daß sie vereinigt den warmen Bach bilden. Durch einen Fußweg getrennt fließt daneben ein kalter Bach. 10 Min. von Burtscheid vereinigen sich beide zu dem warmen Weiher.

Belohnend ist die Fahrt (in 10 Min.) nach **Nonheide** auf der Höhe, wo die stehende Maschine, welche den belgischen Eisenbahnzug hinauf zieht. Von der **Karlshöhe**, 1/4 St. von der Station, schönste Aussicht auf Aachen von verschiedenen Puncten der hier im J. 1848 im Aachener Stadtwald angelegten Spaziergänge.

Ein anderer Weg, am Frankenberg vorbei, führt in 1/2 St. nach **Trimborn**, einem Wäldchen, wo ein römischer Legionstein und ein Hünensarg sich vorfinden. Am Eingang des Wäldchens hat man aus den Bruchstücken einer hinter dem Wolfsbrunnen einst vorhandenen Capelle aus den Zeiten Karls d. Gr. eine künstliche Ruine gebaut.

---

46. Von Aachen nach Düsseldorf und Ruhrort.

Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahn.

Diese in ihrer ganzen Länge im J. 1853 eröffnete, vom Staat mit 3 1/2 % verbürgte Actienbahn ist die Diagonale des Dreiecks, welches sie mit der Rheinischen (S. 347) und Köln-Mindener Bahn (S. 363) bildet. Sie kürzt die Fahrt von Aachen nach Düsseldorf (2 1/4 St. Fahrzeit) um mindestens eine Stunde, und dient vorzugsweise als Vermittlerin des großartigen Verkehrs in einer der gewerbreichsten Gegenden des preuß. Staats, welche sie mit dem reichen Steinkohlen-Revier an der Ruhr und bei Aachen in Verbindung bringt. An landschaftlichen Schönheiten ist die Bahn arm, die Fahrt selbst aber auf der guten Bahn in bequemen Wagen ist derjenigen auf der Rheinischen Bahn, die sich durch das Gegentheil bemerkbar macht, vorzuziehen.

Die Bahn hat zu Aachen zwei Bahnhöfe, den einen am Marschierthor in der Nähe des Rhein. Bahnhofs,

den andern an der Nordwestseite der Stadt, am Templerbend, beim Pontthor. Sie hat die Mauern der alten Reichsstadt durchbrochen, die hier sonst noch unversehrt stehen und mit einer hohen Warte, jetzt als Pulverthurm gebraucht, an dieser Stelle endigen, und führt neben dem Lousberg (S. 357) an manchen saubern Landhäusern vorüber. In der Nähe des Dorfes **Richterich** zweigt sich links die Mastrichter Bahn ab, durch deren Fortsetzung nach St. Truyen (St. Trond), Endpunct der belgischen Zweigbahn, der Umweg über Lüttich vermieden wird. Fahrzeit von Aachen nach Mastricht 1 St., Haltplätze Timpelfeld, Wylre, Valkenburg, Meerssen.

Die hohen Schornsteine, welche bei **Kohlscheid**, und gegenüber auf der rechten Seite der Wurm bei **Bardenberg** allenthalben hervortreten, deuten auf den Reichthum an Steinkohlen hin. Bei Kohlscheid beginnt die starke Neigung, welche die Bahn in das anmuthige walddurchwachsene belebte Wurmthal hinab führt; sie endigt am Herzogenrather Bahnhof, der Höhen-Unterschied beider Bahnhöfe beträgt 200 Fuß. Bei **Herzogenrath**, Städtchen mit einer alten Burg, blickt links von der Höhe die bereits im Herzogthum Limburg gelegene ehemalige Abtei **Klosterrath** herab, jetzt Sitz einer geistlichen Knaben-Erziehungs-Anstalt. Vor **Geilenkirchen** zeigen sich die Schlösser Rimburg und Zweibrüggen, jenseit Schloß Trips.

Dann verläßt der Zug die Wiesenthäler der Wurm, durchschneidet das fruchtbare hügelige Ackerland des Herzogthums Jülich, überschreitet zwischen **Linderen** und **Baal** die Roer (S. 349) und führt an **Erkelenz** und **Wickerath**, kleinen Ackerstädtchen, vorbei nach **Rheidt** und **Gladbach**.

