

Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde
Herausgegeben vom Geographischen Institut der Universität Bonn
ISSN 0373-7187

Heft 33

Die Kleinstädte am mittleren Niederrhein

**Untersuchung ihrer Rolle in der Entwicklung des
Siedlungsnetzes seit der frühindustriellen Zeit**

von

Wilfried Krings

1972

Bonn

Wilfried Krings/Die Kleinstädte am mittleren Niederrhein

Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde

Herausgegeben durch C. Troll, H. Hahn, W. Kuls, W. Lauer,
P.W. Höllermann und W. Matzat
Schriftleitung: W. Matzat

Heft 33

Wilfried Krings

Die Kleinstädte am mittleren Niederrhein

Untersuchung ihrer Rolle in der Entwicklung des Siedlungsnetzes
seit der frühindustriellen Zeit



1972

In Kommission bei
Ferd. Dummlers Verlag, Bonn

Dümmlerbuch 74931 2

Die Kleinstädte am mittleren Niederrhein

Untersuchung ihrer Rolle in der Entwicklung des Siedlungsnetzes
seit der frühindustriellen Zeit

Von

Wilfried Krings

Mit 2 Abbildungen im Text, 19 Bildern, 10 Tabellen
und 6 Abbildungen im Anhang, 4 Abbildungen als Beilage



In Kommission bei
Ferd. Dummlers Verlag · Bonn

1972

 *Dümler* buch 74931 2

Der Druck dieses Heftes wurde ermöglicht durch Beihilfen vom
Landschaftsverband Rheinland in Köln, von der Stadt Erkelenz
und vom Landkreis Erkelenz

ISBN 3 427 74931 2

Alle Rechte, insbesondere auch die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrages, der Verfilmung und Radiosendung, sowie jede Art der fotomechanischen Wiedergabe und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen – auch auszugsweise – vorbehalten.

© 1972 Ferd. Dümlers Verlag, 53 Bonn 1

Printed in Germany by Hans Richarz, Sankt Augustin

Vorwort

Die vorliegende Dissertation untersucht, welche Rolle die Kleinstädte — Siedlungen einer bestimmten Größenordnung und Rechtsstellung, ausgestattet mit spezifischen Funktionen, — in einem Teil des Landes zwischen Maas und Niederrhein seit der frühindustriellen Zeit gespielt haben. Von den zahlreichen kleinen Städten, die es hier zu Beginn des 19. Jahrhunderts gab, sind einzelne in eine höhere Kategorie (Mittelstadt, Großstadt) aufgestiegen. Die übrigen haben aufgrund immer neuer Anstrengungen ihre Ausgangsposition bei zum Teil veränderten Aufgaben bis heute gewahrt. Andererseits sind aus der Schicht der nicht- oder halbstädtischen Siedlungen heraus neue Kleinstädte entstanden. Der behandelte Raum zeigt also hinsichtlich der Stadtentwicklung einen Differenzierungsprozeß, der viele positive Züge aufweist, dessen Eigenart jedoch erst bei weiteren ähnlichen Untersuchungen von Städtenetzen in anders strukturierten Räumen, etwa den Mittelgebirgen, genauer erfaßt werden kann.

Bei der Durchführung der Untersuchung hat Herr Prof. Dr. W. Kuls mich durch Anregungen und klärende Gespräche in liebenswürdiger Weise unterstützt. Dafür möchte ich mich herzlich bedanken.

Danken möchte ich auch Herrn Prof. Dr. H. Hahn, der das Korreferat übernommen hat, ferner allen Damen und Herren, die mir bei der Materialsammlung behilflich waren, sowie den Kartographen der Geographischen Institute, insbesondere Herrn D. Gladenbeck, die die Reinzeichnung der Karten besorgt haben.

Der Stadt Erkelenz und dem Landkreis Erkelenz habe ich zu danken für die bereitwillige finanzielle Unterstützung der Drucklegung. Dem freundlichen Entgegenkommen der Herausgeber der „Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde“ verdanke ich, daß meine Dissertation in dieser Schriftenreihe erscheint.

Das Manuskript war im Herbst 1970 abgeschlossen. Vor der Drucklegung habe ich einige kleinere Veränderungen und Ergänzungen, hauptsächlich im letzten Teil der Arbeit, vorgenommen, um aktuellen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

Bonn, im Sommer 1972

W. K.

Inhalt

1. EINLEITUNG	13
1.1 Die „Kleinstadt“: begriffliche Klärung des Untersuchungsgegenstands	13
1.2 Die Kleinstadt als Gegenstand geographischer Untersuchungen	15
1.21 Die Kleinstadt als Typ	15
1.22 Entwicklungstypen und -probleme der Kleinstadt	17
1.3 Fragestellung und Aufbau der vorliegenden Untersuchung	20
1.4 Das Untersuchungsgebiet	24
2. DIE STELLUNG DER KLEINSTÄDTE IM SIEDLUNGSNETZ DER FRÜHINDUSTRIELLEN ZEIT (STAND UM 1830)	27
2.1 Allgemeiner Entwicklungsstand des Untersuchungsgebiets	27
2.2 Bestimmung der Kleinstädte	31
2.3 Die Integration der Kleinstädte in das Funktionsgefüge — analytische Untersuchung	33
2.31 Obrigkeitlich auferlegte Funktionen in Verwaltungs-, Justiz- und Militärorganisation, Fernstraßen- und Postroutennetz	33
2.32 Landwirtschaftliche Funktionen Marktorientierte Produktion — Bedeutung von Landbesitz und -bewirtschaftung — Handelsfunktionen in der Landwirtschaft	41
2.33 Transithandelsfunktionen	47
2.34 Gewerblich-industrielle Funktionen Produktion-Organisation: Verlags- und Manufaktur-system — Herkunft der Unternehmer — unterschiedliche Entwicklungsverläufe	49
2.35 Zentrale Versorgungsfunktionen	53
2.4 Die Integration der Kleinstädte in das Funktionsgefüge — synthetische Betrachtung der einzelnen Funktionen	57
2.41 Integrationsgrade der Kleinstädte in das Funktionsgefüge	57
2.42 Integrationsweisen der Kleinstädte	59
2.43 Die Struktur des Städteneetzes (auf der Stufe der Kleinstädte)	62
3. DIE ROLLE DER KLEINSTÄDTE IN DER ENTWICKLUNG DES FUNKTIONSGEFÜGES WÄHREND DER ERSTEN FABRIKINDUSTRIELLEN GRÜNDUNGSPHASE (1850 BIS 1918)	64
3.1 Allgemeine Entwicklung des Untersuchungsgebiets	64
3.2 Die Rolle der Kleinstädte in der Entwicklung des Funktionsgefüges — analytische Untersuchung	66
3.21 Eisenbahn Kontinuität zwischen Fernstraßen- und Eisenbahnnetz — Aktivität der Kleinstädte	66

3.22	Fabrikindustrie	71
	Eigenständige Entwicklung bestehender und neuer Industriezweige — Kleinstädtische Initiativen für den ländlichen Raum — Abwanderung und Zuwanderung von Unternehmern	
3.23	Funktionen in der Landwirtschaft	79
	Impulse zur Ausbildung zentraler Dienstleistungs- funktionen durch den Aufschwung der Landwirtschaft — Rückzug der landwirtschaftlichen Produktion aus den Kleinstädten — Exkurs: Zu- oder Abnahme des Aus- märkerbesitzes, ein Index für Zentralitätsschwankungen ländlicher Kleinstädte?	
3.24	Infrastrukturelle Ausstattung	86
	Verhältnis Großstädte-Kleinstädte — Erkelenz als Beispiel für die Entwicklung der infrastrukturellen Ausstattung — Die Einrichtungen zur materiellen Versorgung	
3.25	Staatlich auferlegte Funktionen	91
	Zentrale staatliche Verwaltungsfunktionen — Justiz- verwaltung — Singuläre staatliche Funktionen — Provinzialanstalten	
3.3	Größen- und bedeutungsmäßige Differenzierung der Kleinstädte	94
4.	DIE STELLUNG DER KLEINSTÄDTE IM SIEDLUNGSNETZ UM 1925	98
4.1	Neubestimmung der Kleinstädte	98
4.2	Die Integration der Kleinstädte in das Funktionsgefüge — synthetische Betrachtung der einzelnen Funktionen	98
4.21	Integrationsgrade der Kleinstädte	98
4.22	Integrationsweisen der Kleinstädte	99
4.23/4.3	Die Struktur des Städtenetzes (auf der Stufe der Klein- städte) im Vergleich mit dem Zustand um 1830	101
5.	DIE ROLLE DER KLEINSTÄDTE IN DER ENTWICKLUNG DES FUNKTIONSGEFÜGES SEIT DEM ZWEITEN WELTKRIEG	104
5.1	Allgemeine Entwicklung des Untersuchungsgebiets	104
	Kriegsfolgen: Zerstörung, Zustrom von Flüchtlingen, Wirtschaftlicher Aufschwung nach der Währungsreform — Entwicklung des großstädtischen Rahmens — Auswirkungen für das Untersuchungsgebiet	
5.2	Die Rolle der Kleinstädte in der Entwicklung des Funktions- gefüges — analytische Untersuchung	106
5.21	Funktionen der Infrastruktur	107
	Allgemeine Tendenzen — Bildungswesen — Gesund- heitswesen — Zeitungen — Zur Frage der Neugliederung der Kreise und der Neubestimmung der Kreissitze — Versorgungs- und Dienstleistungssektor	

5.22 Funktionen im Verkehrsnetz	113
5.23 Industrielle Funktionen	115
Betriebsverlagerungen — Kleinstädtische Initiativen: Planungsverband Heinsberg	
5.24 Funktionen in der Landwirtschaft	118
5.25 Staatlich auferlegte singuläre Funktionen	119
Militärische Einrichtungen — Kernforschungsanlage Jülich — Sonstige Einrichtungen	
5.3 Größen- und bedeutungsmäßige Differenzierung der Kleinstädte	121
 6. DIE GEGENWÄRTIGE STELLUNG DER KLEINSTÄDTE IM SIEDLUNGSNETZ	 123
6.1 Neubestimmung der Kleinstädte	123
6.2 Die Integration der Kleinstädte in das Funktionsgefüge — synthetische Betrachtung der einzelnen Funktionen	124
6.21 Integrationsgrade der Kleinstädte in das Funktions- gefüge	124
6.22 Integrationsweisen der Kleinstädte	125
6.23/6.3 Die gegenwärtige Struktur des Städtenetzes (auf der Stufe der Kleinstädte). Vergleich mit dem Zustand um 1925 sowie mit den Vorstellungen der Landes- planung über die zukünftige Ordnung	126
 7. SCHLUSS	 140
7.1 Entwicklungstypen der Kleinstädte	140
7.2 Wandlungen in der Struktur des Städtenetzes	142
 ANHANG	
I Zum Ausbau der Chaussee Aachen-Krefeld (1833)	144
II Zur Einrichtung einer Fruchtbörse in Linnich (1858)	145
III Zur Entwicklung der Jahrmärkte	147
a) Erkelenz, b) Grevenbroich, c) Holzweiler	
IV Beschreibung von Mönchengladbach (1879)	148
 QUELLEN-, LITERATUR- UND KARTENVERZEICHNIS	 149
Ungedruckte Quellen	149
Gedruckte Quellen und Literatur	150
Karten und Atlanten	166
 BILDER	 169
TABELLEN	196
ABBILDUNGEN	213

Verzeichnis der Tabellen

- 1) Die Städte des Untersuchungsgebiets, Stand 1828
- 2) Anzahl und Branchengliederung der Handlungen in den Kleinstädten und in einigen Flecken nach dem Adreßbuch von DICKE (1829)
- 3) Funktionen der Kleinstädte und Flecken um 1830
- 4) Zur Kontinuität in der Verkehrslage der Kleinstädte beim Übergang vom Straßen- zum Eisenbahnfernverkehr
- 5) Ablauf wichtiger Innovationen 1850 - 1930
- 6) Funktionen der Kleinstädte um 1925
- 7) Anteil der Vertriebenen und Deutschen aus der SBZ an der Gesamtbevölkerung in den Landkreisen und Kleinstadtgemeinden am 6.6.1961
- 8) Weiterführende Schulen und Sonderschulen im Kreis Erkelenz 1926 - 1970
- 9) Verlagerte und neuerrichtete Industriebetriebe in den Jahren 1955 - 1967
- 10) Funktionen der Kleinstädte heute

Verzeichnis der Abbildungen

- 1) Die Lage des Untersuchungsgebiets (S.25)
- 2) Das Städtetz des mittleren Niederrheins in der frühindustriellen Zeit (um 1830) (Kartentasche)
- 3) Rheinische Eisenbahn: Linienführung und Konkurrenzprojekte im Vergleich mit den alten Landstraßen zwischen Köln und Aachen (S.213)
- 4) Das Städtetz des mittleren Niederrheins um 1925 (Kartentasche)
- 5) Schul- und Sportzentrum der Stadt Erkelenz (1970) (S.214)
- 6) Einrichtungen des Gesundheitswesens in den Kreisen Kempen-Krefeld (Westteil,1967) und Jülich (1965) (S.215)
- 7) Folgeeinrichtungen des Kraftwagen- und Omnibusverkehrs in der Stadt Erkelenz (1970) (S.216)
- 8) Das Industrie- und Gewerbegebiet des Planungsverbandes Heinsberg-Schafhausen-Unterbruch (1970) (S.217)
- 9) Das Städtetz des mittleren Niederrheins 1970 (Kartentasche)
- 10) Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen II. Entwicklungsschwerpunkte und Entwicklungsachsen im Bereich des Untersuchungsgebiets (S.218)
- 11) Die Entwicklungsachse Aachen-Mönchengladbach nach dem Landesentwicklungsplan II und nach den Vorstellungen des Verfassers (S.137)
- 12) Entwicklungstypen der Städte am mittleren Niederrhein (Kartentasche)

1. Einleitung

Die vorliegende Untersuchung beschäftigt sich mit städtischen Siedlungen, denen ein quantitatives Merkmal, nämlich die Kleinheit an Einwohnern und bebauter Fläche, gemeinsam ist. Sie werden im folgenden als „Kleinstädte“ bezeichnet, doch ist der Begriff „Kleinstadt“ weder in seiner ursprünglichen literarischen Bedeutung noch im Sinne der statistischen Terminologie zu verstehen.

1.1 Die „Kleinstadt“:

Begriffliche Klärung des Untersuchungsgegenstandes

Der Begriff „Kleinstadt“ entstand um 1840 – unter den besonderen geistigen und sozialen Bedingungen des „Biedermeier“ – aus den älteren Begriffen „Kleinstädter“ und „kleinstädtisch“ (1). Das läßt erkennen, daß mit ihm eher ein geistiger Standort als eine konkrete, topographisch lokalisierbare Siedlung gemeint ist, wie sich denn auch bei seiner Nennung Assoziationen zu „Provinz“, „Idylle“, „Spießertum“ oder gar „latentem Terror“ einstellen. Zugleich wird deutlich, daß die objektive Größe keine Rolle spielt, der Begriff also auch auf Städte angewandt werden kann und angewandt wird, deren Einwohnerzahl jenseits der Hunderttausender-Grenze liegt (2).

In der amtlichen deutschen Statistik gelten seit einer entsprechenden internationalen Übereinkunft aus dem Jahre 1860 (Internationaler Statistischer Kongreß in London) alle Gemeinden mit 2000 und mehr Einwohnern als Städte (3). Die Städte werden untergliedert in „Landstädte“ (Gemeinden mit 2000 bis 5000 Einwohnern), „Kleinstädte“ (5000 bis 20000 Einwohner) sowie Mittel- und Großstädte (über 20000 bzw. über 100000 Einwohner) (4). Dabei bleibt die Siedlungsstruktur unberücksichtigt: Die Einwohner können in einem einzigen geschlossenen Wohnplatz konzentriert sein, sie können sich aber auch auf einen größeren Wohnplatz und mehrere, räumlich getrennte (ländliche) Wohnplätze

(1) nach GRIMM, J. u. W.: Deutsches Wörterbuch, 5. Bd., Leipzig 1873, Sp. 1131; PAUL, H.: Deutsches Wörterbuch, Tübingen 6. Aufl. 1966, S. 350

(2) Als Beispiel sei zitiert: „München, die ‚heimliche Hauptstadt‘ Deutschlands, nennen Freunde wie Verächter ein Millionendorf; Bonn, die wirkliche Hauptstadt, ist eine Kleinstadt; Mainz bleibt Mainz: wenn es singt und lacht, führen Gottlieb Biedermeier und Horazius Treuherz die Regie; humorige Honoratioren schunkeln Platitüden vor sich her, Kleinstädter mimen Heiterkeit“ (GLASER 1969, S. 72).

(3) HORSTMANN (1960)

(4) SCHÖLLER (1967, S. 3 f.).

Die statistische Definition liegt z. B. der Arbeit von SCHOLZ (1969) zugrunde.

Es sei darauf hingewiesen, daß in den Niederlanden seit 1956 eine andere Einteilung in Gebrauch ist, die nicht allein die Einwohnerzahl zugrundelegt, sondern weitere Kriterien heranzieht. Die Städte werden hier untergliedert in „Landstädte“ von 2000 bis 10000 Einwohnern, in denen mehr als 30 % der männlichen Erwerbspersonen im tertiären Sektor beschäftigt sind, in „Kleinstädte“ von 10000 bis 30000 Einwohnern sowie „Mittelstädte“ und „Großstädte“. S. dazu HORSTMANN (1960, S. 538 ff.) und „Atlas van Nederland“ (1960, Bl. XI - 14).

verteilen. Die Unterschiede in dieser Hinsicht sind innerhalb Deutschlands je nach verfassungsrechtlicher Tradition und Stand der jüngsten Kommunalreformen beträchtlich.

Für eine stadtgeographische Untersuchung sind beide Verständnisweisen des Begriffs, die literarische und die statistische, nicht verwertbar, da der geographische Stadtbegriff wertneutral und an eine geschlossene Siedlung oder Siedlungsagglomeration, nicht eine Gebietskörperschaft, gebunden sein muß. Weiterhin ist zu beachten, daß die Stadt nach geographischem Verständnis kein isoliertes und isolierbares Gebilde, sondern Bestandteil eines hierarchisch aufgebauten Siedlungssystems ist, das sich in einem ständigen — wenn auch unterschiedlich dynamischen — Wandlungsprozeß befindet. Dieser wird dadurch in Gang gehalten, daß die Gesellschaft im Zuge ihrer wirtschaftlich-zivilisatorischen Entfaltung immer wieder neue Anforderungen an das Siedlungssystem stellt und dabei seine einzelnen Bestandteile als Wohn- und Arbeitsstätten unterschiedlich bewertet. Innerhalb des Siedlungssystems nehmen die Städte eine Sonderstellung ein, insofern sie als Ergebnis einer immer größeren und immer weitere Räume einbeziehenden Arbeitsteilung über eine breitere und differenziertere Existenzgrundlage verfügen als die Masse der ländlichen Siedlungen. Breite und Differenzierungsgrad bestimmen die Position einer Stadt im Rahmen des gesamten Netzes, aber auch die Schnelligkeit und Intensität, mit der Neuerungen (Innovationen) übernommen werden (5). Ein „time lag“ zwischen den verschiedenen Stufen des Städtensystems ist ein konstituierendes Merkmal der Hierarchie.

Die Kleinstadt wird hier als die untere Stufe in der städtischen Hierarchie verstanden. Das bedeutet nicht nur, daß sie gegenüber der Mittel- oder Großstadt graduelle Unterschiede in ihrer Existenzgrundlage aufweist, sondern auch, daß sie sich im Anpassungsprozeß an neue Erscheinungen der Zivilisation im großen und ganzen in einem gewissen Rückstand befindet. Letzteres erklärt wohl auch, daß im Zeichen der Fortschrittsgläubigkeit des 19. Jahrhunderts der Begriff „Kleinstadt“ von vornherein mit einem negativen Wertgehalt entstand.

Die untere Position ist per definitionem in jedem hierarchisch gestuften Netz vorhanden und nimmt an seiner Entwicklung — im positiven wie im negativen Sinne, jedoch nicht unbedingt gleichlaufend mit den übrigen Stufen — teil. Eine generelle Interpretation der Kleinstadt als „Relikt“ (6) ist daher abzulehnen, wenngleich es ohne Zweifel derartige Reliktstädte gibt, deren Integration in das Netz sich auf ein Minimum, etwa die Funktion als touristische Attraktion, reduziert hat.

(5) Zu diesem Aspekt des Stadtbegriffs, der in der bisherigen Fassung (s. SCHWARZ 1961, S. 311 ff.) nicht berücksichtigt ist, und der nicht zuletzt durch die Beschäftigung mit den Urbanisierungsproblemen der Entwicklungsländer stärker in Erscheinung getreten ist, siehe z. B. PERROUX (1967).

