerlicher Beziehung mögen die Kreissteuern des Jahres 1850, dem Jahre vor Eröffnung der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn, Aufschluß geben, verglichen mit den Steuern des Jahres 1870.

Es wurden aufgebracht:

	1850	1870
1) an Grund- und Gebäudesteuer	33,090 Thl.	41,880 Thl. 20 Sgr. 1 Pf.
2) an Klassensteuer incl. Einkommensteuer	19,420 "	28,257 " 15 " — "
3) an Gewerbesteuer	3876 "	5408 " — " — "
Summa	56,386 Thl.	75,546 Thl. 5 Sgr. 1 Pf.
	1850:	56,386 " — " — "
also 1870 mehr:		19,160 Thl. 5 Sgr. 1 Pf.
		macht circa 34 Procent.

Mehr als dies bedeutet die Notiz, daß augenblicklich die Stadt Erkelenz ein Hospital und Waisenhaus in colossalem Umfange errichten läßt, dazu erleichtert durch die Munificenz eines vor Jahresfrist hier verstorbenen ehrenwerthen alten Bürgers, dem das allmähliche Emporbühen der Stadt Erkelenz durch die Allerhöchste Verheißung der Linie Erkelenz-Zülich-Düren so gesichert schien, wie er solches erlebt an den Städten Biersen, Gladbach, Rheydt, die sich auch nur allmählig aus ihrer früheren Stagnation, — um uns eines Ausdruckes zu bedienen, mit dem in einem gegnerischen Altentstücke die Zustände der Stadt Erkelenz gekennzeichnet werden sollen, — auf ihre jetzige Höhe emporgehoben. —

Ebenfalls hängt es zusammen mit der Allerhöchst concessionirten Linie Erkelenz-Zülich, daß sich die Stadtverordneten-Versammlung bestimmen ließ, was Jahre lang nicht gelingen wollte, die Fonds ad 2110 Thlr. jährlich zu bewilligen zur Erhebung des Progymnasiums zu einem vollberechtigten Progymnasium, um damit bei einem weitem Aufblühen der städtischen gewerblichen Verhältnisse eine Realschule zu verbinden. Auch wurde die Stadt Erkelenz im Jahre 1867, in Concurrenz mit den Städten Heinsberg und Kempen, zum Garnisonorte eines Bezirks-Commando's bestimmt, und möchten daher auch militärische Rücksichten für die Bahnlinie Erkelenz-Zülich nicht zu unterschätzen sein.

Wir sollten sagen, daß die gegnerischen Bestrebungen Unrecht gethan haben, solchen Thatsachen gegenüber in ihren Eingaben an die höheren Behörden der Stadt Erkelenz jede Entwicklungsfähigkeit abzusprechen.

Damit steht die Angabe, welche das Promemoria des sog. Tig'r Comité's an den Herrn Handels-Minister d. d. 6. April 1869 colportirt hat, in Verbindung, daß die an den Herrn Geheimen Commerzienrath von der Heydt unter'm 3. Februar ejusd. gerichtete Denkschrift der vereinigten Städte über die Rentabilitätsfrage der Linie Erkelenz-Zülich ein beredtes Schweigen beobachtete; und dennoch ist darin unter der Rubrik „Stadt Erkelenz“ zu lesen: „Die Stadtgemeinde Erkelenz mit 4000 Einwohnern ist Station der Aachen-Düsseldorfer-Ruhrorter Eisenbahn. Die Verkehrsverhältnisse derselben sind deshalb der königlichen Verwaltung der Bergisch-Märkischen Bahn genau bekannt.“ Die Station Erkelenz ist nämlich zufolge des Jahresabschlusses der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft pro 1868, worin eine Einnahme von 43,699 Thlr. pro 1868 nachgewiesen wird, neben den Stationen Rheydt, Gladbach, Biersen die einträglichste und bedeutendste auf der ganzen Route bis Venlo. Es konnte demnach in der an den Vorisenden der Deputation der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gerichteten Eingabe vorausgesetzt werden, daß an maßgebender Stelle die nachzuweisende Rentabilität in Bezug auf Erkelenz bekannt war, was in Bezug auf die anderen betheiligten Städte nicht unterstellt werden

