

dere Wirtschaftskörper als Folge einer raschen Entwicklung des Wirtschaftslebens eines Landes herantreten. Große Wohnkolonien zur Aufnahme der Arbeitermengen, die das Land selbst in einer dem Bedarf entsprechenden Menge nicht stellen konnte, sind entstanden und werden weiter ausgebaut; der das linksrheinische Bergwerksgebiet mitumfassende Siedlungsverband „Ruhrkohlenbezirk“ sorgt für vorsorgliche Freihaltung der auch für künftig zu erwartende Verkehrsanlagen benötigten Flächen; zahlreiche Verkehrsvereine, der Verkehrsverband „Linker Niederrhein“ in Krefeld und der Verkehrsverband für das niederrheinische Textilgebiet in M. Gladbach sind in Ergänzung der von den Industrie- und Handelskammern verfolgten Aufgaben bestrebt, in Vertretung der Interessen ihrer Mitglieder die Verkehrsentwicklung in jeder Hinsicht zu fördern. Eine hochentwickelte Ausgestaltung des Postbetriebes und der Fernsprecheinrichtungen erleichtert die Durchführung der verfolgten Ziele.

So hat sich in wenigen Jahrzehnten ein Umschwung vollzogen, der beinahe an amerikanische Verhältnisse erinnert. Wer noch in den siebziger und achtziger Jahren des abgelaufenen Jahrhunderts das stille Landstädtchen Moers, ein typisches Beispiel für die veränderten Zeiten, gekannt hat, mit seinem friedlichen, behaglichen Leben, umgeben von aus alter Zeit stammenden Gräben und an ihn sich anlehnenden Gartenanlagen, nur mittels Postwagens von den benachbarten Orten Krefeld und Homberg zu erreichen, der wird heute in der zum Mittelpunkt bergbaulicher Entwicklung gewordenen Arbeiterstadt die alte Zeit nicht wiederfinden.

Der Krieg hat in die vielversprechende Entwicklung dieser Landesteile allerdings eine schwer empfundene Hemmung gebracht, der wirtschaftliche Nachkrieg hat sie verstärkt und verschlimmert,

so daß die Hoffnungen auf eine rasche Weiterentwicklung zurzeit etwas getrübt und großzügige Pläne zum einstweiligen Ruhen gekommen sind. Das wird nur vorübergehend sein. Eine durch die Landwirtschaft allein nicht mehr zu ernährnde Bevölkerung ist auf die Ausnutzung aller ihrer Erhaltung dienenden Mittel, wie sie die Hebung der Bodenschätze in erster Linie darstellt, angewiesen, und muß der Bebauung des Landes eine die im Boden ruhenden Reichtümer ausnutzende Industrie angliedern. Der augenblickliche Stillstand dieser Entwicklung wird überwunden, die ihr entgegenstehenden Schwierigkeiten werden beseitigt werden. Mit Sicherheit darf erwartet werden, daß Begonnenes vollendet, Geplantes verwirklicht wird und mit der fortschreitenden Hebung der Bodenschätze weitere große Projekte entstehen und durchgeführt werden. Möge ein verständnisvolles Zusammenarbeiten der der Förderung der Wirtschaft dienenden Stellen und der die Beförderung ihrer Produkte vermittelnden Verkehrsunternehmungen dem reichen und schönen Lande in nicht ferner Zeit zu einer glücklichen Zukunft verhelfen.

Mir, dem als Sohn eines im niederrheinischen Städtchen Mörs, dem früheren Hauptort der alten Grafschaft, geborenen Vaters vergönnt war, von frühester Jugend an glückliche Tage am Niederrhein zu verleben, seine Entwicklung in späteren Jahren zu verfolgen und zurzeit auf einem wichtigen Posten im Verkehrsleben mitzuarbeiten an der Entwicklung des Verkehrs und damit des wirtschaftlichen Lebens überhaupt, ist es eine besondere Freude gewesen, auf gern erfülltes Ansuchen der Industrie- und Handelskammer zu Krefeld den nachfolgenden wissenschaftlichen Darstellungen diese einleitenden Worte voranstellen zu dürfen.

Die Eisenbahn im Dienste der Wirtschaft am linken Niederrhein.

Von Reichsbahnoberrat Dr. A d a m, Reichsbahndirektion Köln.

Seit Jahrhunderten geben Industrieerzeugnisse, vor allem Textil- und Seidenwaren, Kunde von dem Gewerbefleiß der Bewohner des Wirtschaftsgebietes am linken Niederrhein.