(6) so bei BENDERMACHER (1959, S. 46), der auf die Frage „Was ist die Kleinstadt?“ antwortet: „Sie ist eine übriggebliebene Form bürgerlich-gemeindlichen Zusammenlebens, die in früheren Zeiten der Stadt an sich, der Polis, eigen war. Sie stellt einen Mikrokosmos dar, einen Bereich, der nichts von außen braucht und der nicht nach außen ausstrahlen muß. Seine autarke Ruhe ist allerdings nie voll ausgebildet gewesen. Werden die den Mikrokosmos beunruhigenden Kräfte stark und stärker, ändert sich die Kleinstadt in andere gemeindliche Formen um.“

1.2 Die Kleinstadt als Gegenstand geographischer Untersuchungen

1.21 Die Kleinstadt als Typus

Im Jahre 1929 fand an der Universität von Minnesota eine Tagung statt, auf der Probleme der amerikanischen Kleinstädte behandelt und u. a. eine funktionale Klassifizierung vorgelegt wurde (7). BOBEK (1930, S. 60 f.) kennzeichnete in einem Bericht über diese Tagung den derzeitigen Forschungsstand in Deutschland wie folgt:

„Ich kenne keine deutsche Arbeit, die sich mit einer größeren Gruppe von Städten, schon gar nicht von Kleinstädten, vergleichend und klassifizierend in der hier beschrifteten Richtung beschäftigt hätte. (. . .) Wir sind über unsere größten Städte halbwegs im klaren, was das Größte anlangt. Aber unsere zahllosen mittleren, kleinen und kleinsten Städte, wovon leben sie? Sind sie zu einem guten Teil überhaupt als Städte anzusprechen in einem geographischen Sinn, der nicht ihr antiquiertes Außere zum entscheidenden Einteilungsgrund nimmt, sondern ihr lebendiges Gliedsein in einem größeren pulsierenden Ganzen?“

Wenn auch auf diese Fragen BOBEKs nur wenige Untersuchungen eingegangen sind (8), so lassen diese doch erkennen, daß die Lebensgrundlagen der Kleinstädte sehr verschiedenartig sind, und daß keineswegs alle kleinen Stadtrechtsorte als Städte in dem von BOBEK postulierten Sinn anzusprechen sind. FABER (1959/60, S. 142) kommt aufgrund eines Vergleichs der Kleinstädte Meisenheim und Kirn zu dem Schluß:

„Es gehört zum Wesen dieser Kleinstadt der Gegenwart, daß sie selten alle, fast immer aber mehrere derjenigen Aufgaben erfüllt, die einer Siedlung zufallen können. Es ist eine Ausnahme, weil es ihrer geringen Größe widerspricht, daß eine Kleinstadt zugleich Industriestadt, Verwaltungssitz mit überörtlichen Funktionen, leistungsfähiger zentraler Ort, kulturelles Zentrum, ausgesprochene Wohnsiedlung und Fremdenverkehrsort ist. Aus den möglichen Kombinationen einzelner Funktionen ergibt sich die Variationsbreite des kleinstädtischen Typus der Gegenwart.“

Dieser unterscheidet sich dadurch von der „meist nur einer Aufgabe dienenden ländlichen Siedlung“, aber auch von der „historischen Kleinstadt vor der industriellen Revolution“, die „entsprechend der Kleinräumigkeit ihres Umlandes und der Gleichartigkeit der an sie gestellten Forderungen relativ homogen“ (S. 142) gewesen sei. Demgegenüber stellt HELLER (1968, S. 354) fest, „daß die unerhörte und mit der naturräumlichen Lagegunst lediglich teilweise erklärbare Mannigfaltigkeit unserer deutschen Kleinstädte nicht nur vor allem im 19. Jahrhundert erwuchs, sondern daß die Ursachen solcher Differenzierung oft viel weiter in die Vergangenheit zurückreichen können.“ Der Vergleich der Kleinstädte Höchstädt und Herzogenaurach erweist, daß schon bei der mittelalterlichen Stadtgründung angelegte wirtschaftsstrukturelle Unterschiede sich dort, „wo besonders hemmende oder fördernde Faktoren einseitig eingriffen“, bis in die Gegenwart hinein haben kontinuierlich halten können. „Die Wechselwirkungen zwischen dem vorherrschenden Wirtschaftszweig und der jeweils zugehörigen Bevölkerungsdynamik, die in einer gewerblichen Stadt

(7) VISHER (1929)

(8) s. dazu die Literaturübersicht bei GRÖTZBACH (1963, S. 10 ff.)

einen anderen Druck ausübt als in einer bauerlichen, spielen dabei bewahrend eine unentbehrliche Rolle, zumal sie das Strukturbild im Lauf der Zeit immer klarer verhärten" (a. a. O., S.355).

Was die zukünftige Entwicklung der Kleinstadt betrifft, so glaubt GRÖTZBACH (1963, S. 30 f.), eine „Tendenz zur Multifunktionalität“ und eine „zunehmende funktionale Uniformität der Kleinstädte“ erkennen zu können. Das mag zutreffen. Die Folgerung hingegen, die Kleinstädte steuerten „somit auf ein Stadium hin, das (. . .) um 1800 auf völlig anderer Grundlage schon einmal vorhanden war“, muß nach den Untersuchungsergebnissen von HELLER zurückgewiesen werden.

Da verschiedenartige Funktionskombinationen die Existenzgrundlage der Kleinstädte bilden, ist es unmöglich, die Funktionen als Kriterium zur Kennzeichnung des Typs und zur Abgrenzung gegenüber Stadttypen anderer Größenordnungen (Mittelstadt, Großstadt) zu verwenden (9). Hierfür sind neue Ansätze zu suchen. Einen ersten Versuch in dieser Richtung stellt die „Geographische Untersuchung über die Kleinstadt der Gegenwart in Süddeutschland“ von GRÖTZBACH (1963) dar. Seine These lautet: „Nicht die Aufzählung von Institutionen und Zentralaufgaben, nicht die wirtschaftliche und soziale Gesamtstruktur der Kleinstädte vermögen diese als solche zu kennzeichnen. Vielmehr sind gemeinsame Züge der Kleinstädte wohl am ehesten in ihrer inneren Gliederung zu finden, vor allem soweit diese durch die geringe Einwohnerzahl und Kleinheit der Siedlungsfläche beeinflusst wird“ (a. a. O., S. 16). Um diese These zu verifizieren, wählte GRÖTZBACH zwölf räumlich weit gestreute und nach ihren heutigen Funktionen wie nach ihrer historischen Entwicklung sehr verschiedenartige Kleinstädte aus. Diese Breite der Arbeitsgrundlage hat zur Folge, daß sich, wie SCHÖLLER (1966, S. 233) formuliert, „die Spanne des Gemeinsamen sehr erheblich verengt“. Ein derartiger „Mangel“ haftet allerdings den meisten Modellvorstellungen an und sollte zunächst einmal in Kauf genommen werden. Meiner Meinung nach sind andere Einwände gegen das methodische Vorgehen GRÖTZBACHs angebracht.

Ein erster Einwand betrifft die Grundvoraussetzung, daß zwischen Größe bzw. Kleinheit an Einwohnern und Siedlungsfläche einerseits und innerer Differenzierung andererseits ein kausaler Zusammenhang bestehe, der bei Städten gleicher Größenordnung Gemeinsamkeiten begründe. Es ist zu bedauern, daß GRÖTZBACH nicht erläutert, welcher Art dieser Zusammenhang ist, ob z. B. der Einfluß der Größe auf die innere Differenzierung konstant ist, oder wie stark er überhaupt ist im Verhältnis zu anderen Faktoren. Unter diesen besitzt zweifellos der sozio-ökonomische Differenzierungsgrad der Bevölkerung großes Gewicht. Durch einen methodischen Kunstgriff hat GRÖTZBACH jedoch gerade diesen Faktor ausgeschaltet, indem er nämlich nur solche städtischen Siedlungen als „Kleinstädte“ anerkennt, die „voll entwickelt“ sind. Ist das nicht der Fall, spricht er von „stadtartigen Siedlungen gleicher Größe“ (a. a. O., S. 82).

Die „Zwergstadt“ betrachtet er, sofern sie hinreichend differenziert ist, nicht als besondere Größenklasse unterhalb der Kleinstadt, sondern zählt sie zu dieser. Er kommt so zu dem Schluß: „Also muß eine unterste Klasse von Städten, die sich nach qualitativen Merkmalen von den voll entwickelten

(9) Zu der Frage, ob es gerechtfertigt ist, eine Typologie von Städten unterschiedlicher Größenordnung zu entwickeln, s. SCHÖLLER (1963, S. 171).

Kleinstädten unterscheiden, erst gefunden werden" (a. a. O., S. 84). Diese „unterste Klasse“ bilden die sogenannten Ackerbürgerkleinstädte.

Im Hinblick auf das eingangs dargelegte Verständnis des Stadtbegriffs scheint es mir nicht sinnvoll zu sein, unterhalb der Stufe der Kleinstadt noch eine weitere städtische Stufe anzusetzen, die lediglich eine funktionale und entwicklungsgeschichtliche Variante darstellt (Ackerbürgerkleinstadt = „vergehende“ Kleinstadt) ebenso wie die junge Industriestadt (= u. U. „werdende Kleinstadt“). Vielmehr sollten alle kleinen Städte als „Kleinstädte“ bezeichnet und darunter sowohl die „voll entwickelten“ Städte (im Sinne GRÖTZBACHs) als auch die auf- bzw. absteigenden (also nicht mehr oder noch nicht „voll entwickelten“) Städte verstanden werden.

Ein zweiter Einwand betrifft das Kriterium, nach dem GRÖTZBACH die innere Differenzierung beschreibt. Es ist ausschließlich die Konzentration einzelner Funktionsträger (Banken, Geschäfte einer bestimmten Branche, Arztpraxen, Industriebetriebe; bei der sozialräumlichen Gliederung: Angehörige der gleichen Sozialgruppe). Dieses Kriterium ist von Großstadtuntersuchungen übernommen (für die Großstadt sind ja solche funktional oder sozial bestimmten Konzentrationen charakteristisch). Es ist also nicht am Objekt selbst gewonnen; es kann zwar Unterschiede verdeutlichen, aber nicht die spezifische Eigenart, das „Wesen“, erfassen. Die Suche nach Branchenkonzentrationen geht an der Tatsache vorbei, daß wegen der geringen Ausdehnung und damit relativ leichten Überschaubarkeit kleinstädtischer Geschäftsgebiete eine Orientierung der Standorte an der Konkurrenz nicht notwendig ist, erstens, weil der Kunde über genauere Kenntnisse der örtlichen Verhältnisse verfügen kann als der durchschnittliche Benutzer des großstädtischen Einkaufsgebiets, und zweitens, weil er, wenn er das Angebot vergleichen will, keine größeren Wege zurückzulegen braucht als in einem nach Branchen spezialisierten Teilkomplex der großstädtischen City.

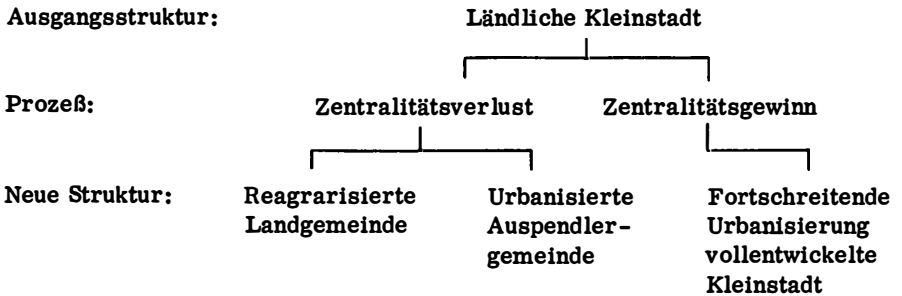
In jüngster Zeit erschienen weitere Untersuchungen, die der Frage nachgehen, ob die Einteilung der Städte in Klein-, Mittel- und Großstädte nicht nur eine rein quantitative, sondern auch eine qualitative Einteilung ist. Es sei hingewiesen auf die methodisch sehr verschiedenartigen Arbeiten von LICHTENBERGER (1967) und WOLF (1971) über Geschäftszentren von Städten unterschiedlicher Größenordnung, ferner auf die Untersuchung des Geographischen Instituts Bonn (1971) über die Bevölkerungsverteilung Bonns (Grenze Mittelstadt-Großstadt) sowie den Beitrag von KLATT (1969) zur Frage nach dem Zusammenhang zwischen Ortsgröße und Qualität der Verkehrserschließung.

1.22 Entwicklungstypen und -probleme der Kleinstadt

Auf der erwähnten Tagung in Minnesota waren nicht nur funktionale Typen kleiner Städte aufgestellt worden; gleichzeitig hatte man versucht, mit der funktionalen Typisierung eine Aussage über den Entwicklungstrend zu verbinden. Damit war ein Anstoß in Richtung auf eine (über die traditionelle historisch-genetische Betrachtungsweise hinausgehende) „prozessuale“ und „prospektive“ Betrachtungsweise gegeben.

Wenn BOBEK die Frage stellt, ob die Kleinstädte „zu einem guten Teil überhaupt als Städte anzusprechen“ seien, so hat das durchaus seine Berechtigung, denn Untersuchungen haben ergeben, daß zumindest ein Teil der Kleinstädte

sich in einer ausgesprochenen Krisensituation befindet oder gar schon den Stadtcharakter eingebüßt hat. RUPPERT (1968, S. 173) stellt die mögliche Entwicklung schematisch so dar:



Unter den älteren deutschen Untersuchungen, die sich mit der Krisenfrage beschäftigen, ist ein Aufsatz von FEHN (1937) zu nennen, der die „Zwergstadt“ behandelt. FEHN betrachtet sie (entgegen GRADMANN) nicht generell als „Fehlgründung“, sondern als „Vorzeitform“. Diese Formen entstanden im Zuge der territorialen „Individualisierung“ (im Sinne W. H. RIEHLs) weiter Teile Deutschlands und verloren ihre Existenzgrundlage bei der Schaffung der großen Flächenstaaten zu Beginn des 19. Jahrhunderts und dem Wegfall wirtschaftlicher Privilegierungen. Ob es allerdings Aufgabe der Landesplanung sein sollte, „den kleinen Städten ihre alte Bedeutung wiederzugeben, sie wieder einzusetzen in ihren einstigen Wirkungskreis“ (a. a. O. S. 228), ist fraglich und müßte in jedem einzelnen Fall geprüft werden. Die Untersuchung von GANSER (1967) über den „Markt“ Pförring bietet dazu wertvolle Anregungen.

Neben der territorialen Flurbereinigung war es – ebenfalls noch im 19. Jahrhundert – der Aufbau des Eisenbahnnetzes, der an den Existenzgrundlagen vieler Kleinstädte rüttelte, was schon W. H. RIEHL (1861, S. 81) befürchtete: „Es werden (. . .) nicht, wie bei der Veränderung der Handelswege am Ausgange des Mittelalters, reiche Großstädte veröden, wohl aber sind zahllose kleine Städte, blühende Flecken und Dörfer dem Kränkeln, Abmagern und Absterben eben so sicher geweiht, als sich den großen Städten eine immer unförmlichere Corpulenz ansetzen wird“.

Auch außerhalb Deutschlands hat man sich mehr oder weniger zwangsläufig mit solchen Krisensituationen kleiner Städte beschäftigen müssen, wobei immer die Frage im Hintergrund stand, wie diese überwunden werden können.

In Polen (und anderen sozialistischen Ländern) waren es die Kriegszerstörungen, die Bevölkerungsverluste durch Ausrottung und Vertreibung, die „Sozialisierung“ der Wirtschaft mit ihren Folgeerscheinungen (Konzentration der Industriestandorte, Dezentralisierung der Versorgungseinrichtungen), die eine Krise der Kleinstädte auslösten (10).

(10) s. dazu DRABEK (1968, S. 106 ff., mit Literaturhinweisen). Mit Entwicklungsproblemen von Kleinstädten in der DDR beschäftigten sich u. a. VON KÄNEL (1965) und KOWALZIK (1966).

In Frankreich trugen die traditionelle Vernachlässigung der Provinz, die Entvölkerung des ländlichen Raumes, der Niedergang traditioneller städtischer Industriezweige und andere Faktoren dazu bei, eine Anpassung der Kleinstädte an die moderne Entwicklung zu verhindern oder zumindest zu erschweren. Die Eingliederung Frankreichs in die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft scheint sich ebenfalls negativ auf das Schicksal der Kleinstädte auswirken (11).

Vergleicht man die Situation in Frankreich mit der in der Bundesrepublik, so zeigen sich Unterschiede, die hier eher eine positive Entwicklung vermuten lassen. Der Flüchtlingsstrom aus Mitteleuropa und den deutschen Ostgebieten hat den Kleinstädten teilweise beträchtliche Wanderungsgewinne eingebracht (12), und die industrielle Expansion im Zuge des wirtschaftlichen Aufschwungs der 1950er und 60er Jahre hat sich nicht auf die Ballungsräume beschränkt.

Die Feststellung unterschiedlicher Entwicklungstendenzen der Kleinstädte in den europäischen Ländern, in Amerika (13) und auch in den Entwicklungsländern veranlaßte GEORGE (1969), eine vergleichende Untersuchung der Kleinstädte auf internationaler Ebene vorzuschlagen. Um eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten, sei es notwendig, folgende Punkte zu beachten:

1. Voraussetzung für eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse ist eine Festlegung der Größenordnung (définition dimensionnelle), unabhängig von der Lokalisierung, der Zugehörigkeit zu einem bestimmten Wirtschaftssystem und dem regionalen oder nationalen Entwicklungsstand. GEORGE schlägt vor, die Fußläufigkeit als Basis zu nehmen:

„La petite ville est le groupement dense d'habitations à l'intérieur duquel tous les déplacements, y compris les déplacements fonctionnels, se font à pied, dont les limites peuvent être atteintes, d'un point quelconque de la surface bâtie, en moins de vingt minutes de marche, et où le recours aux transports publics ne concerne que les relations avec l'extérieur.“ (a. a. O., S. 745).

2. Die Bestimmung der Städte soll nicht von ihren Funktionen ausgehen, also nicht von vornherein Städte mit beispielsweise vorwiegend agrarischer Funktion ausschließen.

3. Die Untersuchung muß, wenn sie nicht eine bloße Bestandsaufnahme von Unterschieden bleiben soll, die Kleinstädte als Bestandteile des gesamten Städtetetzes betrachten, denn: „La petite ville se définit (. . .) par la plus ou moins grande intensité et par le caractère de ses relations avec d'autres villes de dimensions diverses“ (a. a. O., S. 745).

Die methodische Konsequenz aus diesem letzten Punkt ist, die (gerade in der französischen Geographie gepflegte) Tradition der Kleinstadt-Monographie aufzugeben: „Au contraire, prendre d'ensemble un semis urbain de petites villes à l'échelle régionale, discerner les originalités et les spécificités, par là les différences, mais aussi certaines similitudes qui permettent de définir des familles, définitives ou circonstancielles, est assurément à la fois plus instructif et, en soi, plus géographique.“ (a. a. O., S. 747).

(11) GEORGE (1963, 1968), KAYSER (1960) und TOMAS (1968).

(12) PFEIL-BUCHHOLZ (1957)

(13) PELTIER (1967)

1.3 Fragestellung und Aufbau der vorliegenden Untersuchung

Die vorliegende Untersuchung übernimmt im Prinzip die oben genannten Grundsätze von GEORGE. Sie behandelt die Kleinstädte eines bestimmten Raumes, des mittleren Niederrheins, als Bestandteile seines Siedlungsnetzes. Sie fragt nach der Rolle, die die Kleinstädte innerhalb des Netzes spielen.

Die Existenz einer Netzstruktur im Siedlungsraum, also eines Verflochtenseins der Siedlungen, ist das Ergebnis der arbeitsteiligen Ausbildung aller derjenigen Funktionen, die sich aus wirtschaftlichen, politischen, sozialen, kulturellen, rekreativen Notwendigkeiten und Wünschen der Gesellschaft ergeben. Die Funktionen bedürfen in der Regel „verorteter“ Einrichtungen, die je nach Art der Funktion in unterschiedlicher Häufigkeit im Netz vorhanden sein können. Die einzelne Funktion ist entweder hierarchisch gegliedert (Behörde in verschiedenen Instanzen) oder bedeutungsmäßig mehr oder weniger differenziert (Betriebe unterschiedlicher Leistungsstärke). Die verschiedenen Einzelfunktionen bilden in ihrer Gesamtheit das „Funktionsgefüge“.