konnte, weil sie bisher mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft in keinerlei Verbindung standen. Daß sich in dieser Denkschrift der grobe Irrthum eingeschlichen, als ob der Kreis Erkelenz nur 26,000 Seelen zähle, während er in der Wirklichkeit 40,000 Seelen zählt, darauf aufmerksam zu machen, fand das Itz'er Comité nicht für gut.

4) Die Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn hebt am Schlusse ihres Berichtes hervor, daß die Stadt Erkelenz thatsächlich nichts verliere, etwa nur eine fehlgeschlagene Erwartung, während die reiche Gegend zwischen Odenkirchen und Zülich einer Eisenbahn bedürfe, und daß das Project, welches die Stadt Erkelenz zum Ausgangspunkte nehme, lediglich aus technischen Gründen gewählt worden sei.

Indem die Königliche Direction fortfährt, sich an den reichen Landstrich von Odenkirchen nach Zülich anzuklammern im Gegensatz zu dem Landstriche von Erkelenz nach Zülich, constatiren wir unter Bezugnahme auf die Ausführung sub Nr. 3 wiederholt, daß die Königliche Direction sich in einem Irrthume befindet. Die angeschlossene Uebersichtskarte erweist auch, daß der größte Theil der Ortschaften der Linie Odenkirchen-Zülich ebensowohl die Linie Erkelenz-Zülich und die Neuß-Dürener Eisenbahn benutzen kann, — beiläufig erwähnt, daß diese Linie auf der von der Königlichen Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Uebersichtskarte gar nicht eingezeichnet ist, und überhaupt in den Verhandlungen vollständig ignoriert wird —, so daß von diesen Gesichtspunkten aus eine Vertauschung der Linie Erkelenz-Zülich mit einer Linie Odenkirchen-Zülich nicht als ein unabweisbares Bedürfniß anzuerkennen ist, um so weniger, als damit letztere auf Kosten größerer und wichtigerer Landestheile bis auf $\frac{1}{2}$ Meile Entfernung an die Neuß-Dürener Eisenbahn herangerückt würde, was um so schroffer gegen alle staatswirthschaftliche Grundsätze verstoßen dürfte, als die Linie Erkelenz-Zülich den ausgedehnten Landstrich zwischen der Neuß-Dürener und der Aachen-Düsseldorfer Bahn in einer Breite von 4 Meilen derart in der Mitte durchschneidet, daß die sämtlichen Ortschaften in einer Entfernung von höchstens drei Viertel Meilen die eine oder andere dieser Bahnen zu erreichen vermögen. Durch den Ausbau der Zülich-Neukirchen-Odenkirchener Linie würde nachgerade die Stadt und der Kreis Erkelenz, sowie ein großer Theil des Zülicher Landes und des Kreises Heinsberg dem Schienenwege nach Düren und der Eifel zc. zc. entzogen werden, womit insbesondere die Stadt und der Kreis Erkelenz von jeher in starkem gewerblichen Wechselverkehre — der bisher auf dem schwierigen Landwege vermittelt wurde — gestanden haben. Die bedeutende Flachscultur dieses Landstriches, der schwunghafte Betrieb der Mahl- und Oelmühlen, sowie der Geschäftsverkehre mehrerer Handlungshäuser mit Düren und der Eifel sind geeignet, die directe Eisenbahn-