Zwei Stunden östlich von Rheidt liegt das dem Fürsten von Salm-Reifferscheid-Dyk gehörige Schloß Dyk mit prächtigen Park- und Garten-Anlagen und der reichsten Cacteen-Sammlung in Europa. (Guter Gasthof beim Burgemeister, dem Schloßportal gegenüber.) In der Nähe ist 1852 unter dem Schutz des Fürsten eine Ackerbauschule mit tüchtigen Lehrkräften gegründet. Schloß Liedberg,

1 St. nördlich von Dyk, auf einer ansehnlichen Höhe, die über das Flachland hinaus ragt, gewährt eine weite Umsicht.

Rheidt (Krüsemann), **Gladbach** (Herfs) und **Vierssen** (Hilgers), der folgende Haltplatz an der Crefelder' Bahn, nebst dem südlich 1 St. von Rheidt gelegenen **Odenkirchen** (Krosch), und den 1 St. westlich und nördlich von Vierssen gelegenen Städten **Dülken** (Graff) und **Süchteln** (Horst), zeichnen sich durch eine großartige Gewerbthätigkeit aus. Dieser „Gladbacher Fabrikdistrict" bezieht für den Bedarf seiner Weberei jährlich an 4 Mill. Pfund Baumwollengarn aus England, Vierssen ist der verhältnißmäßig bedeutendste Platz für glatte Seidenstoffe, Sammet und dergl. Bänder in Deutschland. Die Einsicht und Beharrlichkeit der Arbeitgeber, vereint mit dem Fleiß und der Lernfähigkeit der Arbeiter haben diesen Fabrikdistrict in wenig Jahren zu einem der wohlhabendsten gemacht. Erfreulich dabei ist, daß die große Mehrzahl der Arbeiter zugleich einen kleinen Landbesitz hat, der in Mußestunden oder von den Frauen bearbeitet wird.

Auf dem Bahnhof zu Gladbach gabelt sich die Bahn; der Arm rechts führt über **Kleinenbruch**, **Neuß** (S. 364) und **Obercassel** nach Düsseldorf.

Der Arm, welcher die nördl. Richtung beibehält, die Crefelder Bahn, berührt das oben genannte Vierssen, durchschneidet den hier wasserlosen Nordcanal, den Napoleon zur Verbindung von Rhein (bei Neuß) und Maas begann (S. 304), aber unvollendet ließ (die preuß. Regierung machte im J. 1823 die Strecke von Neuß bis zur Crefeld-Aachener Landstraße, 1½ St. nordöstlich von Gladbach für Fahrzeuge bis zu 300 Centner schiffbar), und erreicht dann **Crefeld** (*Oberheim, Z. u. F. 18, M. m. W. 20 Sgr.), den Hauptsitz der Seiden- und Sammtfabriken im preuß. Staat, deren Erzeugnisse, an Werth gegen 12 Mill. Thlr. jährlich, in Feinheit und Vollendung mit der Lyoner Waare wetteifern und meist nach Amerika ausgeführt werden. Die Crefelder Fabriken haben im J. 1853 über 750,000 Pf. Rohseide, vorzugsweise von Mailand und Turin bezogen und verarbeitet (Zürich 70,000 Pf. mehr, Elberfeld 300,000

Pf. weniger). Zur Bestimmung des Handelsgewichts der Seide besteht eine eigene Anstalt (Seiden-Trocknungs-Anstalt), deren Ermittelungen bei Kaufgeschäften maßgebend sind, in ähnlicher Art, wie dies in Münzstätten für edle Metalle der Fall ist. Da das Pfund Rohseide durchschnittlich 9 bis 10 Thlr. kostet, und der Feuchtigkeitsgehalt derselben je nach der Witterung oder andern Einflüssen zu verschiedenen Zeiten sehr verschieden ist, so ergibt sich daraus die Bedeutung der Anstalt.