Die Rolle einer Siedlung wird bestimmt durch Art und Ausmaß ihrer Integration in das Funktionsgefüge und durch die Aktivität, mit der sie ihre Position zu wahren, veränderten Anforderungen anzupassen oder zu verbessern versucht.

Die Ausprägung des Funktionsgefüges hängt ab vom allgemeinen Entwicklungsstand der Gesellschaft. Die Besonderheiten eines regionalen Siedlungsnetzes als dem Träger des Funktionsgefüges lassen sich am besten durch einen Vergleich sichtbar machen, sei es in synchronischer Betrachtungsweise durch einen Vergleich mit dem Siedlungsnetz eines anderen Entwicklungsstandes, sei es in diachronischer Betrachtungsweise durch einen Vergleich mit früheren Entwicklungsstadien des gleichen Netzes. Letztere Methode wird in der vorliegenden Untersuchung angewandt.

Die jüngere Entwicklung des Siedlungsnetzes am Niederrhein seit Beginn des 19. Jahrhunderts kann in drei Stadien untergliedert werden: die frühindustrielle Zeit, die Zeit der ersten fabrikindustriellen Gründungsphase und die jüngste Zeit, die durch einen erneuten Aufschwung der Industrie und eine starke Ausweitung des tertiären Wirtschaftssektors gekennzeichnet ist.

Die Untersuchung gliedert sich in drei Kapitel, die die Stellung der Kleinstädte im Siedlungsnetz zu einem bestimmten Zeitpunkt des jeweiligen Entwicklungsstadiums analysieren.

Die Festlegung der zeitlichen Querschnitte — 1830, 1925 und heute — braucht nur kurz erläutert zu werden.

Die Frühindustrialisierung, die am mittleren Niederrhein in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts an Prägekraft gewann und durch politische und wirtschaftliche Umwälzungen infolge der französischen Eroberung des linken Rheinufers (1794) weitere Impulse erhielt, erreichte in der preußischen Zeit um 1830 ihren Höhepunkt.

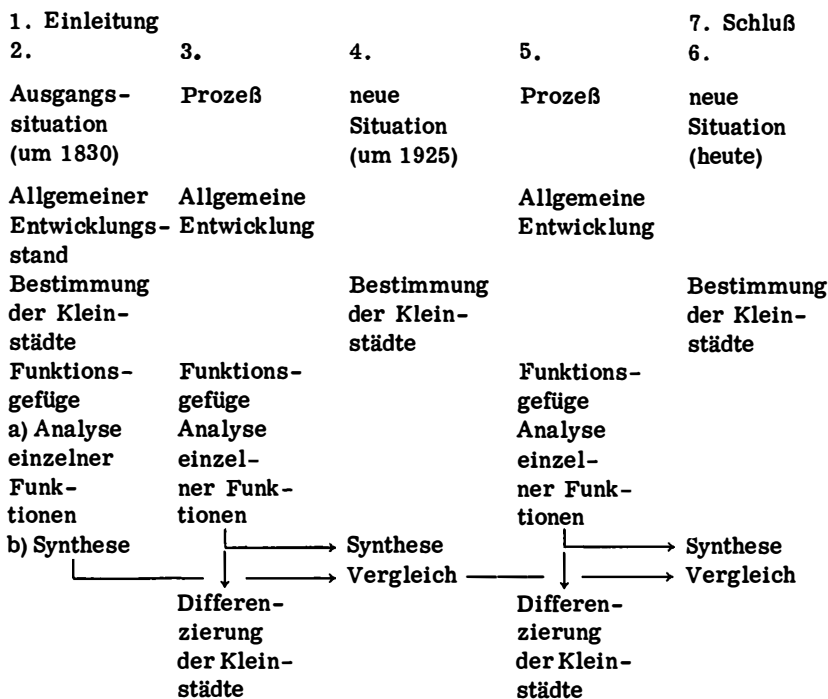
Seit etwa der Mitte des 19. Jahrhunderts setzte die Mechanisierung des Produktionsprozesses ein und damit die Konzentration der Arbeitskräfte in Fabriken. Der von starken konjunkturellen Schwankungen begleitete Aufstieg der Industrie und der mit ihm eng verknüpfte Aufbau des Eisenbahnnetzes fand

durch den Ersten Weltkrieg und die anschließende Rheinlandbesetzung einen vorläufigen Abschluß.

Die nationalsozialistische Zeit, die in den Zweiten Weltkrieg ausmündete, trug keine wesentlichen Veränderungen in das Siedlungsnetz. Um so stärker waren sie in der Nachkriegszeit, etwa durch den Zustrom von Vertriebenen und Flüchtlingen. Die gegenwärtige Situation dürfte nicht mehr als Abschluß der Nachkriegsentwicklung zu interpretieren sein, zeigt sie doch mancherlei Ansätze zu neuen Strukturen.

Zwei weitere Kapitel behandeln die Rolle der Kleinstädte in den Wandlungsprozessen, die sich in den Zeiträumen zwischen den drei Zeitpunkten im Funktionsgefüge abspielten. Auf diese Weise sollen Unterschiede in der Dynamik festgestellt und ihre Auswirkungen auf die Position der einzelnen Kleinstadt untersucht werden. Diese kann ja gleich bleiben, sie kann sich aber auch verbessern oder verschlechtern. Gegebenenfalls ist daher bei der Untersuchung eines neuen Stadiums von einer „Mannschaft in veränderter Besetzung“ auszugehen.

Schematisch sieht der Aufbau der Untersuchung wie folgt aus:



In den Kapiteln 2, 4 und 6 der Untersuchung (zeitliche Querschnitte) wird demnach zuerst bestimmt, welche Siedlungen aufgrund des jeweils gültigen rechtlichen Stadtbegriffs als Städte zu bezeichnen und welche von diesen aufgrund ihrer Größenordnung im Rahmen des gesamten Städtensetzes als Klein-

städte anzusehen sind. Der nächste Schritt ist, anhand von tabellarischen Zusammenstellungen der wichtigsten Bestandteile des Funktionsgefüges festzustellen, in welcher Art und in welchem Umfang die Kleinstädte in das Funktionsgefüge integriert waren (bzw. heute sind) und inwieweit sie in Orten ohne die rechtliche Qualifikation als „Stadt“ Konkurrenten besaßen. Zum Schluß werden die Ergebnisse miteinander verglichen.

Bei der Behandlung der Wandlungsprozesse im Funktionsgefüge ist es notwendig zu wissen, bei wem die Verfügungsgewalt über die Entwicklung einer bestimmten Funktion liegt, oder anders gesagt: welche Funktionen die Bürger der Kleinstädte entscheidend mitgestalten können. Allgemein ist daher zu unterscheiden zwischen eigenständigen Funktionen und „fremd bestimmten“ Funktionen, die dem Siedlungsnetz gewissermaßen „auferlegt“ sind (im folgenden: „auferlegte Funktionen“).

„Auferlegt“ und außerhalb der Einflußsphäre der Kleinstädte war und ist weitgehend auch heute noch der Komplex der staatlichen Funktionen mit Einrichtungen verschiedenster Art: Behörden, Straßen, Poststruten, militärischen Anlagen usw. Die Städte oder einzelne ihrer Bürger können zwar versuchen, die staatliche Entscheidung über das Fortbestehen vorhandener und die Vergabe neuer Funktionen zu beeinflussen, sind aber an einen bestimmten Rahmen gebunden, der im allgemeinen Interesse nicht gesprengt werden kann.

„Auferlegt“ und außerhalb der Einflußsphäre der Kleinstädte ist ferner ein mehr oder weniger großer Teil ihrer Industriebetriebe, zumindest seit dem Ende des Ersten Weltkriegs.

Eigenständige Funktionen der Kleinstädte bestanden und bestehen im Bereich der Wirtschaft und der vielfältigen Dienstleistungen, die heute unter dem Begriff der „Infrastruktur“ zusammengefaßt werden.

Die Stärkung der auf solchen Funktionen basierenden Existenzgrundlage ist unter anderem abhängig von der Aufnahmefähigkeit und -bereitschaft des Marktes und seinen Ausweitungsmöglichkeiten (bei Produkten der Landwirtschaft, des Gewerbes oder der Industrie), von der Bevölkerungsdichte, der Kaufkraft und den Kaufgewohnheiten im ländlichen Raum (bei materiellen Versorgungsfunktionen). Grenzen werden auch gesetzt durch den Konkurrenzdruck benachbarter Siedlungen. Rechtliche Beschränkungen der freien Entfaltung bzw. einseitige Privilegierungen bestimmter Siedlungen, wie sie in vielen Teilen Deutschlands zumindest in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch bestanden, waren im Untersuchungsgebiet durch die französische Gesetzgebung abgeschafft worden.

Die Struktur des Städtennetzes, d. h. die Größe, Bedeutung und Verteilung der Städte, ergibt sich demnach aus dem Zusammenspiel folgender vier Kräfte:

- 1) der überlokalen Institutionen wie Staat, Kirche, großen Wirtschaftsunternehmen u. a., die dem Siedlungsraum ein Netz von Funktionen (zur Überwachung, Besteuerung, Versorgung, Nutzung der Arbeitskraft oder der natürlichen Ressourcen usw.) gleichsam aufstülpen („auferlegte Funktionen“);
- 2) der städtischen Bürgerschaften selbst, die eigene Initiativen und Aktivitäten entwickeln, etwa im Bereich der gewerblichen Produktion, des Handels oder der Kultur („eigenständige Funktionen“);

- 3) der Bevölkerung im ländlichen Raum, die bestimmte zentrale Orte wählt, um sich hier zu versorgen, soziale Kontakte zu pflegen, sich auszubilden usw. Art und Intensität der Benutzung (14) machen den „Bedeutungsüberschuß“ aus, der sehr hoch, aber auch sehr gering sein kann.
- 4) einer ihrer Herkunft nach räumlich weit gestreuten Bevölkerung, die bestimmte Orte auf der Durchreise benutzt oder sich hier zeitweise aufhält (z. B. zur Erholung) und mit dazu beiträgt, den Bedeutungsüberschuß zu erhöhen oder überhaupt spezielle, vorwiegend für sie bestimmte Einrichtungen hervorruft.
Es sind also komplexe Vorgänge, die das Städtetz aufrechterhalten.

Der Untersuchungszeitraum umfaßt Phasen besonders intensiver Wandlungen, die zur Entstehung der modernen Großstadt geführt haben. Die kleinen Städte scheinen dabei ins Hintertreffen geraten zu sein. Es ist die allgemeinere Zielsetzung dieser Untersuchung zu prüfen, inwieweit diese Vermutung auch in einem früh industrialisierten und großstadtnahen Raum zutrifft. Unter den besonderen Bedingungen eines so definierten Raumes ist vorauszusetzen, daß die Kleinstädte nur bei kräftigen, vielseitigen Funktionsgewinnen ihre Position halten konnten, und daß es auch in Zukunft dazu einer besonderen Aktivität bedürfen wird.

Doch nicht der Zuwachs an neuen Funktionen oder der Ausbau von vorhandenen Funktionen allein genügen. Die bereits im 19. Jahrhundert einsetzende Tendenz zur Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten bewirkte (und bewirkt weiterhin) einerseits, daß sich nicht jeder Gewinn an Funktionen auch als Gewinn an Einwohnern niederschlägt, andererseits, daß auch die Übernahme von Wohnfunktionen für eine andere Siedlung ein „Funktionsgewinn“ darstellt (15). Wohl nur bei einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Stärkung der Existenzgrundlage und Erhöhung der Einwohnerzahl wird die Entwicklung zu einer intensiveren Ausprägung des „städtischen Lebens“ führen.

Ob es den Kleinstädten gelingt, neue Einwohner an sich zu binden, hängt davon ab, wie die Gesellschaft das Wohnen in der Kleinstadt bewertet, aber auch davon, inwieweit die Städte Initiativen ergreifen, um den Erwartungen zu entsprechen. Worauf sich diese Erwartungen richten, ist zeitlich und nach sozia-

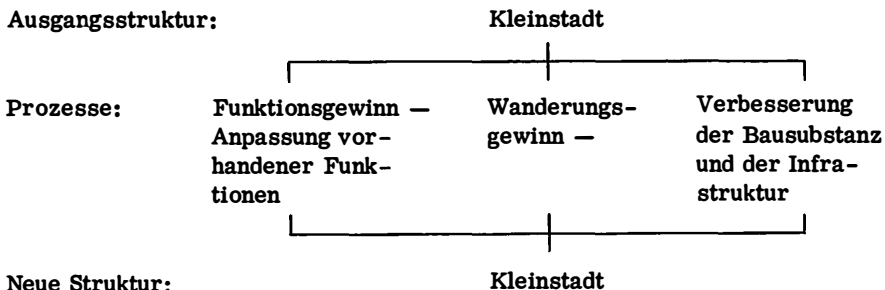
(14) Diese hängen ab von der Sozialstruktur der ländlichen Bevölkerung, was BRUNET (1968, S. 19) betont, wenn er schreibt: „Man kann ein Städtetz auf der Stufe der Marktstellen oder höherer Zentren nicht verstehen, ohne den Typ der bäuerlichen Gesellschaft zu berücksichtigen, für deren Versorgung es entstanden ist“.

(15) Diese Art von Funktionsgewinn und seine Auswirkungen untersuchen z. B. COORNAERT-HAUMONT (1967) am Beispiel der Kleinstadt Choisy-le-Roi, die durch das Wachstum von Paris überformt wurde.

FESL (1968) geht in ihrer Untersuchung über „die Städte um Wien“ auf die Wohnfunktion ein, die diese für die Hauptstadt ausüben. Die Bedeutung der Funktion wird nach dem Anteil der Wienpendler an den unselbständig Berufstätigen gemessen. Dabei wäre interessant zu wissen, wie in den einzelnen Städten das Verhältnis zwischen „autochthonen“ und „allochthonen“ Pendlern (im Sinne von DE VOOYS 1968, S. 101) aussieht, denn nur die letzteren haben dazu beigetragen, die Wohnfunktion zu stärken. Zu prüfen wäre auch, inwieweit Personen, die aus anderen Landesteilen zuwanderten, um einen Arbeitsplatz in der Hauptstadt aufzunehmen, diese kleinen Städte als Wohnsitz wählten.

lem Status verschieden. In der jüngsten Zeit ist es die Möglichkeit, Bauplätze in gehobenen Wohngebieten zu erwerben und das Angebot an differenzierten Bildungseinrichtungen zu nutzen.

Als Konsequenz aus diesen Überlegungen muß das oben zitierte Prozeßschema von RUPPERT (s. Seite 18) modifiziert werden (16); in dem speziellen Fall, daß eine Kleinstadt ihre Position wahrt, sähe es wie folgt aus:



Der Schwerpunkt der vorliegenden Untersuchung liegt auf der Frage der funktionalen Entwicklung.

1.4 Das Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet, das hier als „mittlerer Niederrhein“ bezeichnet wird, erstreckt sich vom Rhein zwischen Köln und Neuß-Düsseldorf westwärts bis zur Achse Aachen-Sittard-Roermond-Venlo (Abb. 1). Alle genannten Städte sind weniger als 80 km (Luftlinie) voneinander entfernt.

Der so festgelegte Raum ist seit dem Mittelalter, besonders aber seit der Hansezeit Bestandteil eines Verkehrskorridors zwischen den genannten Rheinstädten und den Seehäfen der niederländisch-belgischen Küste; er hat diese Funktion kontinuierlich – mit zeitweisen Bedeutungsschwankungen – wahren können: An die Stelle der alten Handelsstraßen traten im vorigen Jahrhundert die Eisenbahnen (Köln-Antwerpen, Düsseldorf-Antwerpen, Köln-Amsterdam) und in jüngster Zeit die Autobahnen (Köln-Aachen-Lüttich-Antwerpen, Düsseldorf-Venlo-Antwerpen, z. Zt. in Bau) sowie die elektrifizierten Eisenbahnlinien (Düsseldorf/Köln-Aachen-Belgien, Köln-Venlo-Niederlande).

Die Städte Aachen, Roermond und Venlo waren lange Zeit die ersten größeren Städte auf dem Weg vom Rhein nach Westen. Sie können aufgrund ihrer historischen Entwicklung nach der Stadt Köln und neben der Stadt Neuß als die „Vororte“ dieses Raumes bezeichnet werden, die untereinander trotz zeitweiliger Behinderungen durch die politischen Verhältnisse in enger Verbindung standen und heute dank der europäischen Integrationsbestrebungen weiter miteinander verflochten werden.

(16) Vgl. neuerdings TAUBMANN (1971)

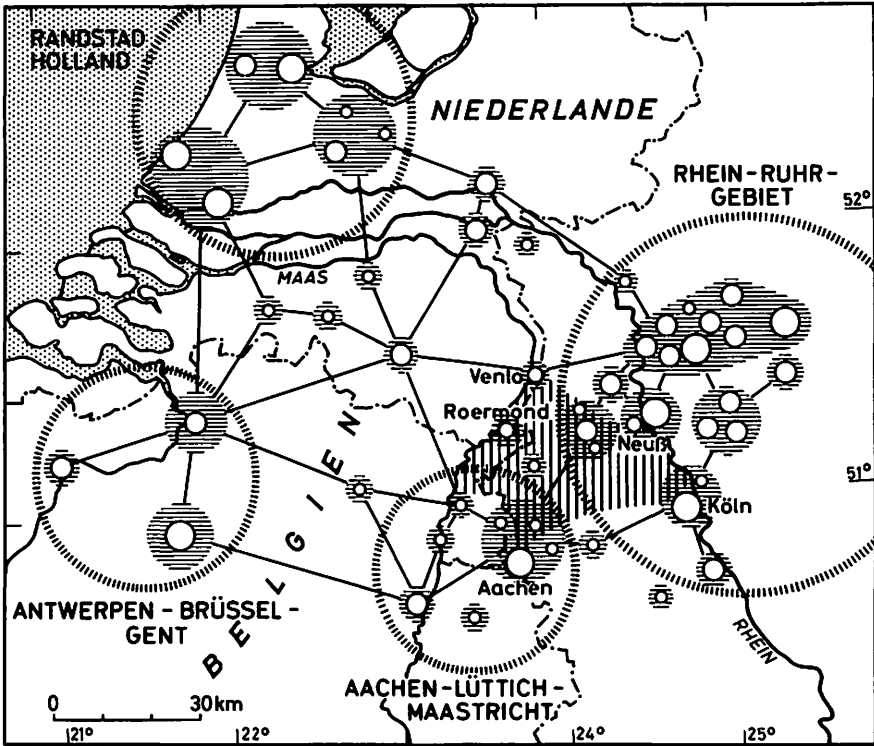


Abb. 1. Die Lage des Untersuchungsgebiets (senkrechte Schraffur) im Bereich der vier nordwesteuropäischen Agglomerationen
Kartengrundlage nach Provinciale Planologische Dienst in Limburg

Abgesehen von dem Zusammenhang, der sich aus der Verflechtung der Vororte untereinander ergibt, und der es gestattet, den dadurch gebildeten Raum aus dem größeren Zusammenhang des Städtenetzes gedanklich herauszulösen (17), weist dieser Raum vielfältige Unterschiede auf. Soweit sie nicht Bestandteil der zu untersuchenden Entwicklungen sind, sollen sie hier kurz skizziert werden.

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich über sehr verschiedenartig ausgestattete Naturräume: die „Niederrheinische Bucht“ (18) als Teil der Börden-

(17) Bei dieser Abgrenzung umfaßt das Untersuchungsgebiet im engeren Sinne, d. h. ohne die genannten „Vororte“, nach der gegenwärtigen Gebietseinteilung die Landkreise Seltkantkreis Geilenkirchen-Heinsberg, Erkelenz, Jülich, Grevenbroich, den nördlichen Teil des Landkreises Bergheim (bis zur Autobahn Köln-Aachen), den westlichen Teil des Kreises Kempen-Krefeld (bis zur Niers), die kreisfreien Städte Mönchengladbach und Rheydt, Anteile an den Landkreisen Köln (nordwestlicher Sektor) und Aachen (nordöstlicher Sektor); auf niederländischer Seite zählen Mittellimburg östlich der Maas und Nordlimburg östlich der Maas bis Venlo zum Untersuchungsgebiet.

(18) mit den Teilräumen: „Limburgische Börde“, „Aldenhovener Lößplatte“, „Erkelenz-Jülicher Börde“ und „Gillbach“ mit Übergang zur „Ville“ (Bezeichnungen mit leichten Abweichungen nach PAFFENSCHÜTTLER-MÜLLER-MINY 1963).

zone am Nordrand der europäischen Mittelgebirgsschwelle sowie das „Nieder-rheinische Tiefland“ (19). Die Flußauen von Rhein und Maas bilden den westlichen bzw. östlichen Randbereich, diejenigen der Nebenflüsse Erft, Niers und Rur (niederl. Roer) untergliedern das Gebiet in nord-südlicher Richtung in drei größere Abschnitte.