Verbindung mit Jülich, Düren, Eschweiler und Stolberg zum Bedürfnis zu erheben, und kann durch die Aachen-Düsseldorfer Bahn, die nach andern Richtungen hin dem Verkehre dient, nur auf meilenweiten Umwegen vermittelt werden, weshalb auch der in den Akten befindliche Vorwurf nicht zutrifft, daß, weil die Stadt Erkelenz bereits von einer Eisenbahn berührt werde, sie einer zweiten nicht bedürfe. Den in dieser Denkschrift zusammengetragenen Verkehrsverhältnissen gegenüber, selbst wenn diese heute noch der Maßstab der Entscheidung bilden könnten, wird man die Stadt Erkelenz nicht mit der Bemerkung abfinden können, daß sie nichts zu verlieren habe als eine fehlgeschlagene Erwartung, ja sie riskirt sogar, daß bei ihren Bewohnern falls die Allerhöchste Cabinets-Ordnung vom 26. September 1868 nicht zur Ausführung kommt, das Gefühl für Treue und Glauben erschüttert werden könnte. Die Königliche Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft möge übrigens die Bedeutung der Stationen Erkelenz und Hottorf nach unseren Angaben wohl erwägen, bevor sie die Ansicht festhält, daß ihr eigenes Interesse es wünschenswerther erscheinen lasse, die längere Linie Jülich-Neufkirchen-Ddenkirchen auszubauen statt der kürzeren und weniger kostspieligeren Erkelenz-Hottorf-Jülich. Die Behauptung, daß letztere lediglich aus technischen Gründen gewählt worden, wie im Berichte der Königlichen Direction behauptet wird, dürfte doch stark anzuzweifeln sein, wenn gleich nicht zu verkennen, daß solche Gründe mit maßgebend gewesen sind. Daß aber auch staatswirthschaftliche und handelspolitische Gründe mit bestimmend gewesen sind, das wird wohl eben so wenig verkannt werden dürfen. Denn, um nur eines hervorzuheben, die zwischen der Rheinischen und Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn herzustellende Verbindungsbahn erfolgte von Hause aus den Hauptzweck, die metallischen Schätze der Eifel mit dem Kohlenreichtum des Niederrheins in **nächste** Verbindung zu setzen; ebendeshalb wurde unter ausdrücklicher Hervorhebung dieses Motives die Bewerbung um eine Linie Gladbach-Ddenkirchen-Jülich-Düren schon durch Rescript des Herrn Handels-Ministers vom 26. November 1865 abgewiesen, und darauf durch Rescript desselben Herrn Ministers vom 13. Dezember ejusd. die Linie Erkelenz-Jülich-Düren festgestellt. Daß noch andere Motive der Entschliebung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, sowie der Entscheidung des Herrn Ministers zu Grunde gelegen, möchten wir fast zu unterstellen wagen, indem wir uns in verschiedenen Eingaben gestatteten, auf die geographische Lage der Stadt Erkelenz und die günstigen Terrain-Verhältnisse aufmerksam zu machen, die es ermöglichen, von Erkelenz aus die kürzesten Schienen-Verbindungen mit Holland und den nordischen Hafenstädten, sei es v. a. Maseik, Roermonde oder Venlo, herzustellen.

Wir glauben hiermit die Gründe, welche für den Antrag auf Substituierung der Linie Gladbach-Ddenkirchen-Jülich-Düren an Stelle der durch Allerhöchste Ordre

vom 26. September 1868 concessionirten Linie von Erkelenz über Jülich nach Düren angeführt worden sind, widerlegt und entkräftet zu haben, und hierauf gestützt, an die hohen Provinzialbehörden die gehorsamste Bitte richten zu dürfen, hochgeneigtest an entscheidender Stelle im Sinne des Berichtes der Fach-Commission des Hauses der Abgeordneten, den wir als einen integrierenden Theil dieser Denkschrift aufgesetzt wünschen, gütige Verwendung dahin eintreten zu lassen, daß die durch Allerhöchsten Erlaß vom 26. September 1868 concessionirte Eisenbahnlinie von Erkelenz über Jülich unverweilt zur Ausführung gebracht werde.

Der Bürgermeister. Die Beigeordneten.

Die Stadtverordneten. Das Eisenbahn-Comité.