Das Gebiet, das umgrenzt ist im Westen durch die holländische Grenze von Dalheim nach Norden bis zum Rhein, im Osten durch den Lauf des Rheines von Worringen (nördlich Köln) bis zur holländischen Grenze und im Süden durch eine Linie von Worringen bis Dalheim, ist wirtschaftlich kein einheitliches Gebilde, sondern weist mannigfache Schattierungen auf vom engbesiedelten industriellen Südosten und Süden zum mehr oder rein landwirtschaftlichen, dünn bevölkerten Norden und Nordwesten. Entsprechend dieser Verschiedenheit haben auch die das Gebiet durchziehenden Eisenbahnen, ganz verschiedenen Charakter und ganz verschiedene Bedeutung, und zwar sowohl für den Verkehr der Orte und Gegenden, die sie berühren, wie für den durchgehenden Verkehr, der über die Strecken läuft.

Mit dem Ausbau der Schienenwege in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden für die weitere Entwicklung der gewerblichen und industriellen Tätigkeit am linken Niederrhein neue, günstige Vorbedingungen geschaffen. Die alte Textil- und Seidenindustrie blühte auf und gewann zunehmend größere Bedeutung, je mehr die Absatzgebiete durch die Ausdehnung der Eisenbahnen erweitert wurden; neben ihr, der hauptsächlichsten Industrie vordem, entwickelten sich, zum Teil durch sie befruchtet, die Maschinen- und Metallindustrie sowie der Kohlenbergbau. Die Schienenwege, selbst Verkehr, Handel und Wandel zeugend, mußten immer weiter ausgebaut werden.

Ueber die Entwicklung der Eisenbahnen am linken Niederrhein geben folgende Angaben einen Ueberblick:

Im Jahre 1849 wurde die Linie Homberg—Krefeld—Viersen eröffnet, 1851 die Linie Viersen—München-Gladbach; 1853, 1856 und 1863 wurden die Linien M. Gladbach—Neuß—Düsseldorf-Oberkassel, Neuß—Krefeld und Krefeld—Kempen—Cleve in Betrieb genommen;

1865 folgte die Linie Cleve—Nijmegen,

1866 Oppum—Linn—Hochfeld,

1867 Kempen—Lobberich,

1870 Neuß—Düsseldorf,

1871 Hüls—Süchteln,

1874 Wesel—Straelen,

1875 Verbindungsbahn bei Geldern,

1877 Krefeld—Oppum, Krefeld—Linn, Krefeld—M.-Gladbach am Speick,

1878 Neersen—Neuwerk—Viersen,

1883 Homberg—Mörs,

1903 Strecke Krefeld über Kurve bei Neuß nach Düsseldorf.

Im Jahre 1907 wurde die Strecke Kempen—Weeze zweigleisig ausgebaut,

1908 die Strecke Weeze—Goch,

1909 Goch bis Cleve und

1913 Cleve bis Nijmegen.

Die Uebersicht zeigt ein Bild ständiger, wenn auch langsamer, ruhiger Entwicklung. Seit 1913 ruht die Fortentwicklung, nachdem der Ausbau des Netzes zu einem gewissen Abschluß gekommen war, infolge des großen Krieges und der unruhigen Zeiten, denen besonders das Gebiet am linken Niederrhein seit Kriegsende ausgesetzt war. Ansätze zu einer weiteren Vervollkommnung des Eisenbahnnetzes können wegen der zeitigen schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse nicht zur Entfaltung kommen.

Die Länge der Reichsbahnstrecken im Bezirk, der rund 2900 qkm umfaßt und rd. 980 000 Einwohner zählt, beträgt heute 360 km mit 118 Bahnhöfen und Haltepunkten. Es entfallen mithin auf je 100 qkm Fläche 12,5 km Bahnlänge und auf je 10 000 Einwohner 3,7 km Bahnlänge. Dem Verkehr dienen daneben 280 km Privatbahnstrecken und zur Zeit, da dies geschrieben wird, 310 km Kraftwagenlinien. Ob sich die Kraftwagenlinien, die zum großen Teil erst kurze Zeit verkehren, auf die Dauer werden halten lassen, muß die Entwicklung der nächsten Zeit zeigen. Es ist anzunehmen, daß eine große Zahl wegen Unrentabilität ihren Betrieb wird einstellen müssen.

Es sei bemerkt, daß die Reichsbahn auch heute nach dem starken Personalabbau der letzten Zeit am linken Niederrhein