Auch in der historisch gewachsenen ländlichen Siedlungsstruktur, die heute noch durchscheint, bestehen Unterschiede: Im Bördenbereich überwiegend große geschlossene Dörfer, in ihrem nordwestlichen Randbereich herrschen aufgelockerte Siedlungsformen vor (20).

Politisch ist der mittlere Niederrhein seit dem Wiener Kongreß geteilt: Der größere östliche Teil war bis 1945 preußisch und gehört heute zum Bundesland Nordrhein-Westfalen, als Bestandteil der Regierungsbezirke Köln, Düsseldorf und Aachen, die sich vom Beginn der preußischen Zeit bis heute erhalten haben. Der kleinere westliche Teil im Bereich des rechten Maasufers — Bestandteil der Provinz Limburg — gehörte zunächst zum Königreich der Niederlande, kam nach dessen Aufteilung in einen belgischen und einen (nord-) niederländischen Staat (1831) an Belgien und gehört seit 1839 (Londoner Traktat) wieder zu den Niederlanden.

(19) mit den Teilräumen: „Selfkant“ und „Schwalm-Nette-Platten“. Für den Raum zwischen Rur und Landesgrenze den Begriff „Selfkant“ zu verwenden, wie PAFFEN es tut, ist problematisch, bezieht er sich doch eigentlich auf das Gebiet um den Saefelbach westlich der Linie Gangelt-Waldfeucht. Im Jahre 1951 übertrug man den Begriff auf den gesamten Kreis Geilenkirchen-Heinsberg, um die Verbundenheit mit dem 1949 unter niederländische Auftragsverwaltung gestellten Gebiet des eigentlichen Selfkants zu dokumentieren.

(20) s. dazu LEHNHARTZ (1935) und ZSCHOCKE (1963)

2. Die Stellung der Kleinstädte im Siedlungsnetz der frühindustriellen Zeit (Stand um 1830)

2.1 Allgemeiner Entwicklungsstand des Untersuchungsgebiets

Gegenüber vielen anderen Teilen Deutschlands nahm das Gebiet des mittleren Niederrheins schon vor Beginn des 19. Jahrhunderts eine Vorzugsstellung ein. Diese beruhte auf seiner Lage an wichtigen europäischen Handelswegen, auf dem hohen Leistungsstand seiner Wirtschaft sowie auf der Fortschrittlichkeit seiner sozialen Verhältnisse. Die politische Entwicklung — das Untersuchungsgebiet fiel 1794 an Frankreich und 1815 nach dem Zusammenbruch des napoleonischen Kaiserreichs an Preußen — hat dazu beigetragen, daß diese Vorzugsstellung trotz mancher Hindernisse und Schwierigkeiten noch weiter ausgebaut werden konnte (1).

Was die Verkehrslage des Untersuchungsgebiets betrifft, so ist zunächst festzustellen, daß die Städte Köln und Neuß schon durch ihre Lage am Rhein, der wichtigsten Verkehrsader Mitteleuropas, begünstigt waren. Köln besaß zudem bis 1804 für die Strecke zwischen Mainz und Dordrecht-Rotterdam das Stapelrecht, das danach in einen Umschlagzwang der Güter in andere Schiffe verwandelt und 1831 endgültig aufgehoben wurde. Beide Städte, Köln und Neuß, waren zugleich Knotenpunkte im Fernstraßennetz zwischen Mitteldeutschland und der belgisch-niederländischen Küste bzw. Nordfrankreich. Neben Aachen waren die Maashäfen Maastricht, Roermond und Venlo die ersten wichtigen Zwischenstationen auf dem Landweg vom Rhein nach Westen.

Unter den zahlreichen Straßen, die den ländlichen Raum zwischen den genannten Vororten an Rhein und Maas durchquerten, war diejenige von Köln über Aachen nach Maastricht und weiter nach Antwerpen die bedeutendste (2). Die Verkehrsfrequenz dürfte nach 1831 (Abspaltung Belgiens von den Niederlanden, Sonderabgabe für Schiffe der Rheinuferstaaten als Entschädigung für die Aufhebung des holländischen Rhein-See-Stapels) noch gestiegen sein, da es nun kostenmäßig günstiger war, die Handelsgüter auf dem Landweg über Antwerpen zu beziehen bzw. zu versenden. Der neue Staat Belgien mußte zudem, wollte er sich gegenüber den wirtschaftlich überlegenen Niederlanden behaupten, daran interessiert sein, den Warenaustausch mit der Rheinprovinz zu intensivieren. Es ist daher auch verständlich, daß schon damals Pläne auftauchten, Köln und Antwerpen durch eine Eisenbahn zu verbinden. Obwohl diese Pläne bei der preußischen Regierung zunächst auf wenig Gegenliebe stießen — man befürchtete, die Rheinlande könnten von Belgien her mit liberalem Gedankengut infiziert werden —, gelang es den Kölner und Aachener Interessenten, den Bau der Eisen-

-
- (1) Die besondere Stellung des Niederrheins wird deutlich bei einem Vergleich etwa mit Schlesien, wie ihn KISCH (1959) im Hinblick auf die unterschiedliche Entwicklung der Textilindustrie durchgeführt hat. Vgl. auch BORCHARDT (1966).
 - (2) Der preußische Staatsrat G. J. Ch. Kunth, der 1816 die neuerworbenen rheinischen Landesteile bereiste, bezeichnet sie als die „lebendigste Landhandelsstraße im ganzen Staat“ (zit. n. GOLDSCHMIDT 1881, S. 200).

bahn durchzusetzen (3); aber erst 1843 konnte diese erste linksrheinische und zugleich erste grenzüberschreitende preußische Eisenbahnstrecke in Betrieb genommen werden (4).

Die Bedeutung des Verkehrsnetzes beruhte nicht nur darauf, daß es den Warenaustausch zwischen weit entfernten Märkten vermittelte; auch das Untersuchungsgebiet selbst war in beträchtlichem Maße an dem Austausch beteiligt, besaß es doch zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine Vielzahl verschiedener Industrien (5), die, begünstigt durch die Nähe der Seehäfen, über diese selbst Rohstoffe (Baumwolle, Häute, Tabak und anderes mehr) bezogen, sie verarbeiteten und neben den aus einheimischen Rohstoffen gewonnenen Erzeugnissen (Metallwaren, Textilien) wieder ausführten. Dazu kam der Export von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Bodenschätzen sowie der Import von Kolonialwaren. Den Warenstrom aus dem Westen begleiteten — und auch das war für die Sonderstellung des Gebiets maßgebend — technische Innovationen, Kapital und Unternehmer.

Schwerpunkte der frühen Industrie waren Köln und der Aachener Raum, daneben in enger Nachbarschaft des Untersuchungsgebiets Krefeld und das Bergische Land. Letzteres produzierte hauptsächlich Textilien sowie Eisen- und Bandwaren. Krefeld war auf die Herstellung von Seide und Samt spezialisiert. Aus Aachen und den Städten in seiner Umgebung (Eschweiler, Stolberg, Düren, Monschau und Eupen) kamen Tuche, Nähadeln, Eisen- und Messingwaren sowie Papier. Köln besaß innerhalb seiner Mauern ein differenziertes Exportgewerbe, das teilweise auf die Herstellung ausgesprochener Luxuswaren (Kölnisch Wasser, Gold- und Silberschmiedearbeiten, Modeartikel) ausgerichtet war. Zu erwähnen sind außerdem die Tabakindustrie und die seit der Mitte der 1820er Jahre aufblühende Zuckerindustrie (6).

In dem ländlichen Raum zwischen den Zentren des Handels und der frühen Industrie, das heißt dem Untersuchungsgebiet im engeren Sinne, dominierte die Landwirtschaft (7), die auf die Existenz aufnahmefähiger Märkte eingestellt war.

Auf den fruchtbaren Lössböden der Börde konnten beträchtliche Überschüsse an Getreide (Roggen, Weizen) erzielt werden. Auf den leichteren Böden namentlich der Schwalm-Nette-Platten spielte der Flachsanbau eine so bedeutende Rolle, daß dieses Gebiet als das Flachsland schlechthin bekannt war. Land-

(3) HENDERSON (1966)

(4) Der Versuch, das Rheinmündungsgebiet zu umgehen, war nicht ohne Vorbilder. So hatte zuletzt Napoleon geplant, Rhein und Scheide durch eine Wasserstraße zu verbinden, die den Namen „Grand Canal du Nord“ tragen und im Bereich zwischen Rhein und Maas von Neuß nach Venlo führen sollte. Der Bau des Kanals wurde auch in Angriff genommen, aber nach der Einverleibung Hollands (1810) mit Rücksicht auf dessen Interessen wieder eingestellt, nachdem bis dahin schon etwa zwei Drittel der Strecke fertiggestellt waren. S. dazu ZEYSS (1907, S. 163, S. 173).

(5) s. die „Historische Wirtschaftskarte der Rheinlande um 1820“, Vorentwurf bei ZORN (1967)

(6) Raffinerie von sog. Lompenczucker, einem Halbfabrikat, das aus den Niederlanden bezogen wurde, s. GOTHEIN (1916, S. 378 ff.); KELLENBENZ (1966).

(7) Sie wurde vom Verf. im Rahmen der „Historischen Wirtschaftskarte der Rheinlande um 1820“ eingehend untersucht. Eine Zusammenfassung der bisherigen Ergebnisse in: Erdkunde XXIV, 1970, S. 171 ff.

wirtschaft und Handel waren hier eine enge Verbindung eingegangen: Schon das Saatgut wurde auf dem Handelswege aus Riga bezogen; der einheimische Leinsamen wurde (z. B. in den zahlreichen Mühlen an Schwalm und Nette) zu Öl geschlagen, das zusammen mit dem sog. Ölkuchen, einem als Viehfutter verwendeten Abfallprodukt, in den Handel gelangte. Die Flachsfasern wurden im Rahmen der bäuerlichen Wirtschaft zu Leinengarn und -tuch verarbeitet; Händler kauften die besseren Qualitäten auf und brachten sie zur weiteren Veredlung auf die Bleichen von Haarlem, um sie danach als sogenanntes holländisches Stulpenleinen wieder dem einheimischen Markt zuzuführen. Außer Flachs waren an Handelsgewächsen Raps, Hopfen und Klee verbreitet. Der Kleesamen wurde vor allem nach England exportiert.

Nebender Landwirtschaft bildeten verschiedene Exportgewerbe die Existenzgrundlage der ländlichen Bevölkerung, so die Herstellung von Nägeln (im Raum Dürwiß (8)), Korbwaren und Holzschuhen (im Rurtal (9)), von Irdenware (in Tegelen (10), Glimbach), von Dachziegeln (im Schwalm-Nette-Gebiet). Wichtiger noch war, daß auch Manufakturen und die verlagsmäßig organisierte Hausindustrie, hier besonders die Baumwollverarbeitung, im ländlichen Raum Fuß zu fassen begannen. Die Folge dieser engen Verbindung agrarischer und gewerblich-industrieller Aktivitäten war eine relativ hohe Bevölkerungsdichte, wie sie, sieht man einmal von dem bergischen Raum ab, zu dieser Zeit nur in Flandern anzutreffen war (11).

Entscheidende Entwicklungsfaktoren für die Wirtschaft des Untersuchungsgebiets waren seine Einbeziehung in das weiträumige, durch Schutzzölle abgesicherte französische Wirtschaftsgebiet, das zeitweise Spanien und Italien mitumfaßte, sowie die französische Wirtschaftspolitik gegenüber dem Herzogtum Berg (12). Dieses konnte zunächst seine Industrieprodukte zu einem Vorzugstarif nach Frankreich exportieren. 1801 wurde die Sonderregelung aufgehoben und 1806 jegliche Einfuhr nach Frankreich unterbunden. Dies veranlaßte zahlreiche bergische Unternehmer, sich mit ihren Konkurrenten auf dem linken (französischen) Rheinufer zu assoziieren oder ganz hierhin überzusiedeln. Der Zustrom von Kapital und Unternehmern kam besonders aus dem Textilsektor und richtete sich vornehmlich auf das „Flachsland“, da hier qualifizierte Arbeitskräfte vorhanden waren, die schon früher von bergischen Unternehmern aus lohnpolitischen Gründen in Anspruch genommen worden waren. Auf diese Weise erfuhr die Baumwollindustrie einen beträchtlichen Aufschwung. Vereinzelte Versuche, auch die Metallindustrie zu verlagern, waren dagegen nicht von Erfolg gekrönt (13).

(8) SCHMIDT (1805, S. 210); ADELMANN (1967, S. 145)

(9) SCHMIDT (1805, S. 218 ff.); REINERS (1961, S. 75 ff.)

(10) DE KLEYN (1965)

(11) STEINBERG in: FÖRST (1965, S. 109 ff.)

(12) HASHAGEN in: HANSEN (1917, I, S. 36 ff.)

(13) MILZ (1962, S. 83) erwähnt Konzessionsgesuche zweier Remscheider Eisenwarenfabrikanten für Betriebe in Grevenbroich bzw. Wevelinghoven. Nach SCHAEFER (in: Rurland 1934, S. 151) bestand von 1805 bis 1814 in Maubach (Krs. Düren) eine „Fabrik von Remscheider und Solinger Eisenwaren“ (Fa. Stamm & Loeh).

Die auf den Schutz der eigenen Wirtschaft abzielende französische Politik förderte Industrie und Landwirtschaft gleichermaßen (14). Der Zwang zu verstärkter Ausnutzung einheimischer Rohstoffe ließ den Anbau von Handelsgewächsen aufblühen: Flachs (als Ersatz für Baumwolle), Runkelrüben (zur Zuckerherstellung), Waid (als Ersatz für Indigo). Um eine Steigerung der Wollproduktion zu erreichen, wurden spanische Merinoschafe zur Veredelung der einheimischen Rasse eingeführt.

Der Übergang des linken Rheinufer an Preußen stürzte die Industrie in eine tiefe Krise, da sie nun schutzlos der englischen Konkurrenz ausgeliefert und der Zugang zum preußischen Markt selbst durch Zollgrenzen behindert war. Das Zollgesetz von 1818, das einen einheitlichen preußischen Markt schuf (15), brachte erste Verbesserungen, weitere die Zollvereine, die Preußen seit 1828 mit anderen deutschen Ländern schloß. Hemmend wirkte dagegen die Tatsache, daß nun nach Westen zur Maas hin eine Staatsgrenze bestand. Dies traf besonders das ländliche Gebiet zwischen Rur und Maas, wenn auch die wirtschaftlichen und familiären Verbindungen mit dem Maasland nicht abrissen.

Auch für die Landwirtschaft begann die preußische Zeit mit einer Krise, da die guten Getreideernten, die auf die Mißernte des Jahres 1816 folgten, nicht abgesetzt werden konnten. Seit der Mitte der 1820er Jahre machte sich jedoch auch hier eine Besserung bemerkbar, denn es gelang, neben den traditionellen Abnehmern (Frankreich, Niederlande) auch England, Skandinavien und die USA als Abnehmer zu gewinnen (16). Zudem hatte der Weizenbau anbautechnisch davon profitiert, daß seit der Krise in verstärktem Umfang Raps und Klee in die Fruchtfolge einbezogen worden waren, da Rüb- und Kleesamen gut exportiert werden konnten. Die anderen Handelsgewächse (Runkelrüben, Waid, Flachs) waren allerdings stark zurückgegangen; nach Aufhebung der Kontinentalsperre waren wieder die überseeischen Rohstoffe, die durch sie hatten ersetzt werden sollen, verfügbar.

Die Fortschrittlichkeit der sozialen Verhältnisse kam unter anderem darin zum Ausdruck, daß ein Gegensatz zwischen Stadt und Land kaum bestand. Dies war eine Folge der besonderen Entwicklung der mittelalterlichen Grundherrschaft, die nicht wie in großen Teilen Nord- und Ostdeutschlands zur Ausbildung der Gutsherrschaft mit leibeigener Landbevölkerung geführt hatte, sondern zur „versteinerten Grundherrschaft“ geworden war. Die Landbevölkerung war persönlich frei; sie begriff in sich eine starke Pächterschicht, in der Ansätze zu einer gewissen Kapitalbildung und damit auch Möglichkeiten einer gewerblich-industriellen Entwicklung vorhanden waren (17).

Die vielfältigen an sich revolutionären Maßnahmen der französischen Zeit lagen mehr oder weniger auf der Linie der eingeschlagenen Entwicklung und sind daher von weiten Teilen der Bevölkerung begrüßt und gegenüber restaurativen, vom Agrarfeudalismus beeinflussten Tendenzen nach der Besitzergreifung durch Preußen verteidigt worden, so die entscheidenden Punkte: die Gleichheit

(14) HASHAGEN in: HANSEN (1917, I, S. 24 ff.)

(15) s. dazu LINDNER (1911)

(16) GOTHEIN (1916, S. 366 ff.)

(17) KISCH (1959)

aller Bürger vor dem Gesetz, die Einheitlichkeit der Verfassung für städtische und ländliche Gemeinwesen und die Freiteilbarkeit des Bodens (18).

2.2 Bestimmung der Kleinstädte

Die Restauration der alten ständischen Ordnung bei der Einrichtung eines „Rheinischen Provinziallandtags“ brachte es mit sich, daß die Bürgermeistereien in städtische und ländliche eingeteilt werden mußten (19). Die als „Städte“ anerkannten Bürgermeistereien bildeten zusammen den „dritten“ Stand, der mit 25 Abgeordneten knapp ein Drittel der insgesamt 80 Abgeordneten des Landtags stellte. Die Stadt Köln entsandte zwei Abgeordnete, die sieben nächstgrößten Städte der Rheinprovinz, darunter Aachen, Düsseldorf und Krefeld, stellten je einen Abgeordneten. Die 111 mittleren und kleinen Städte bildeten zusammen 16 Wahlverbände mit je einem gemeinsamen Abgeordneten.

Welche Bürgermeistereien des Untersuchungsgebiets im Stand der Städte vertreten waren, zeigt Tabelle 1. Sie enthält zugleich die Einwohnerzahlen (1. der eigentlichen Stadt ohne die zugehörigen, aber räumlich von ihr getrennten Wohnplätze; 2. der gesamten Bürgermeisterei) nach dem Stand von 1828. Da die Bürgermeistereien in steuerlicher Hinsicht unterschiedlich behandelt wurden, ist weiterhin angegeben, ob Mahl- und Schlachtsteuer (MS.) oder Klassensteuer (K.) entrichtet wurde. Grundsteuer und Gewerbesteuer waren allgemein verbindlich; letztere war nach den örtlichen Verhältnissen in vier Klassen mit unterschiedlichen Hebesätzen eingeteilt. Die Einstufung ist ebenfalls angegeben.

Das Untersuchungsgebiet zählte demnach ohne die Vororte Köln, Aachenburtscheid und Neuß insgesamt 14 Städte, die ich als „Kleinstädte“ bezeichne. Dazu kommt auf niederländischer Seite eine weitere Kleinstadt: Sittard. Die Einwohnerzahl dieser Städte liegt in den meisten Fällen zwischen 1.000 und 2.000. Die größte Stadt, Jülich, zählte ohne die Militärpersonen, deren Zahl auf etwa 1.300 zu veranschlagen ist, immerhin 4.000 Einwohner weniger als der kleinste Vorort (Neuß), der mit knapp 7.000 Einwohnern zu den Mittelstädten gerechnet werden muß, ebenso wie die nicht aufgeführten niederländischen Städte Roermond und Venlo (20).

Die Einstufung dieser Städte als „Kleinstädte“ bzw. „Mittelstädte“ stimmt überein mit der in Preußen gültigen amtlichen Regelung: „Nach der Ordnung für sämtliche Städte der preußischen Monarchie vom 19. Nov. 1808 werden alle Städte eingeteilt in große, die mit Ausschluß des Militärs über 10.000, in mittlere, die 3.500 - 10.000 und in kleine, die noch nicht 3.500 Seelen haben.“ (STEIN 1819, S. 188).

(18) Lediglich der Adel setzte für seine Angehörigen die geschlossene Vererbung durch (1837), s. WYGODZINSKI in: HANSEN (1917, I, S. 255).

(19) Die Frage, wie und nach welchen Gesichtspunkten diese Einteilung vorgenommen worden ist, konnte nicht geklärt werden.

(20) Nach VAN DER MAELEN (1835) zählte Venlo 6.486, Roermond 5.306 Einwohner. Für Sittard (Kleinstadt) sind 3.771 Einwohner angegeben. In der Zahl sind wahrscheinlich die „buitenburgers“ der Gemeindeteile Voorstad, Overhoven, Ophoven, Leyenbroek und Stadbroek enthalten.