Die Stadt selbst hat ganz den Charakter einer neuen wohlhabenden Stadt, sie bildet ein längliches Viereck mit regelmäßig durchschnittenen Straßen und wohnlichen Häusern, bietet aber außer ihren Fabriken nichts, was zu einem Aufenthalt veranlassen könnte. Ein im J. 1747 erbautes Schulhaus hat auf der Rückseite die in Crefeld (die Stadt zeichnet sich durch die Intelligenz ihrer Einwohner vor mancher andern Fabrikstadt aus) stets wohl beherzigte Inschrift:

Bebauet, wie ihr wollt, ein wildes Krähenfeld,
Führt schöne Häuser auf, erweitert Maur und Thoren,
Ja legt Fabriken an, und häufet Geld auf Geld,
Ist keine Schule da, so bleibt es wie zuvoren.

Crefeld zählt (zu Anfang 1854) 43,000 Einwohner, darunter 11,000 Protestanten und 1000 Mennoniten. Die letzteren siedelten sich zu Ende des 17. Jahrh. nebst einer großen Anzahl von Reformirten hier an, nachdem religiöse Verfolgungen sie aus den Herzogthümern Jülich und Berg vertrieben hatten, während sie hier unter der Herrschaft der Oranier (1600 — 1702) Schutz fanden. Im J. 1702 fiel Crefeld wie die Grafschaft Meurs, mit welcher es seit ältester Zeit verbunden gewesen war, durch Erbschaft an die Krone Preußen. Am 23. Juni 1758 schlug auf der Crefelder Heide Prinz Ferdinand v. Braunschweig, der Feldherr Friedrichs d. Gr., die Franzosen unter Clermont.

Die Bahn führt von Crefeld in gerader Richtung östlich nach **Uerdingen** (Dornbusch), betriebsames Handels-Städtchen am Rhein, und wendet sich dann nördlich (der stattliche Thurm am rechten Rheinufer ist Duisburg S. 369) nach **Homberg**, dem Endpunct der Bahn, von wo die Fahrgäste in einem Dampfboot in 5 Min. nach dem ge-

genüber, am rechten Rheinufer gelegenen **Ruhrort** (Clevischer Hof) auf den Bahnhof der Köln-Mindener Bahn gebracht werden. Bei Ruhrort fließt die Ruhr in den Rhein, die hier einen vortrefflichen Hafen bildet. Auf der Ruhr gelangen die Producte der sehr ergiebigen Steinkohlengruben (S. 375) an den Rhein. Der Handel hiermit ist so ausgedehnt, daß Ruhrort eine kleine Flotte von Schlepp-Dampfbooten besitzt, welche rheinaufwärts bis Straßburg und rheinabwärts bis Holland die Steinkohlen, an 20 Mill. Centner jährlich, bringt. Ruhrort hat ebenfalls ansehnliche Schiffswerfte. Im Hafen erhebt sich eine hohe Granitsäule, 1847 dem eifrigen Förderer der Ruhrschifffahrt, dem westfälischen Oberpräsidenten Ludwig von Vincke († 1844) errichtet, oben eine Felicitas, unten Medaillonbild und Wappen.

Auf der kleinen Zweigbahn gelangt der Zug von Ruhrort in 20 Min. nach **Oberhausen** (S. 380), Station an der Köln-Mindener Bahn.

---

47. Von Köln nach Düsseldorf.

Köln-Mindener Eisenbahn.

Fahrzeit 1¼ Stunde. Fahrpreise: 30, 20 oder 15 Sgr. Droschken s. S. 326, Ueberfahrtsboot S. 326.

Der Bahnzug durchschneidet die Festungswerke von Deutz, Wall und Graben. Erster Haltplatz **Mülheim**, wohlhabende gewerbreiche Stadt, welche ihre Blüthe protest. Bürgern verdankt, die zu Anfang des 17. Jahrh. aus Köln auswanderten (S. 327). Unterhalb am Rhein liegt Schloß **Stammheim**, dem Grafen Fürstenberg (S. 290) gehörig. Am **Küppersteg** überschreitet der Zug die Dhün, vor **Langenfeld** die Wupper, nachdem er das unmittelbar an der Bahn gelegene, ebenfalls dem Grafen Fürstenberg gehörende saubere Schloß **Neuschenberg** berührt hat. Vor **Benrath** schaut aus Baumreihen das stattliche königl. Schloß hervor, 1768 von Karl Theodor, Kurfürsten von der Pfalz, erbaut. Dann folgt **Düsseldorf**.