Neben den im Stand der Städte vertretenen Bürgermeistereien gab es noch „andere Ortschaften, welche durch frühere Benennung, Bauart, Zahl und Beschäftigung der Einwohner sich den Städten anschließen“ (VON VIEBAHN 1836, II, S. 2). Dazu gehören nach VON RESTORFF (1830) und anderen zeitgenössischen Autoren folgende 15 Orte: Aldenhoven, Bedburg, Bergheim, Brüggel, Gangelt, Herzogenrath, Hülchrath, Kaster, Linnich, Randerath, Waldfeucht, (Burg-) Waldniel, Wassenberg, Worringen und Zons. Sie werden teils als „Stadt“ (21), teils als (Markt-) „Flecken“ bezeichnet; ihre Einwohnerzahl lag 1828 zwischen 1.310 (Worringen) und 456 (Hülchrath). Auf niederländischer Seite sind Nieuwstadt, Susteren, Echt, Stevensweert und vielleicht Montfort zu nennen. Im folgenden verwende ich für diese Orte unterschiedslos den Ausdruck „Flecken“.

Die meisten „Kleinstädte“ und alle „Flecken“ waren ehemals befestigt und hoben sich daher in Grund- und Aufriß von den zahlreichen ungefähr gleich großen oder größeren Dörfern ab (22). Die Ringmauer mit ihren Türmen und Toren, die jahrhundertlang das Statussymbol der Stadt gewesen war, hatte diese Funktion im Bewußtsein der Bevölkerung jedoch teilweise verloren. Einige Städte und Flecken waren schon gegen Ende des 18. Jahrhunderts daran gegangen, die Befestigungen niederzulegen. Weitere folgten im 19. Jahrhundert dem Beispiel: Die Stadt Erkelenz ließ 1818 ihre Befestigungsanlagen in Parzellen versteigern mit der Auflage, sie zu planieren und in Gärten zu verwandeln (vgl. Bild 1 u. 2). Dem waren jedoch Auseinandersetzungen voraufgegangen zwischen der Regierung, die diese Maßnahme aus baupolizeilichen und finanziellen Erwägungen befürwortete, und der Bürgerschaft, die wenigstens die Mauer pro forma bis zu einer bestimmten Höhe erhalten wissen wollte, um den städtischen Status nicht zu gefährden (23).

Die Stadt Jülich war neben Köln und Venlo die einzige Festung im Bereich des Untersuchungsgebiets (24). Sie war im 16. Jahrhundert angelegt und zu Beginn des 19. Jahrhunderts sowohl von den Franzosen als auch von den Preußen weiter verstärkt und modernisiert worden. Sie besaß also noch einen gewissen strategischen Wert, wenn auch als eigentliche Verteidigungslinie der Rhein betrachtet wurde. Da das Festungsgelände fiskalischer Besitz war, hatte die Stadt selbst keine Möglichkeit, es zu verändern oder ganz zu planieren.

Unbefestigt waren von den Kleinstädten lediglich Rheydt (25), Wevelinghoven, Viersen (26) und Odenkirchen (27).

(21) Durch preußische Kabinettsorder vom 18. 12. 1818 war allen Ortschaften auf dem linken Rheinufer, die bis dahin besondere Wappen und Siegel geführt hatten, das Recht verliehen worden, den Titel „Stadt“ zu führen.

(22) Die 5 größten Dörfer waren 1828: Brachelen (Krs. Geilenkirchen, 1.884 Einw.), Rintgen (Bürgermeisterei Viersen, 1.784 Einw.), Lövenich (Krs. Erkelenz, 1.560 Einw.), Stommeln (Krs. Köln-Land, 1.485 Einw.) und Grefrath (Krs. Kempen, 1.421 Einw.).

(23) StAD, Reg. Aachen 7589.

(24) Die Festungsanlagen von Rheydt aus der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts waren bereits 1623 wieder zerstört worden (KEYSER 1956, S. 369).

(25) s. Fußn. 24

(26) Hier gab es eine Landwehr.

(27) Der Ort besaß eine kurkölnische Buranlage, war selbst aber nicht befestigt.

2.3 Die Integration der Kleinstädte in das Funktionsgefüge — analytische Untersuchung

Vorbemerkung:

Die Abschnitte dieses Kapitels sind im Prinzip gleichartig aufgebaut: Nach einer allgemeinen Erläuterung der jeweiligen Funktion wird versucht, die Orte festzustellen, die an ihr beteiligt waren, und sie, je nach dem Maß ihrer Beteiligung, bedeutungsmäßig abzustufen. Dabei werden vier Stufen zugrunde gelegt. Stufe IV soll das höchste Niveau bezeichnen, das in der Regel nur von den großen Städten (Vororten) erreicht werden kann; III, II und I sind graduelle Abstufungen, gemessen an IV. Eine Vergleichbarkeit der Abstufungen zwischen verschiedenen Funktionen ist nicht angestrebt. Die Ergebnisse sind in einer Übersicht (Tab. 3) zusammengestellt, die lediglich eine Orientierungshilfe für die Gesamtbeurteilung der funktionalen Integration der Kleinstädte darstellen soll. Berücksichtigt sind ausschließlich Orte aus dem preußischen Teil des Untersuchungsgebiets. Für den niederländischen Teil (mit einer einzigen Kleinstadt: Sittard) werden im Text gesonderte Angaben gemacht, soweit dies anhand des erreichbaren Quellenmaterials möglich ist.

2.31 Obrigkeitlich auferlegte Funktionen

Bei der Verwaltungsneugliederung zu Beginn der preußischen Zeit (28) wurden die kleinsten staatlichen Verwaltungseinheiten der vorangegangenen französischen Zeit, die „Mairien“, im wesentlichen beibehalten, nur die Bezeichnung durch „Bürgermeistereien“ ersetzt. Jeweils mehrere Bürgermeistereien wurden zu „Kreisen“ zusammengefaßt; an ihre Spitze trat eine „landrätliche Behörde“, die nur aus wenigen Personen (Landrat, Kreissekretär, Kreisbote) bestand. Die nächstgrößte Verwaltungseinheit bildete der „Regierungsbezirk“. Im niederländischen Teil des Untersuchungsgebiets wurden als Zwischenstufe zwischen Provinz und Gemeinden die „Arrondissements“ (oder „Distrikte“) eingeführt und bis 1850 beibehalten (29).

Im (preußischen) Bereich des Untersuchungsgebiets wurden folgende Kreise gebildet:

- a) als Bestandteile des Regierungsbezirks Aachen: der Stadtkreis Aachen, die Landkreise Aachen, Erkelenz, Geilenkirchen, Heinsberg und Jülich;
- b) als Bestandteile des Regierungsbezirks Düsseldorf: die Landkreise (Mönchen-) Gladbach, Grevenbroich, Kempen und Neuß;
- c) als Bestandteile des Regierungsbezirks Köln: der Stadtkreis Köln, die Landkreise Bergheim und Köln.

Bis auf zwei Ausnahmen (Bergheim und Grevenbroich) war die landrätliche Behörde in dem nominellen Hauptort des jeweiligen Kreises lokalisiert.

Im Kreis Bergheim erledigten die beiden ersten Landräte die Dienstgeschäfte an ihrem Wohnsitz, den Schlössern Frenz (Bm. Sindorf) bzw. Schlenderhan (Bm. Bergheim) (30).

Über die Situation im Kreis Grevenbroich schreibt ZUMBUSCH (1925, S. 107 f.): „Grevenbroich war 1816 durch königlichen Erlaß als Kreisort bestimmt worden. Doch hatte Landrat von Pröpper, Sohn des letzten kurkölnischen Vogtes von Hülchrath, wegen Mangels einer passenden Wohnung und geeigneter Büroräume in Grevenbroich seine Kanzlei in Wevelinghoven aufgeschlagen und war auf seinem

(28) s. dazu BÄR (1919)

(29) NUYENS (1956)

(30) Landkreis Bergheim (1966, S. 10 - 12)

Schlosse Hülchrath wohnen geblieben. Doch ließen die Grevenbroicher, stolz auf ihren Kreisort und der geschichtlichen Bedeutung ihrer Vaterstadt sich bewußt, auch erfüllt von dem Streben, aus der ländlichen Idylle nicht bloß durch industrielle Entwicklung, sondern auch durch behördlichen Glanz und den damit verbundenen wirtschaftlichen Vorteil emporzusteigen, nicht locker, bis sie zuerst das Aushebungsgeschäft und die Kreisstände-Versammlung, dann das Friedensgericht, sodann das Steueramt und schließlich auch den Landrat glücklich nach Grevenbroich gebracht hatten, mochten die Wevelinghover schimpfen auf den Eigennutz des kleinen Gemegroß, der trotz steigender Seelenzahl immerhin kaum halb soviel Einwohner zählte, wie das in der Einwohnerziffer mehr beharrliche Nachbargemeinwesen mit vollgiltigen Stadtrechten. Landrat von Gudenua nahm 1846 seinen Sitz im Klostergebäude zu Grevenbroich, ebenso sein Nachfolger von Heinsberg. "

Dem ist hinzuzufügen, daß damit der „Kampf“ noch nicht gewonnen war: Die endgültige Übersiedlung der Kreisbehörde von Wevelinghoven nach Grevenbroich erfolgte erst 1886 (31).

Die Städte haben jedoch nicht nur versucht, derartige Diskrepanzen zwischen nomineller und tatsächlicher Funktionsausübung aus der Welt zu schaffen; sie haben sich auch bemüht, schon vor der endgültigen Neugliederung, für die der preußische Generalgouverneur für den besetzten Niederrhein, J. A. Sack, verantwortlich war, die obrigkeitliche Entscheidung in ihrem Sinne zu beeinflussen.

Noch vor der Besitzergreifung durch Preußen (5. 4. 1815) wandten sich der provisorische Kantonskommissar und der Friedensrichter von Erkelenz an Sack (32) mit dem Vorschlag, die Stadt Erkelenz zum Hauptort eines nach der Abtretung des rechten Maasufers an die Niederlande neu zu bildenden Grenzkreises zu bestimmen, der von Kaldenkirchen bis Geilenkirchen reichen sollte. Der Vorschlag wird damit begründet, daß „bei einer solchen Eintheilung die Stadt Erkelenz ihrer geographischen Lage nach die einzig schickliche sei, (. . .) indem dieselbe in fast gleicher Entfernung von den beiden äußersten Punkten des Kreises — nämlich Kaldenkirchen und Geilenkirchen — gelegen ist. Die physische Lage dieses Orts auf einer fruchtbaren Fläche, die Quicksalen der reinen und gesunden Luft, die Bequemlichkeit der von allen Seiten dahin leitenden trockenem, zu jeder Jahreszeit guten und zugänglichen Wege, die Wohlfeilheit der Lebensmittel und endlich der Abgang anderer industriöser Gewerbezweige“ stünden mit diesem Vorschlag „in der besten Übereinstimmung“.

Sack hat diesen Vorschlag, der wegen der Motivation bemerkenswert ist, zwar nicht berücksichtigen können (die neuen Kreise erhielten allgemein eine geringere Ausdehnung, als sie die französischen Arrondissements besaßen, an die sich der Vorschlag wohl anlehnt). Aber: Erkelenz wurde Hauptort eines Kreises.

Außer den allgemeinen Verwaltungsbehörden (Oberpräsidium, Bezirksregierungen, Landratsämter) wurden noch weitere Behörden für spezielle Aufgaben eingesetzt: für die Verwaltung der indirekten Steuern, des Bergwerkregals und des Postregals (33). Auch die geistlichen Behörden können hierunter gerechnet werden.

Die Verwaltung der indirekten Steuern unterstand seit 1823 einem Provinzial-Steuer-Direktor (in Köln) und gliederte sich in fünf Einzelbehörden: Hauptzollämter, Rheinzollämter, Hauptsteuerämter, Stempelfiskalate und Hypothekenbewahranstalten. Von diesen gab es außerhalb der Vororte nur zwei, nämlich die Hauptzollämter in Kaldenkirchen und Wassenberg (34). Hinzuzurechnen wären noch die Salzfactoreien in Elmt und Breyell.

(31) HAENDLY (1927, S. 14 ff.)

(32) mit Schreiben vom 15. 3. 1815 (StAD, Gen. Gouv. M. u. N. Rhein 81)

(33) s. dazu VON RESTORFF (1830)

(34) Die einzelnen Zollämter waren von sehr unterschiedlicher Bedeutung. 1823 wurden über das Zollamt Aachen Waren im Wert von ca. 7 Mill. Tlr. eingeführt; in Wassenberg waren es lediglich ca. 300.000 Tlr. (ZORN 1968, S. 480).

Ein Bergamt war im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Die preußische Postverwaltung gliederte sich in Generalpostamt (in Berlin), Oberpostämter, Postämter und Postexpeditionen. Köln und Aachen besaßen Oberpostämter; Postämter gab es in Neuß und den beiden Kleinstädten Jülich und Gladbach.

Bei der Reorganisation des linksrheinischen Postwesens (1816) hatte Gladbach zunächst nur eine Expedition erhalten, die dem Postamt Krefeld unterstand. Daraufhin wandten sich Kaufleute und Fabrikanten aus Gladbach, Rheydt und anderen Orten der Umgebung mit der Bitte, die Gladbacher Expedition in ein Postamt zu verwandeln, an den „Post-Organisations-Kommissär“, und, da dies nicht half, an den General-Postmeister in Berlin, der die Bitte erfüllte. Dem nunmehrigen Postamt Gladbach wurden die Expeditionen in Dülken, (Rhein-) Dahlen und Erkelenz unterstellt (35).

Geistliche Behörden waren die Synoden der evangelischen Kirche und die (Erz-) Bistümer und Dekanate der katholischen Kirche. Sitz eines Erzbischofs war Köln; das in der französischen Zeit errichtete Bistum Aachen war aufgelöst worden. Synoden bestanden in Gladbach und in dem Flecken Randerath; die Zahl der Dekanate betrug 9 (6 Kleinstädte, 3 Flecken).

FUNKTIONSTRÄGER: Stand 1828, nach VON RESTORFF (1830)

- a) allgemeine Verwaltungsbehörden: 7 (6 Kleinst., 1 ländl. Wpl.)
- b) Behörden zur Verwaltung der indirekten Steuern: 2 (1 Kleinst., 1 Flecken)
- c) Postbehörden (ohne Expeditionen): 2 (2 Kleinstädte)
- d) Geistliche Behörden: 10 (6 Kleinst., 4 Flecken)

BEDEUTUNGSABSTUFUNG:

I	—	—	Postexpedition	Dekanat
II	Landratsamt	—	—	—
III	—	Hauptzollamt	Postamt	Synode
IV	Bezirksregierung	mehrere Steuerbeh.	Oberpostamt	Bistum

ERGEBNIS: s. Tabelle 3, Spalten 1, 3, 4, 5

Funktionen im Justizwesen

Bei der Neuordnung des Justizwesens unter französischer Herrschaft waren für die Erledigung einfacher Rechtsangelegenheiten sogenannte Friedensgerichte eingesetzt worden. Da sie zu Fuß in angemessener Zeit erreichbar sein sollten, wurden ihnen entsprechend kleine Sprengel („cantons“) zugewiesen, die meist nur wenige Mairien umfaßten.

Nachdem das linke Rheinufer an Preußen gefallen war, beauftragte der preußische Justizminister Kirchheisen den Staatsrat Sethe mit der Reorganisation des Justizwesens im Sinne der in Altpreußen bestehenden Regelung, nach der die Friedensgerichte durch sogenannte Stadt- und Landgerichte abgelöst und die Kantone durch neue, größere Einheiten ersetzt worden wären (36). Auf diese Weise hätten verschiedene Orte die Funktion als Gerichtssitz eingebüßt.

(35) STRAUSS (1899, S. 62 f.)

(36) LANDSBERG in: HANSEN (1917, I, S. 151 ff.)

Zu diesen Orten hätte z. B. die Stadt Geilenkirchen gehört. Daher sahen sich die „Einwohner und Notablen des Kantons und der Stadt Geilenkirchen“ veranlaßt, „aus Pflichten der Selbst-Erhaltung“ die folgende Beschwerde einzureichen (37):

„Bey der jetzt bevorstehenden Justizorganisation hatten wir keinen Zweifel, daß der dazu beauftragte Ober-Landesgerichtspräsident Geheimer Staats-Rath Sethe unsere ihm übergebenen wiederholten Vorstellungen und die dabei angelegenen Figurativ-Charten besonders berücksichtigt, und nach eigener Überzeugung anerkannt haben würde, daß die Stadt Geilenkirchen, welche als eine der vorzüglichsten des Herzogthumes Jülich zu jeder Epoche ihren Rang behauptet hat, wegen ihrer günstigen geographischen Lage zum Sitz eines Landgerichts vorzüglich geeignet und in Concurrenz mit anderen Landstädten am wenigsten auszuschließen seye. Allein wir sind, lange mit Hoffnung getröstet, jetzt über alle Erwartung getäuscht, da wir zuverlässig erfahren, daß vorgedachter Justiz-Organisations-Kommissar den für hiesige Provinzen so sehr nachtheiligen Grundsatz, denen zukünftigen Landgerichten die allergrößte Ausdehnung von 40 bis 50 und mehreren tausend Seelen zu geben, durchaus und mit Beseitigung aller Convenienzen und Rücksichten ausführen wolle, und daß diesem Plane und Vorhaben gemäß wirklich eine Eintheilung entworfen seye, nach welcher der ansehnliche, mehr als 23 tausend Seelen zählende Kanton Geilenkirchen, gegen alle klar einleuchtenden topographischen Verhältnisse, ja gar zum größten Beschwer und unvermeidlichen Ruin seiner Einwohner auf einmal ganz aufgelöst und sonach zu denen projektirten Landgerichten von Aachen, Jülich und Heinsberg (welch letzterer Ort von allen Landstraßen und Verbindungs-Punkten ganz ausgeschlossen und wegen schlechter, unfahrbarer Wegen und wegen Sümpfen wenigstens 2/3 Theile des Jahres nur äußerst mühsam zugänglich ist) ohne Nothwendigkeit hingeschoben werden solle . . .“. In dem Antwortschreiben vom 26. 2. 1816 bestätigt die Regierung (38), daß Heinsberg zum Sitz eines Stadt- und Landgerichts vorgeschlagen sei. „Dieser Vorschlag wird durch den bedeutenden Umfang des Cantons Heinsberg, welcher eine größere Volksmenge denn Geilenkirchen enthält, durch die günstigeren Localverhältnisse der Stadt, so wie durch die Centralität des darin zu etablirenden Land- und Stadtgerichts gerechtfertiget, indem der größte Theil der dahin verwiesenen Ortschaften nicht über zwey und keine einzige Ortschaft über drey Meilen davon entfernt ist.“

Die Justizreform wurde nicht verwirklicht, da sich die preußische Regierung dafür entschied, auf dem linken Rheinufer die französische Justizorganisation ebenso beizubehalten wie die französische Gesetzgebung, die sich vor allem wegen des „Code Napoleon“, dem bürgerlichen Recht, im Rheinland großer Beliebtheit erfreute. Auch auf der niederländischen Seite blieben die Friedensgerichte bestehen.

Neben den Friedensgerichten sind als wichtige Einrichtungen die Notariate zu nennen, wurden doch unter notarieller Aufsicht Verträge aller Art abgeschlossen (darunter z. B. die Pachtverträge, die bei der hohen Mobilität des Grundbesitzes im Bereich des Untersuchungsgebiets naturgemäß sehr häufig notwendig waren) oder auch Versteigerungen von Getreide, Obst, Holz, Heu, Grundbesitz u. a. m. durchgeführt.

FUNKTIONSTRÄGER:

a) Friedensgerichte: Stand 1828, nach VON RESTORFF (1830, S. 200)

Im Untersuchungsgebiet bestanden 15 Friedensgerichte, davon

in Kleinstädten: 8 (dazu eines in Sittard)

in Flecken: 2 (Bergheim, Aldenhoven) und

in ländlichen Ortschaften 5 (Nievenheim, Wegberg-Niederkrüchten, Lobberich, Neersen, Bedburdyck).

(37) mit Schreiben vom 26. 1. 1816 an die Kgl. Regierung Berlin, in StAD, Gen. Gouv. M. u. N. Rhein 55 (38) a. a. O.

b) Notariate: Stand um 1830, nach Rheinprovinz (1833). Im Untersuchungsgebiet besaßen wenigstens ein Notariat 20 Ortschaften (12 Kleinstädte, 2 Flecken, 6 ländliche Ortschaften); auf niederländischer Seite sind für Sittard 2 (bzw. 3 ab 1831) Notariate nachweisbar (39).

BEDEUTUNGSABSTUFUNG:

I: Friedensgericht	1 Notariat
II: —	2 Notariate
III: —	3 - 4 Notariate
IV: Landgericht	5 und mehr Notariate

ERGEBNIS: s. Tabelle 3, Spalten 2 u. 16.

Militärische Funktionen

Einzig intakte Festung des Untersuchungsgebiets war — sieht man von den Vororten Köln und Venlo ab — die Stadt Jülich, die den Rurübergang der wichtigen Straße Köln-Aachen kontrollierte.

In der französischen Zeit war die Festung beträchtlich verstärkt worden (40), u. a. durch die Anlage eines Brückenkopfes auf dem der Festung gegenüberliegenden (linken) Rurufer; auch waren innerhalb der Stadt, z. T. durch Umbau säkularisierter Klostergebäude, neue militärische Zweckbauten entstanden. Napoleon selbst hatte Jülich 1804 inspiziert und Anweisungen für den weiteren Ausbau gegeben. Nach der Eroberung von Wesel als erstem rechtsrheinischen Brückenkopf (1806) verlagerte sich das Interesse der französischen Militärs nach dort. Obwohl Jülich nicht von der Heerstraße berührt wurde, die Wesel mit Paris verband — sie führte über Luxemburg und Venlo —, konnte es eine gewisse Bedeutung als Truppenstützpunkt und Veteranenlager behalten. Im Befreiungskrieg wurde die Festung von den alliierten Truppen ohne Erfolg belagert, aber nach der Absetzung Napoleons kampflös übergeben.

Unter preußischer Herrschaft blieb Jülich Festung; der Ausbau wurde fortgesetzt. Als eigentliche Verteidigungslinie gegen Westen galt jedoch nicht die Staatsgrenze, sondern der Rhein, der durch die Festungen Wesel, Köln-Deutz und Koblenz-Ehrenbreitstein gesichert war. Jülich war also mehr eine Art Vorposten. 1828 waren hier stationiert: Teile einer Pionierabteilung, einer Artilleriebrigade, eines Infanterieregiments sowie komplett eine „Infanterie-Regiments-Garnison-Compagnie“ (41). Die Gesamtstärke der Garnison dürfte bei etwa 1300 Mann gelegen haben (1819 : 1400; 1843 : 1265) (42).

Im Zusammenhang mit der Aufstellung einer sogenannten Provinzial-Landwehr wurde die Rheinprovinz in Landwehrbataillons-Ersatzbezirke eingeteilt, die jeweils mehrere Kreise umfaßten. In jedem Bezirk wurde ein besoldeter Stamm stationiert, so in Köln, Aachen, Neuß und — als einziger Kleinstadt — in Erkelenz. Hier diente ein Nebengebäude des säkularisierten Franziskanerklosters als Kaserne; ein Exerzierplatz war auf einer Parzelle des planierten Befestigungsgürtels angelegt. 1830 wurde der Landwehrstamm jedoch nach Jülich verlegt (43).

(39) SIMONIS u. a. (1971, S. 517)

(40) das Folgende n. Reminescenzen der Veste Jülich (1889)

(41) VON RESTORFF (1830, S. 214 ff.)

(42) HUHNS (1848)

(43) GASPERS-SELS (1926, S. 73)

In dem Schloß Wickrath war in französischer Zeit ein Gestüt eingerichtet worden, das von Preußen weitergeführt wurde. 1828 war hier ein Teil eines Husarenregiments stationiert (44).

FUNKTIONSTRÄGER und BEDEUTUNGSABSTUFUNG: Stand 1828

I: —

II: —

III: Standort des besoldeten Stamms eines Landwehrebataillons:
Erkelenz (bis 1830)

IV: Festung mit größerer Garnison: nur Jülich

ERGEBNIS: s. Tabelle 3, Spalte 6

Funktionen im Fernstraßennetz

Da alle Vororte des Untersuchungsgebiets, also Köln, Neuß, Düsseldorf, Aachen, Roermond, Venlo und dazu noch Krefeld und Düren, untereinander durch Straßen verbunden waren, verfügte es über ein dichtes Verkehrsnetz (s. Abb. 2), das, bedingt durch die eingangs erläuterten wirtschaftlichen Verhältnisse, eine hohe Verkehrsspannung aufwies.

So gut wie alle Verbindungen konnten als hansische Handelsstraßen nachgewiesen werden (45) und haben in den meisten Fällen auch über die Hansezeit hinaus ihre Bedeutung behalten. Die beiden wichtigsten Verbindungen, die Straßen von Köln bzw. Düsseldorf/Neuß über Jülich nach Aachen, waren bereits im 18. Jahrhundert chausseemäßig ausgebaut worden. Zur gleichen Zeit hatte man das Projekt einer Chaussee von Aachen nach Krefeld in Angriff genommen; es konnte in der französischen Zeit nicht vollendet werden (46). Preußen hat die Fertigstellung aus militärisch-strategischen Erwägungen ebenso verzögert wie beispielsweise den notwendigen Ausbau der Straße Köln-Venlo (47). Um 1830 waren daher nur die beiden erstgenannten Straßen als „gebaute Staatsstraßen“ klassifiziert (48).

Nicht nur die Vororte haben versucht, den Staat zu größeren Anstrengungen im Straßenbau zu bewegen (49). Der Landrat des Kreises Erkelenz drang in einem „Pro Memoria“ vom 11. 6. 1833 (s. Anhang I) auf baldige Vollendung der über Erkelenz führenden Straße Aachen-Krefeld, die auch zum Kohlentransport diente (50). Ebenfalls von seiten der Stadt Erkelenz und des Fleckens Kaster wurde 1836/38 der Ausbau der Straße Köln-Roermond verlangt (51), die in den Karten der Tranchot'schen Landesaufnahme noch als „Grand Chemin de Cologne à Ruremonde“ eingetragen ist. Köln selbst hatte jedoch wahrscheinlich an

(44) VON RESTORFF (1830, S. 215)

(45) BRUNS-WECZERKA (1967)

(46) Zum Ausbau des Streckenabschnitts Krefeld-Gladbach s. BUSCHBELL (1928); dort auch eine Beschreibung der Verkehrsverhältnisse auf diesem Abschnitt vor dem Ausbau.

(47) GOTHEIN (1916, S. 260)

(48) VON RESTORFF (1830) u. „Straßenkarte von den Königlich-Preußischen Rheinprovinzen 1830“

(49) für Aachen s. HANSEMANN (1843, S. 44 f.)

(50) VON RESTORFF (1830)

(51) HKH 1925, S. 37; Landkreis Bergheim (1966, S. 22 f.); OFFERMANN-BRÜCKMANN (1907, S. 121)

dieser Verbindung kein Interesse, da Roermond an Bedeutung im Handelsverkehr verloren hatte, und zwar dadurch, daß nach der Anlage des Kanals „Zuid-Willemsvaart“ von Maastricht nach 's-Hertogenbosch (vollendet 1826) der Schiffsverkehr auf der Maas unterhalb von Maastricht zurückging (52). Stärker war das Interesse Kölns an einer Verbesserung der Verbindung nach Venlo (53), und auch im Kreis Gladbach sind entsprechende Bemühungen zu registrieren (54). Solange aber Staat und Provinz das Straßennetz vernachlässigten, waren die Städte auf sich selbst gestellt. Die kleinen unter ihnen waren wegen ihrer durchweg geringen Finanzkraft nicht in der Lage, von sich aus etwas zu unternehmen, während sich in den großen Städten oft kapitalkräftige Kreise fanden, die nach englischem Vorbild mit Hilfe von Aktiengesellschaften notwendige Straßenbauten durchführten. So konnte die Straße Köln-Venlo 1842 mit Aktien und einem städtischen Zuschuß teilweise chaussiert werden (55).

LAGE DER KLEINSTÄDTE IM FERNSTRASSENNETZ:

Mit Ausnahme von Odenkirchen und Wevelinghoven wurden alle Kleinstädte von einer der (unterschiedlich klassifizierten und ausgebauten) Fernstraßen berührt.

BEDEUTUNGSABSTUFUNG:

- I: Lage an einer weniger wichtigen oder weniger gut ausgebauten Straße
- II: Lage an einer weitgehend ausgebauten Fernstraße
- III: Gabelungs- oder Kreuzungspunkt von Fernstraßen
- IV: Ausgangspunkt von mehreren Fernstraßen

ERGEBNIS: s. Tabelle 3, Spalte 7

Zur Beförderung von Postgut und von Reisenden bestanden feste Postkurse, die von verschiedenen Beförderungsmitteln (vom berittenen Kurier bis zur mehrspännigen Personenpost) bedient wurden. In gewissen Abständen, die von der Leistungsfähigkeit der Pferde und vom Straßenzustand abhingen, mußten Relaisstationen unterhalten werden. Hier konnten die Pferde gewechselt, die Reisenden gepflegt und gegebenenfalls beherbergt werden. Diese Relaisstationen (Posthaltereien) wurden in staatlichem Auftrag von Privatpersonen betrieben.

(52) BEIJER (1841, S. 462)

(53) Das Teilstück Rheydt-Gladbach wurde 1831/32 von der Bezirksregierung Düsseldorf ausgebaut (WILLEMSEN 1841, S. 208). 1841 setzte sich L. Camphausen für den weiteren Ausbau ein. „Er begründete diese Forderung mit der Wichtigkeit der Straße für den Kölner Handel; der schlechte Zustand derselben dränge den Getreidemarkt nach Neuß und Worringen ab, würde sie aber ausgebaut, so ergäbe sich eine erleichterte und verkürzte Verbindung nach den industriellen Orten Grevenbroich, Odenkirchen, Rheydt, M. -Gladbach und Viersen, auch würde wohl ein Teil der Warensendungen aus jenen Ortschaften, die zumal seit dem Bestehen der Mittelrheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft den Weg nach Düsseldorf einschlugen, wieder nach Köln gehen.“ (KLERSCH 1925, S. 75 f.)

(54) s. das Schreiben des Landrats des Kreises Gladbach an den Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 28. 6. 1836, zit. bei ADELMANN (1967, S. 61).

(55) GOTHEIN (1916, S. 260). Weitere Aktienstraßen entstanden im Aachener Raum: Aachen-Eupen, Stolberg-Jülich und Eschweiler-Düren. Der Aachener Industrielle J. Cockerill ließ 1836 die Straße Aachen-Stolberg anlegen (BRUCKNER 1967, S. 17 f.). — Wenn LÜTGE (1966, S. 490) feststellt: „Ein Chausseebau durch erwerbswirtschaftlich orientierte private Unternehmer ist in Deutschland unbekannt geblieben“, so gilt das also nicht für das Untersuchungsgebiet.

Folgende Postkurse durchquerten 1828 das Untersuchungsgebiet (nach Berliner Kalender auf das Gemeinjahr 1828):

- 1) Aachen-Köln über Jülich und Bergheim
Diligence: Do, Sa
Schnellpost: täglich 2 x
- 2) Aachen-Düsseldorf über Jülich, Fürth und Neuß
Schnellpost: täglich
Fahrpost: Di, Sa
- 3) Aachen-Osnabrück über Jülich, Fürth, Neuß, Düsseldorf usw.
Fahrpost: Di, Sa
Reitpost: Mo, Di, Fr, Sa
- 4) Aachen-Krefeld über Geilenkirchen, Linnich, Erkelenz,
(Rhein-) Dahlen und Gladbach
Fahrpost: Mo, Mi, Sa
- 5) Kleve-Köln über Neuß und Dormagen
Schnellpost: täglich
Fahrpost: Di, Mi, Fr, Sa
- 6) Maastricht-Venlo über Sittard, Susteren (?), Echt (?), Roermond und
Tegelen (?)
Fahrpost (?): täglich (n. SIMONIS u. a. 1971, S. 172)

FUNKTIONSTRÄGER:

Es gab demnach 10 (+5) Relaisstationen; von diesen lagen 5 (+1) in Kleinstädten, 2 (+2) in Flecken, 2 (+1) in Dörfern (Dormagen, Fürth bei Grevenbroich, Tegelen), 1 (+1) in einem der Vororte (Neuß, Roermond). Eine Rangordnung ergibt sich aus der Anzahl der Posten, die die Station (in einer Richtung) wöchentlich passierten.

BEDEUTUNGSABSTUFUNG:

- I: 3 Posten
- II: 10 und mehr Posten
- III: 20 und mehr Posten
- IV: Ausgangspunkt von mehreren Postkursen

ERGEBNIS: s. Tabelle 3, Spalte 8

Die führende Position hatte die Stadt Jülich inne, die durch ihre Lage ungefähr auf halbem Wege zwischen Köln bzw. Düsseldorf und Aachen dazu gewissermaßen prädestiniert war. 1828 gingen hier wöchentlich (in einer Richtung) 27 Fahrposten durch. Demzufolge war das Beherbergungs- und Bewirtungsgewerbe stark besetzt. Das Adreßbuch von DICKE (1829) verzeichnet folgende Gasthöfe: „Altes Posthaus“, „Hof von Holland“ (beide am Paradeplatz), „Hof von Zweibrücken“ (am Neutor), „Gasthof zum Prinzen Eugen“ (am Markt) und „Gasthof zu den Drei Königen“ (=Posthaltereie, Rurstraße).

2.32 Landwirtschaftliche Funktionen

Die Landwirtschaft (56) war eine von verschiedenen Möglichkeiten für die Kleinstädte, sich aus eigener Initiative in die bestehenden weiträumigen Verflechtungen zu integrieren. Es sei hingewiesen auf die Beteiligung am Flachs-anbau.

Einer Erhebung zufolge, die das französische Innenministerium 1811 im Untersuchungsgebiet (als Bestandteil des Roer-Departements) durchführen ließ (57), wurden in der Gemarkung der Kleinstadt (Rhein-) Dahlen (= Mairie Dahlen) etwa 200 ha Flachs angebaut. Der Faserertrag ist auf 75.000 kg beziffert, der Geldwert auf 45.000 Franken. Als Märkte, auf denen der Flachs gewöhnlich verkauft wurde, sind genannt: Köln, Bonn, Koblenz und Mainz. Selbst bei sehr kritischer Beurteilung dieser Angaben wird man annehmen dürfen, daß die Produktion den Eigenbedarf überstieg und zumindest teilweise auf den Markt gelangte.

Während dies eher eine Ausnahme darstellte, spielte die Viehmast wohl in den meisten Städten eine gewisse Rolle; durch die Tätigkeit von Bierbrauereien und Branntweinbrennereien standen Abfallstoffe zur Verfügung, die ein gutes Mastfutter abgaben.

Bedeutung von Landbesitz und -bewirtschaftung

Die Quellenlage gestattet es leider nicht, über die landwirtschaftliche Tätigkeit in den Kleinstädten genauere Aussagen zu machen und Bedeutungsunterschiede festzustellen. Rückschlüsse ließen sich aus dem Umfang des kleinstädtischen Landbesitzes ziehen. Aus dem Untersuchungsgebiet liegen jedoch meines Wissens entsprechende Erhebungen, etwa in der Art, wie sie in Frankreich und Belgien durchgeführt worden sind (58), nicht vor.

Man kann zweifellos davon ausgehen, daß alle Städte des Untersuchungsgebietes, gleich welcher Größenordnung, über ein mehr oder weniger großes Areal landwirtschaftlich nutzbarer Fläche verfügten. Hinsichtlich des Erwerbs von Grundbesitz bestanden zumindest seit der französischen Zeit keine Be-

(56) Zahlreiche Autoren sehen die Landwirtschaft nicht als städtische Funktion an; der Anteil der in der Landwirtschaft Tätigen an der Gesamtzahl der Erwerbspersonen ist wiederholt zur Abgrenzung von Stadt und Land herangezogen worden. „Weitgehende Lösung der Bevölkerung von der Urproduktion“, vornehmlich in diesen Ausdruck habe man früher, wie SCHÖLLER (1967, S. 4) feststellt, das soziale Stadtkriterium gefaßt. Auf die wissenschaftsgeschichtlichen Hintergründe für diese Auffassung hat u. a. KELLENBENZ (1965, S. 377 ff.) aufmerksam gemacht. Die von Adam Smith in seinem Werk über den Wohlstand der Nationen vorgenommene krasse Unterscheidung in Stadt (Handel und Gewerbe) und Land (Landwirtschaft) sei in mehr oder weniger ausgeprägter Form in die späteren volkswirtschaftlichen Theorien eingegangen. Besonders der von BUCHER formulierte Begriff der Stadtwirtschaft habe dazu beigetragen, die Vorstellung eines wirtschaftlichen Dualismus von Stadt und Land zu vertiefen. Während inzwischen die wirtschaftsgeschichtliche Forschung die Kenntnisse von den gewerblichen und unternehmerischen Aktivitäten der Landbevölkerung erweitern konnte, scheint die Rolle der Landwirtschaft in den Städten noch wenig untersucht zu sein.

(57) „Demande de renseignements sur la culture du lin et du chanvre“ vom 30. 6. 1811, in StAD, Roer III, 2, 8, 8.

(58) s. dazu BEAUJEU-GARNIER/CHABOT (1963, S. 404 ff.); LACROIX (1967); DE VOOYS (1966)

schränkungen. Neben dem einzelnen Bürger und der Gemeinde verfügten bis zur Säkularisierung auch kirchliche Institutionen (Kirchenfabriken, Stifte, Klöster) sowie Stiftungen (Hospitäler, Gasthäuser) über Grundbesitz (59). Dieser war u. U. weit gestreut, lag also auch häufig außerhalb der Gemeindegrenzen.

Es wäre falsch, diese Tatsache, daß das städtische Bürgertum über Grundbesitz verfügte, ausschließlich mit wirtschaftlichen Notwendigkeiten zu erklären, etwa in dem Sinne, daß andere Existenzmöglichkeiten fehlten oder, soweit solche vorhanden waren, sie nicht zum Lebensunterhalt ausreichten. Nach STEINBACH (1967, S. 824) galt der Erwerb von Grundbesitz als „Mittel und Maßstab ständischer Differenzierung“ und wurde unter diesem Vorzeichen in der mittelalterlichen Stadt auch von dem Patriziat kaufmännischer Herkunft übernommen. Bis zum 19. Jahrhundert hat sich an dieser Wertung nichts geändert, und auch in der preußischen Zeit blieb die Bedeutung des Grundbesitzes erhalten. Die Übertragung von Vorstellungen, die der agrarfeudalen Struktur der altpreußischen Territorien entstammten, auf die Rheinprovinz machte den Zugang zu politischen Ämtern von dem Wert des Grundbesitzes abhängig (60). Auch das 1845 eingeführte Dreiklassenwahlrecht, durch das der Bevölkerung ein gewisses Mitspracherecht eingeräumt wurde, fußte wesentlich auf dem Grundbesitz. Dazu kam, daß der Erwerb von Grund und Boden für viele Bürger die einzige Möglichkeit war, Kapital zu investieren, zumal Preußen der Gründung von Aktiengesellschaften zu industriellen Produktionszwecken anfangs sehr zurückhaltend gegenüberstand.

Wenngleich die Selbstverwaltungskörperschaften nur begrenzte Aktivitäten entfalten konnten, scheint es doch, daß die Angehörigen der städtischen Oberschicht versucht haben, die Voraussetzungen für die Wahlfähigkeit und die Wählbarkeit in eine der Institutionen zu erfüllen.

Für den zweiten Stand des Provinziallandtags bedeutete das: Besitz eines „landtagsfähigen Ritterguts“ (61).

Von den 11 landtagsfähigen Rittergütern im Kreis Heinsberg, Stand 1831, hatten bürgerliche Besitzer (62):

aus größeren Städten:	Schaesberger Hof:	Koch, Kommerzienrat zu Köln
aus Kleinstädten:	Haus Hülhoven:	Jörissen, Kreissekretär zu Heinsberg
	Rurkempfen:	v. d. Straeten, Landrat zu Heinsberg
	Haus Wammen:	Havers, Notar zu Grevenbroich
	Hegem:	Erben U. Jörissen zu?

Weitere Beispiele aus anderen Kreisen, soweit es sich um Besitzer aus Kleinstädten handelte:

Lorsbeck, Krs. Jülich: 1817 an Schneiders, Posthalter zu Jülich, der noch ein weiteres Gut (Kartäuserhof zu Lorsbeck) besaß (63);

Grittern, Krs. Erkelenz: 1840 an Bresges, Kfm. zu Rheydt

Tüschbroich, Krs. Erkelenz: 1836 an Gormans, Notar zu Erkelenz

(59) Zusammenstellungen des kirchlichen Besitzes bei der Säkularisierung enthalten die Untersuchungen von KAISER (1906) und KLOMPEN (1962).

(60) Näheres bei ILGEN in: HANSEN (1917, I, S. 127 ff.).

(61) ILGEN in: HANSEN (1917, S. 132)

(62) Die Heimat Heinsberg (1931, S. 31)

(63) KUHLE (1891, IV, S. 47)

Hückelhoven, Krs. Erkelenz: 1795 an Kremer, späterer Kreissekretär zu Erkelenz, durch Einheirat Altenhof b. Kaldenkirchen, Krs. Kempen: 1833 an Schmasen, Kfm. zu Kaldenkirchen, später Venlo, 1863 an Underberg-Albrecht, Kfm. zu Rheinberg (64).

Es käme nun darauf an festzustellen, wie die verschiedenen Berufsgruppen bzw. die sozialen Schichten in den Kleinstädten insgesamt an Besitz und Erwerb von Grund und Boden beteiligt waren und wie sich dieser Besitz räumlich verteilte. Eine Quelle, aus der sich die erforderlichen Angaben über Lage, Umfang und Nutzung des Grundeigentums sowie den Beruf des Eigentümers entnehmen ließen, sind die Flurbücher, die im Zusammenhang mit dem Urkataster in der französischen und frühen preußischen Zeit angelegt wurden. Die Flurbücher einer einzelnen Gemarkung auszuwerten, ist arbeitstechnisch wohl zu bewältigen, doch ist damit noch nicht viel gewonnen, insofern eventuell vorhandener Einmärkerbesitz (Besitz in fremden Gemarkungen) auf diese Weise unberücksichtigt bleibt.

Um wenigstens eine ungefähre Vorstellung von den Besitzverhältnissen zu vermitteln, möchte ich am Beispiel der Stadt Erkelenz einige Grundzüge aufzeigen.

Wie eine Reihe anderer Kleinstädte des Untersuchungsgebiets verfügte die Stadt Erkelenz über eine relativ große Gemarkung (ca. 3.200 ha). Außer der (ursprünglich befestigten) Stadt selbst lagen in dieser Gemarkung ein großes Kirchdorf (Kückhoven mit ca. 1.000 Einw.), sieben kleine Dörfer mit je 100 bis 200 Einwohnern, drei Hofgruppen, ein einzelner Hof und drei (ehemals städtische) Windmühlen. Alle diese Siedlungen zusammen haben, soweit sich das feststellen läßt, immer nur eine einzige Gemeinde gebildet; Grenzbeziehungen zwischen der Stadt und den umgebenden Siedlungen gab es nicht.

Der Gemeindebesitz beschränkte sich im wesentlichen auf einige nahe der Stadt gelegene Ziegelgründe; möglicherweise ist er einmal umfangreicher gewesen, aber im Laufe der Zeit verkauft worden, wie es z.B. für die Nachbarstadt (Rhein-)Dahlen nachgewiesen ist. Hier war 1581 Gemeindeland verkauft worden, um von dem Erlös die Befestigungsanlagen wiederherzustellen, desgleichen 1753 (ca. 100 Morgen Heide) land, um den Kirchturm zu reparieren (65).

Das Fehlen von größerem Gemeindebesitz hatte zur Folge, daß die Stadt nicht in der Lage war, ihre hohen Schulden (verursacht durch Kriegseinwirkung) zu tilgen, wie es ein preußisches Gesetz von 1822 verlangte (66). Während viele andere Bürgermeistereien sich durch Landverkäufe in kurzer Zeit ihrer Verpflichtungen entledigen konnten, belief sich in Erkelenz der Schuldenstand 1849 noch auf etwa 33.000 Tlr. Wegen der Verteilung dieser Schulden kam es zwischen der Stadt und dem nach kommunaler Unabhängigkeit strebenden Dorf Kückhoven zu Auseinandersetzungen, die schließlich 1851 zur Abtrennung dieses Dorfes führten (67).

(64) FINKEN (1897, II, S. 18 ff.)

(65) GRÖTEKEN (1870, S. 13 u. S. 56)

(66) KRUG (1869)

(67) GASPER-SELS (1926, S. 76)

Für zahlreiche Bürger der Stadt war das Fehlen von Gemeindefland dadurch ausgeglichen, daß sie als „Auswendige“ (Ausmärker) über mehr oder weniger umfangreiche Berechtigungen an dem etwa 5 km südlich der Stadt gelegenen „Buchholzbusch“ verfügten (68). Dieser war gemeinsamer Besitz mehrerer Landgemeinden und vor seiner Aufteilung und Rodung im Jahre 1856 knapp 2.000 Morgen groß.

Aus dem Jahre 1817 ist eine „Nachweisung der bey der Steuer Receptur zu Erckelenz befindlichen größten Gutsbesitzer“ erhalten (69), in der allerdings nur der Besitz innerhalb der Gemarkung erfaßt ist. Von den aufgeführten 10 Personen waren ansässig:

	Besitzgröße:	Steuer:	Rang:
a) in der Stadt Erckelenz:			
1. Dreiling, F.J. (Rechtsgelehrter, ehem. Vertreter im Arrondissementsrat zu Krefeld u. 1. Beigeordneter der Mairie Erckelenz)	44,76 ha	174 Tlr.	2
2. Gormans, A. (Dr. jur., Notar, Maire von Erk. 1796/98 u. 1808-14, ehem. Mitglied des Tribunals zu Krefeld. preuß. Kantonskommissar bis zur Ernennung des ersten Landrats)	20,51 ha	74 Tlr.	9
b) in ländlichen Ortschaften der Gemeinde:			
3. Heilgers, M., Mennekraht	44,29 ha	179 Tlr.	1
4. Lütterforst, J., Buscherhof	25,57 ha	99 Tlr.	5
5. Evers, H., Wockerath	24,92 ha	93 Tlr.	8
6. Schramm, H., Oerath	24,33 ha	98 Tlr.	6
7. Brantz, Wwe. A., Terheeg	22,88 ha	93 Tlr.	7
c) in anderen Gemeinden (Ausmärker):			
8. von Heister, ?, Düsseldorf (Hofrat)	50,70 ha	172 Tlr.	3
9. von Halberg, C., Graf zu Horst	32,76 ha	126 Tlr.	4
10. Hollender, Wwe., ?, Genhof	22,24 ha	74 Tlr.	10

Es sind also drei Gruppen zu unterscheiden: Bürger der Stadt i. e. S., Bewohner der zugehörigen ländlichen Ortschaften und Ausmärker. Letztere lassen sich noch einmal untergliedern in solche aus Nachbarbürgermeistereien und solche aus weiter entfernten Orten, etwa den großen Städten.

Die Gruppe der größeren städtischen Grundbesitzer (über die oben genannten hinaus) setzte sich zusammen aus Angehörigen alteingesessener Schöffen-geschlechter, aus zugezogenen Beamten, aus Kaufleuten. In den meisten anderen Kleinstädten des Untersuchungsgebiets zählten auch Unternehmer (Fabrikanten) dazu. Der Besitz dieser Gruppe lag zum Teil außerhalb der städtischen Gemarkung.

(68) Die Zahl der nutzungsberechtigten Erckelenzer Bürger betrug: 1743/44: 39; 1812/13: 53 und 1843/44: 44. Eigene Auszählung nach erhaltenen Lagerbüchern des Buchholzbusches im Kreisarchiv Erckelenz.

(69) StAD, L. A. Erk. 701

Dazu ein Beispiel. Die Familie Oidtmann, die den Typ des alteingesessenen Schöffengeschlechts repräsentiert (70), besaß wenigstens seit dem 15. Jahrhundert Ländereien in der Erkelenzer Gemarkung. 1443 wurde sie darüber hinaus mit dem Hof Gansbroich, der etwa 5 km von Erkelenz entfernt im grünlandreichen Rurtal liegt, belehnt. Möglicherweise ist der Erwerb dieses Hofes als ein Versuch zu werten, eine Arbeitsteilung in Ackerbaubetrieb (auf den Lößböden in der Erkelenzer Gemarkung) und Viehzuchtbetrieb (Gansbroich) einzuführen. Gleichzeitig mag eine Rolle gespielt haben, auf diese Weise ein Zufluchtsstätte zu erhalten, was bei der Häufigkeit von Brandkatastrophen und Kriegshandlungen von großem Wert war. Daß sich die Bürger aus den Städten auf das Land zurückzogen, ist jedenfalls mehrfach nachweisbar (71).

Noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts waren die genannten Besitzungen in der Hand der Familie Oidtmann, gelangten dann durch weibliche Erbfolge an eine andere Erkelenzer Familie und von dieser wiederum durch weibliche Erbfolge an die Familie des Landgerichtsdirektors Aretz in Aachen. 1882 umfaßte der Erkelenzer Besitz, der in Parzellen verpachtet war, rund 16 ha, der Hof Gansbroich 50 ha (72).

Das teilweise weiträumige Ausgreifen des städtischen Grundbesitzes macht es schwierig, ihn annähernd genau zu erfassen. Praktisch unmöglich ist es, den Umfang der von den Bürgern selbstbewirtschafteten Fläche festzustellen. Von der allgemeinen Situation im Untersuchungsgebiet her gesehen muß mit einer beträchtlichen Diskrepanz zwischen Grundbesitz und Grundbewirtschaftung gerechnet werden. Sie nahm zweifellos mit der Entfernung des Besitzes von der Stadt zu. Allgemein dürfte nur in unmittelbarer Nähe Eigenwirtschaft getrieben worden sein. Das heißt aber, daß dafür hauptsächlich das Gartenland in Frage kam, das — um bei dem Beispiel Erkelenz zu bleiben — hauptsächlich an den Ausfallstraßen (den ehemaligen Torstraßen) lag, während in den Abschnitten zwischen diesen Straßen das Ackerland direkt an den ehemaligen Festungsgürtel heranreichte (s. Bild 2). Die meisten Bürger besaßen in diesen Gartenkomplexen eine oder mehrere Parzellen, die sie entweder selbst bewirtschafteten oder durch Tagelöhner, die sogenannten Gartenierer, bewirtschaften ließen. Diese gartenbauliche Tätigkeit ist praktisch bei allen Kleinstädten festzustellen; sie spielte aber selbst in größeren Städten wie Venlo oder Köln, in beiden auf genossenschaftlicher Grundlage, eine wichtige Rolle (73).

Handelsfunktionen in der Landwirtschaft

Exporthandel: Infolge der relativ hohen Leistungsfähigkeit der Landwirtschaft im Bereich des Untersuchungsgebiets und ihrer Einstellung auf die Bedürfnisse des westeuropäischen Marktes herrschte ein reger Handel mit landwirtschaftlichen Produkten. Er konzentrierte sich in erster Linie auf die Städte Köln und Neuß, so daß allgemein den händlerischen Aktivitäten der kleinen Städte Grenzen gesetzt waren. Das gilt vor allem für den Getreidehandel. Das Getreide wurde von sogenannten Ausläufern im Auftrag der städtischen Handlungshäuser direkt bei den Erzeugern aufgekauft. Getreidebörsen gab es nicht (74).

(70) VON OIDTMANN (1922, S. 17 ff.)

(71) so für Jülich nach einem Stadtbrand im Jahre 1473, s. KUHLE (1891, I, S. 242)

(72) ELLERHOLZ (1882)

(73) zu Köln s. DEMIAN (1820, S. 94) u. WREDE (1905)

(74) GÖTHEIN (1916, S. 370 ff.)

Kleesamen aus der Jülicher Börde ist zunächst wohl hauptsächlich in Köln gehandelt worden. LADOUETTE (1818, S.314) nennt unter den Ausfuhrsgütern des Kölner Hafens „graine de trefle de Juliers“. In den 1830er Jahren erscheint daneben der Flecken Linnich als ein wichtiger Markttort. Die Gemeindechronik berichtet unter 1836: „Hier in Linnich war der Marktplatz des weißen Kleesamens für die ganze Gegend, und es wurden von hier mehr als 6.000 Ballen im Werth von 220.000 Thalern nach Rotterdam, von wo er nach England gebracht wird, exportiert (75).“ Eine Bestätigung findet sich in einem Schriftsatz von 1858, demzufolge Linnich seit 50 Jahren der Hauptmarkt der Regierungsbezirke Aachen und Köln gewesen sein soll (76). Nach DICKE (1829) gab es Kleesamenhändler außer in Linnich auch in Breyell und anderen meist ländlichen Orten, so z.B. in Morshoven, Krs. Erkelenz (Gebr. Siegers, „Kleesamenhandlung nach Ostfriesland“).

Über die Gepflogenheiten im Flachshandel gibt eine Umfrage von 1812 Auskunft (77). Die Frage nach der Vermarktung beantworteten die Maires sehr unterschiedlich. Aus dem eigentlichen Flachsländchen wurden die Flachsmärkte in Köln, Bonn, Koblenz und Mainz beschickt; daneben aber auch lokale Märkte, die nicht nur in einigen der kleinen Städte, sondern auch in mitunter sehr kleinen Ortschaften wie Damm bei Grevenbroich oder Beeck bei Erkelenz abgehalten wurden. Der Maire von Kelzenberg (Krs. Grevenbroich) gibt an, die Überschüsse würden an Hausierer (colporteurs) aus Monschau, Aachen, Köln und Breyell verkauft. Mitunter wurde wohl auch direkt an Fabrikanten, zum Beispiel die Dülkener Zwirnfabrikanten, geliefert. Der Dülkener Zwirnfabrikant Gustav Mevissen hat zeitweise auch über den eigenen Bedarf hinaus Flachs aufgekauft und ihn zusammen mit belgischem Flachs nach England exportiert (78).

Der einheimische Leinsamen wurde in den zahlreichen, weit gestreuten Ölmühlen des Untersuchungsgebiets verarbeitet. Die Endprodukte, Leinöl und Ölkuchen, wurden wohl von den Müllern selbst weiter verhandelt und zum Teil hauptsächlich über Neuß exportiert.

Importhandel: Der oben erwähnte Flecken Linnich war auch ein führender Handelsplatz für Pferde, die aus Belgien (belgisches Kaltblut) eingeführt wurden. Im Untersuchungsgebiet selbst gab es keine nennenswerte Pferdezucht. In der französischen Zeit sind zwei Pferdemärkte genannt; auf dem Januar-Markt wurden jeweils etwa 30 bis 40 Pferde und 60 bis 70 Fohlen verkauft, auf dem November-Markt waren es 50 bis 60 Pferde und 80 bis 100 Fohlen (79). Bis 1828 war noch ein dritter Pferdemarkt hinzugekommen (80). Außer in Linnich wurden in Geilenkirchen, Aldenhoven, Heinsberg und dem Dorf Braunsrath (Krs. Heinsberg) je ein Pferdemarkt abgehalten (81). Es fällt auf, daß alle diese Markttorte nahe beieinander im Bereich des Rurtals lagen.

(75) StAD, L. A. Jülich 28

(76) StAD, Reg. Aachen 5393, s. Anlage II

(77) StAD, Roer III, 2, 8, 8

(78) BLUME (1968, S.111)

(79) Diese Angaben sind entnommen einem Schreiben des Maire von Linnich an den Präfekten des Roerdep., dat. 23.5.1809, in StAD, Roer, III, 2, 8, 13.

(80) VON RESTORFF (1830)

(81) a. a. O.

Militärpferde norddeutscher Provenienz (Warmblut!) wurden nach LA-DOUCETTE (1818, S. 134 f.) in Dülken gehandelt:

„Il se fait ici de grandes spéculations de chevaux; ce n'est pas qu'on y en élève beaucoup; mais on achète des chevaux faits, ou l'on tire des poulains de deux ans, de la Frise, du Meklenbourg, du Holstein, de Hanovre, d'Oldenbourg et de la Westphalie, pour les remotes de plusieurs régimens de cavalerie pesante et légère. Ces poulains sont nourris à peu de frais dans les marais du Schwalmen (= Schwalm) et de la Niers.“

Nach DOERGENS (1925, S. 300) hat dieser Handel wenigstens bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts Bestand gehabt; er war allerdings wohl eher Transit- als Importhandel.

Der beim Flachsanzbau als Saatgut hauptsächlich benutzte Rigaer Leinsamen wurde wahrscheinlich über Amsterdam bezogen. Wie der Import im einzelnen erfolgte, konnte nicht herausgefunden werden; es ist denkbar, daß die Fuhrleute, die den Transport des einheimischen Leinens auf die Bleichenvon Haarlem besorgten, den Samen als Rückfracht mitbrachten. Das Adreßbuch von DICKE (1829) nennt einen einzigen Händler mit Rigaer Leinsamen; den Kaufmann A. Inderfurth in Beeck (Krs. Erkelenz).

FUNKTIONSTRÄGER: Marktorte für landwirtschaftliche Produkte (Import- und Exporthandel) und Vieh; nach VON RESTORFF (1830) insgesamt 9 Orte, darunter 2 Kleinstädte und 2 Flecken.

BEDEUTUNGSABSTUFUNG: nach der Zahl der Markttermine

I: ein jährlicher Markt

II: drei und mehr Markttermine

III: zehn und mehr Markttermine

IV: ständiger Marktverkehr mit verschiedenen Produkten

Stufe IV kann für Köln und Neuß beansprucht werden, wohl nicht für Aachen. In III ist der Flecken Linnich einzustufen; 6 Kram- und Viehmärkte, 3 Pferde- und 3 Flachsmärkte!

ERGEBNIS: s. Tabelle 3, Spalte 9

2.33 Transithandelsfunktionen

Was den Transithandel betrifft, so besaß hierin die bedeutendste Position die Landbürgermeisterei Breyell (Krs. Kempen) (82). Die zahlreichen dort ansässigen Händler bezogen aus dem nahen Venlo niederländische Waren (Kolonialwaren, Käse, Fisch u. a. m.) und leiteten diese zusammen mit einheimischen Produkten (Flachs, Butter, Essig) weiter. Zielgebiete waren das Bergische Land, Köln, das Mittelrheintal zwischen Bonn und Koblenz und schließlich das Rurtal bis zum Eifelrand im Raum Düren. Als Rückfracht dienten z. B. bei

(82) Zur Geschichte des Breyeller Handels und seiner Bedeutung im 19. Jahrhundert s. FUNKEN (1969). Die angeführten historischen Belege (ab 1633) sind durch einen noch früheren (1584) bei KUHLE (1891, II S. 314) zu ergänzen. Weitere von FUNKEN nicht benutzte Quellen sind die Adreßbücher von DICKE (1829) und BRÜNING (1833); auf den darin enthaltenen Angaben basieren die folgenden Ausführungen.

Fahrten an den Mittelrhein Mühlsteine, Pfeifenton und Pottasche. Letztere war für die Töpfereien in Tegelen bei Venlo und im Krefelder Raum bestimmt. Ein Teil der Handelsware wurde durch Hausierer vertrieben, die sich untereinander in einer Art Geheimsprache, dem „Henese Fleck“, verständigten, vergleichbar dem „Bargunsch“ der Tödden (83) aus den nordwestfälischen Dörfern Hopsten, Mettingen und Recke.

Zum Transithandel ist auch die Lieferung von Schlachtvieh, besonders Mastochsen, vom nördlichen Niederrhein nach Köln sowie in den Raum Aachen-Lüttich-Brüssel zu rechnen (84). Die Transporte, die für die letztgenannten Städte bestimmt waren, führten durch das untere Rurtal, wo günstige Weidemöglichkeiten vorhanden waren. Ein orts- und termingebundener Markt bestand nicht bzw. nicht mehr; der Handel spielte sich auf der Straße ab, wobei offenbar jüdische Händler als Makler auftraten (85).

Da auf diese Weise keine Gelegenheit gegeben war, die Angebote unmittelbar miteinander zu vergleichen, und infolgedessen häufig Klagen laut wurden, bemühte sich die Stadt Erkelenz, diesen Handelsverkehr an sich zu ziehen und beantragte bei der Bezirksregierung in Aachen 1819 die Genehmigung zur Abhaltung eines wöchentlichen Viehmarktes.

Man erhoffte sich davon unter anderem eine Belebung der städtischen Viehwirtschaft, da der Markt bessere Vergleichsmöglichkeiten zwischen dem einheimischen Stallvieh und dem stärker gefragten nordniederrheinischen Weidevieh geboten hätte.

Da die Nachbarkreise keine Einwände erhoben, genehmigte die Regierung diesen Markt. Einzelne Händler umgingen ihn jedoch verständlicherweise. Einer der Händler wurde, als er sein Vieh durch die Stadt treiben wollte, ohne es auf dem Markt anzubieten, vom Bürgermeister „arretiert“, der eine Verfügung erwirkte, daß an den Markttagen kein Vieh an anderen Orten verkauft werden durfte. Dahinter steht noch die alte Vorstellung von dem landesherrlich privilegierten und durch die Banneile geschützten Markt, eine Vorstellung, die den wirklichen Gepflogenheiten zuwiderlief und auch mittels behördlicher Verfügungen nicht durchgesetzt werden konnte. Die Händler verkauften das Vieh nunmehr an anderen Tagen an den Orten, die ihnen mehr zusagten, so zum Beispiel in Linnich, dem der Erkelenzer Markt ohnehin ein Dorn im Auge war und das seinerseits versuchte, den Handel an sich zu ziehen. Dabei kamen ihm zweifellos die großen gemeindeeigenen Weideflächen zugute, die in Erkelenz vollkommen fehlten. Enttäuscht über den Mißerfolg der Bemühungen stellte der Kreissekretär des Kreises Erkelenz 1822 fest: „Der durch die hohe Verfügung vom 8. Oktober 1819 allhier gestattete Viehmarkt, welcher so vorteilhaft begonnen, hat wegen Uneinigkeit der Viehhändler und des Einwirkens der Stadt oder vielmehr einiger Einwohner von Linnich mit dem Jahr 1820 geendet, denn im verwichenen Jahr ist kein Stück Vieh auf den Markt geführt worden; das fette Weidevieh aus den Niederungen bei Kleve etc. wurde nun teils bis Östrich, teils bis Matzerath und teils nach Linnich geführt und an diesen Orten verkauft“ (86).

FUNKTIONSTRÄGER: Die Zahl der Orte mit Transithandelsfunktionen läßt sich nicht bestimmen.

ERGEBNIS: s. Tabelle 3, Spalte-10; eingetragen nur Breyell und Dülken (ohne Bedeutungsabstufung).

(83) s. dazu KERSTING (1958, S. 89 f.)

(84) DEMIAN (1820, S. 68)

(85) StAD, Reg. Aachen 5440

(86) StAD, Reg. Aachen 5440; die Orte Östrich und Matzerath liegen in unmittelbarer Nähe der Stadt Erkelenz.

2.34 Gewerblich-industrielle Funktionen

Die gewerblich-industriellen Aktivitäten beschränkten sich — wie einleitend bereits ausgeführt — nicht auf die Vororte, sondern verteilten sich über das gesamte Untersuchungsgebiet. Ihre Träger waren:

- a) ein Teil der bäuerlichen Betriebe, die bestimmte Güter (z. B. Leinengarn und -tuch) als saisongebundene Nebenbeschäftigung herstellten und an Händler verkauften;
- b) die Verlagshandwerker (z. B. Flachspinner, Handweber, Nagelschmiede), die für einen Unternehmer (oder mehrere gleichzeitig) arbeiteten; die Unternehmer stellten die benötigten Rohstoffe bzw. Halbfabrikate und besorgten den Vertrieb der fertigen Ware.
- c) die selbständigen Handwerksunternehmen (Exportgewerbe) und schließlich
- d) die Manufakturen, die von den Handwerksunternehmen durch eine größere Zahl von Beschäftigten und u. U. durch die Verwendung von Dampfmaschinen unterschieden werden können.

Da beim Kauf- und Verlagssystem sowie vereinzelt bei den Manufakturen der Standort der Produktionsstätten und der Sitz des Unternehmers (bzw. Händlers) nicht zusammenfielen, muß die Frage nach der Beteiligung der Kleinstädte an Gewerbe und Industrie aufgespalten werden; und zwar ist zu untersuchen, inwieweit erstens die Produktionsstätten und zweitens die Unternehmer auf die Kleinstädte konzentriert waren.

Die Produktionsstätten sind lagemäßig nur selektiv nachweisbar. Beim Kauf- und Verlagssystem sind sie überhaupt nicht faßbar; die einschlägigen Quellen beschränken sich auf pauschale Angaben (87). Es ist daher nicht möglich, örtliche Konzentrationen auch nur annäherungsweise zu bestimmen. Allgemein läßt sich jedoch so viel feststellen, daß der größere Teil der Produktionsstätten verstreut im ländlichen Raum lokalisiert war, wengleich es je nach Organisationsform Unterschiede in der Verteilung auf Stadt und Land gab. Die Manufakturen beispielsweise konzentrierten sich auf die Städte Aachen und Köln (88). Ein Teil von ihnen befand sich in Gebäuden, die durch die Säkularisierung frei geworden waren (89). Einzelne Manufakturen waren außerhalb der Städte an die Stelle von Mühlen getreten, deren Wasserrechte sie nutzten (90).

Während also die Produktionsstätten und damit die Arbeitskräfte weit gestreut waren, konzentrierte sich die Unternehmerschaft auf eine vergleichsweise geringe Zahl von Orten. Die Quellenlage gestattet relativ zuverlässige Aussagen über die Zahl der an einem Ort tätigen Unternehmer und der von ihnen beschäftigten Personen.

(87) So ist z. B. in der von ADELMANN (1967) edierten Statistik von 1836 über die verlagsmäßige Weberei im Kreise Gladbach vermerkt: „Die bei den Webereien beschäftigten Arbeiter wohnen in den Kreisen Gladbach, Grevenbroich, Erkelenz, Kempen, Bergheim und Heinsberg“ (a. a. O., S. 58 f.).

(88) Über die Verbreitung der Manufakturen liegt eine eingehende Untersuchung von KERMANN (bisher unveröff. Diss. Bonn) im Rahmen der „Historischen Wirtschaftskarte der Rheinlande um 1820“ vor. S. auch ZORN (1969).

(89) so z. B. die Abtei in Gladbach (STRAUSS 1899, S. 91) und die Klosterkirche in Grevenbroich (DICKERS 1912, S. 23).

(90) vgl. die Papiermühlen an der Rur; dazu GEUENICH (1959) mit Karte.

Als Grundlage für die Bestimmung der Funktionsträger, also derjenigen Orte, in denen sich Unternehmer (mit Manufakturen, Verlagen oder Handwerksbetrieben) befanden, sowie ihre Bedeutungsabstufung wurden die von ADELMANN (1967) edierten Aufstellungen der Landräte über Gewerbe und Industrie herangezogen, die der Oberpräsident der Rheinprovinz im Jahre 1836 bei allen Kreisen angefordert hatte. Sie enthalten im günstigsten Fall, nach Bürgermeistereien geordnet, den Namen jedes Unternehmens, den Produktionszweig, auf dem es tätig war, die Zahl der Beschäftigten sowie Angaben über Art, Umfang und Wert der Produktion, die jedoch ungenau und lückenhaft sind und hier nicht verwertet wurden. Die nicht nach Bürgermeistereien aufgegliederten Angaben des Kreises Gladbach konnten nach anderen, von FRÄNKEN (1969) zitierten Quellen entschlüsselt werden.

FUNKTIONSTRÄGER: Unternehmer waren in insgesamt 28 Bürgermeistereien ansässig. In allen Kleinstädten mit Ausnahme von Geilenkirchen-Hünshoven und Wevelinghoven gab es mindestens einen Verlags- und Manufakturunternehmer.

BEDEUTUNGSABSTUFUNG: nach der Zahl der Unternehmen und der Zahl der Beschäftigten (einschl. Kindern), ohne Rücksicht darauf, ob diese am Ort selbst oder außerhalb tätig waren.

I: < 5 Unternehmen, < 100 Beschäftigte,

II: < 5 Unternehmen, > 100 Beschäftigte,

III: > 5 Unternehmen, > 500 Beschäftigte,

IV: >30 Unternehmen

Stufe IV erreichten (neben Aachen und Köln) nur die Städte Gladbach und Rheydt, Stufe III Süchteln, Dülken und Viersen.

ERGEBNIS: s. Tabelle 3, Spalte 11

Nicht berücksichtigt werden konnten die Händler, die im Kaufsystem die Gewerbeprodukte der (Land-) Bevölkerung auf den Markt brachten. In Frage kommt hier in erster Linie das Leinen, von dem die besseren Qualitäten zur Veredlung auf die Bleichen von Haarlem gebracht wurden (91). Als 1806 die Zollfreiheit bei der Wiedereinfuhr aufgehoben wurde, protestierten verschiedene Kaufleute aus Viersen, Rheydt und Krefeld bei der französischen Regierung, die daraufhin die Zollfreiheit wiederherstellte (92). Die genannten Städte einschließlich der Stadt Gladbach waren die traditionellen Zentren des Leinenhandels. Um 1830 war dieser jedoch, bedingt durch die Umstellung auf die Baumwollverarbeitung in den genannten Städten, in (überwiegend) ländliche Ortschaften der Nachbarschaft abgewandert.

Für die Vermarktung anderer ländlicher Gewerbeprodukte scheinen die Kleinstädte keine Rolle gespielt zu haben. Die Korbwaren aus dem Rurtal beispielsweise wurden von (Hausier-) Händlern aus den Herstellungsorten selbst vertrieben (93).

Die Masse der Unternehmen war also auf wenige, nahe beieinander liegende kleine Städte konzentriert, die zusammengenommen neben den Städten des Aachener Raums, der Stadt Köln, den bergischen Städten und der Stadt Krefeld einen weiteren wirtschaftlichen Schwerpunkt bildeten, allerdings einseitig textilindustriell orientiert waren.

(91) LADoucETTE (1818), NEMNICH (1809 b)

(92) ZEYSS (1907, S. 112)

(93) REINERS (1961, S. 76 ff.). Einige Angaben zum Handel mit Tegelener Töpferware bei DE KLEYN (1965, S. 41 ff.)

Kapitalmäßig waren die Unternehmen, soweit sie (wie diejenigen des Baumwollsektors) ausländische Rohstoffe verarbeiteten, noch in beträchtlichem Umfang von Kölner oder Elberfelder Handelshäusern abhängig (94). Die Abhängigkeit gerade von bergischem Kapital erklärt sich nicht zuletzt daraus, daß ein Teil der Unternehmen überhaupt von dort aus gegründet worden war. Auf die Ursachen dafür wurde bereits hingewiesen.

Von Köln aus sind meines Wissens keine Gründungen erfolgt, doch waren zeitweise zahlreiche Handweber im Raum Gladbach-Rheydt für Kölner Häuser tätig (95). Auch der Aachener Einfluß scheint vergleichsweise gering gewesen zu sein.

Einzelne Unternehmer sind von weiter her zugewandert. Zu erwähnen ist an erster Stelle der Mechaniker Diedrich Uhlhorn (*1764 in Bockhorn, Hztm. Oldenburg), der 1810 die Baumwollspinnerei des Neußer Unternehmers F. Koch auf der Elsener Mühle bei Grevenbroich leitete, durch zahlreiche wichtige Erfindungen hervortrat und die rheinische Maschinenbauindustrie mitbegründete (96).

Weniger bekannt wurde der aus Ratibor stammende „Panzerwarenfabrikant“ Andreas Polcke, der über Iserlohn, wo er 1796 als einer von 5 Reidemeistern das Privileg erhielt, Kopfnadeln herstellen zu dürfen, Mitte der 1820er Jahre nach Erkelenz kam und dort eine Stecknadelfabrik gründete; dabei war die Nähe der Stolberger Messingindustrie, die den Rohstoff lieferte, wohl entscheidend für die Standortwahl (97).

Hatte allgemein die kleinstädtische Unternehmerschicht starke Impulse durch Zuwanderung erhalten, und waren in einzelnen Städten (Erkelenz, Grevenbroich) der bzw. die Unternehmer überhaupt ausschließlich Zuwanderer, so ist jedoch nicht zu übersehen, daß auch das Untersuchungsgebiet selbst unternehmerische Kräfte hervorgebracht hat. Eigenständige Entwicklung und Fremdbeeinflussung greifen also ineinander. Charakteristischerweise rekrutierte sich das Unternehmertum der frühindustriellen Zeit überwiegend, wenn nicht ausschließlich, aus Anhängern des protestantischen Glaubens, also einer Minderheit und mit den sich aus dieser Position ergebenden Besonderheiten bedacht: engem familiären und verwandtschaftlichen Zusammenhalt, Beschränkung der Heiratsbeziehungen auf einen begrenzten Kreis Gleichgestellter. Letzteres führte dazu, daß sich weitreichende Verflechtungen mit dem Bergischen Land, der nördlichen Eifel oder den Niederlanden herausbildeten. Auf diese Weise waren auch die meisten Kleinstädte untereinander durch das unsichtbare Band verwandtschaftlicher Beziehungen innerhalb dieser bestimmten Gruppe, die durch ihre Aktivität ohne Zweifel als „raumrelevant“ im Sinne von RUPPERT-SCHAFFER (1969, S. 211) anzusprechen ist, verflochten.

Die protestantischen Unternehmerfamilien stammten zum Teil vom platten Land, so etwa aus Dörfern des unteren Rurtals; zu nennen sind aus Hückel-

(94) lt. Schreiben des Landrats des Kreises Gladbach, zit. bei ADELMANN (1967, S. 60 f.)

(95) MILZ (1962, S. 30 u. S. 110)

(96) BORMANN (1931)

(97) StAD, L. A. Erkelenz 747

hoven die Familien Croon (→ Gladbach, → Aachen) und Blancke (→ Heinsberg), aus Millich die Königs (→ Jülich, → Heinsberg) (98).

Der (in Tab. 3, Sp. 11 festgehaltene) Zustand von 1836 kann nicht als repräsentativ für die gesamte erste Hälfte des 19. Jahrhunderts angesehen werden, da er nicht ein bestimmtes Stadium eines kontinuierlichen Wachstumsprozesses bezeichnet. Es war vielmehr so, daß die Entwicklung in manchen Orten nach der Gründung der ersten Unternehmen stagnierte oder rückläufig war. Veränderungen betrafen zudem nicht nur die Bedeutung der jungen Industrie, sondern auch ihre Zusammensetzung nach einzelnen Zweigen.

Expansiv war die Baumwollindustrie, vor allem in Gladbach. Das erste Unternehmen soll die 1798 gegründete Firma Schlickum & Bölling gewesen sein. 1806 gab es bereits je zwei Baumwollspinnereien und -webereien, die zusammen ungefähr 1.100 Personen beschäftigten (99). Über die weitere Entwicklung in der preußischen Zeit schreibt WILLEMSSEN (1841, S. 195):

„Die Gewerbsthätigkeit hat sich seit dem Jahr 1815 in einem bedeutenden Grade verstärkt, indem sich die damals bestandenen 4 Fabrik-Etablissements in Stuhlwaaren bis 1840 auf 32 und die 4 kleinen Baumwollspinnereien sich auf 10 ziemlich bedeutende vermehrt haben, von welchen letzteren seit 1828 2 durch Dampfmaschinen und 2 durch Wassermühlengewerke in Betrieb gesetzt werden. Die Stuhlwaarenfabriken produciren hauptsächlich Siamoisen, Kipper und Halbseide, jedoch besteht auch eine Leinwand-, eine Tuch-, eine Seiden- und eine Damast- und Gebild-Fabrik. Außer diesen Fabriken sind hier noch 1 Tabaks- und 3 Karkassenfabriken, 5 Lohgerbereien, 1 Leimsiederei, 1 selbständige Türkischroth-Färberei und 33 für Lohn arbeitende, theils Seiden- und theils Baumwoll-Färbereien und Bleichereien. Diese sämmtlichen Fabrikanstalten beschäftigen fortwährend über 3000 Arbeiter.“

Gladbachs Nachbarstadt Rheydt hatte 1806 insgesamt 7 Baumwollspinnereien mit ca. 240 Beschäftigten besessen (100). Halten konnte sich davon nur die Firma Lenssen & Beckenbach, die 1827 als erste eine (von Harkort in Wetter/Ruhr gebaute) Dampfmaschine aufstellte. Demgegenüber erhöhte sich die Zahl der Webereien von 20 (1806) auf 37 (1837). 1840 wurden insgesamt 59 Kaufleute und Fabrikanten gezählt (101), von denen der überwiegende Teil als Verleger in der Baumwollbranche tätig war.

Die industrielle Bedeutung der Städte Geilenkirchen und Jülich zum Beispiel war 1836 im Rückgang begriffen. 1818 noch waren für Geilenkirchen nachweisbar: eine Wollspinnerei (Fa. Wwe. G. L. Camphausen, 10 Männer, 20 Kinder), eine Tuchweberei (Fa. F. à Brassard, 3 Webstühle, 10 Männer), eine Tabakfabrik (Fa. J. D. Camphausen Erben, 2 Männer, 3 Kinder; 1816: 10 Männer, 15 Kinder), eine Seifensiederei (Fa. J. Kux, 6 Männer) und eine Gerberei (Fa. Gebr. Nacken, 4 Männer) (102). Letztere hatte zur Zeit der Kontinentalsperre ein Verfahren entwickelt, die geringwertigen einheimischen Häute so zu veredeln, daß sie den sonst verarbeiteten südamerikanischen gleichkamen; dies brachte ihr eine lobende Erwähnung bei der zweiten Preisverteilung zur

(98) APELT (1941), SCHUMACHER (1967)

(99) StAD, Roer III, 2, 6, 21 (I): „Etat des filatures de coton“ und „Etat des fabriques de tissus de coton pur ou mélangé“.

(100) a. a. O.

(101) WILLEMSSEN (1841, S. 210)

(102) StAD, Reg. Aachen 313

Förderung der Industrie im Roerdepartement (1810) ein (103). 1836 bestanden die drei erstgenannten Unternehmen nicht mehr; von den beiden anderen sowie den neu hinzugekommenen Unternehmen (2 Likörfabriken) dürfte keines mehr als 5 Personen beschäftigt haben. 1840 machte die Produktion der Seifensiederei (4 Beschäftigte) knapp die Hälfte des Geldwertes aus, der von den 12 Unternehmen (mit 159 Beschäftigten) des Kreises Geilenkirchen zusammen erzielt wurde (104).

Die Stadt Jülich bot als Festung nur geringe Möglichkeiten einer industriellen Entfaltung. Nach LADOUETTE (1818, S. 102 f.) gab es eine Baumwollspinnerei, 5 Gerbereien, 1 Messerschmiede, 4 Seifensiedereien, 1 Ölmühle und einige Brauereien. Außer letzteren haben sich nur die Gerbereien behauptet, die von der Lage der Stadt an der Handelsstraße Antwerpen-Aachen-Köln, auf der die aus Südamerika importierten Häute nach Köln gelangten, profitierten, wenigstens bis zum Bau der Eisenbahn (s. u. S. 66 f.). Nachdem feststand, daß Jülich nicht von ihr berührt werden würde, löste der Gerber H. Königs seinen Betrieb auf und verzog nach Antwerpen, wo er sich als Importeur betätigte und seine Firma durch Assoziation mit dem ebenfalls abgewanderten Dürener Unternehmer Günther zu einem der führenden Handelshäuser ausbaute (105).

Abschließend sei noch vermerkt, daß sich besondere Handelsfunktionen — losgelöst von den Unternehmen — aus den gewerblich-industriellen Tätigkeiten nicht ergaben. Die Gladbacher Baumwollindustrie war von Elberfelder Twisthändlern abhängig, „welche (. . .) fast die Hälfte aller Garne, und zwar die feineren mit 12 - 14 monatlichem Kredit liefern, da die hiesige Baumwollspinnerei nur gröbere Nummern liefert und nur eine etwas ansehnliche Twisthandlung im hiesigen Kreise besteht“ (106).

2.35 Versorgungsfunktionen

Materielle Versorgung

Die Bevölkerung benötigte im allgemeinen eine große Zahl von Gütern, die im Untersuchungsgebiet selbst nicht bzw. nicht in ausreichender Menge oder Qualität gewonnen wurden (Salz, Gewürze, Wein u. a. Nahrungsmittel, verschiedene Manufakturwaren usw.). Für die Weitergabe dieser Importgüter vom Großhandel an den Verbraucher gab es ein differenziertes Verteilungssystem: den Hausierhandel, den (ortsfesten) Einzelhandel und die periodischen Jahrmärkte. Hinzuzurechnen ist auch das Handwerk, sofern es eingeführte Waren verarbeitete (Glasmacher, Zinngießer u. ä.). Zwischen diesen Handelsformen gab es wohl nur geringe Konkurrenz; die Zusammensetzung des jeweiligen Warenangebots wie auch die Käuferschicht, die bedient wurde, dürfte unterschiedlich gewesen sein. So wurden auf den Jahrmärkten offenbar vorzugs-

(103) LADOUETTE (1818, S. 279 f.)

(104) Statistik u. Hand-Adreßbuch (1842)

(105) SCHUMACHER (1967)

(106) aus einem Bericht des Landrats des Kreises Gladbach von 1836, zit. n. A DELMANN (1967, S. 60 f.)

weise Waren angeboten, die nicht fortlaufend produziert wurden (Erzeugnisse winterlicher Heimarbeit) oder die eine ständige Lagerhaltung nicht lohnten. Hauptfunktion der Märkte dürfte gewesen sein, die bäuerliche Bevölkerung zu versorgen, die nur periodisch über Bargeld verfügte.

Die meisten Jahrmärkte hatten eine lange Tradition; einzelne städtische Märkte bestanden schon vor der Stadtrechtsverleihung, die meist im 14. Jahrhundert erfolgt war (107). Die Mehrzahl beruhte jedoch auf Privilegien, die die jeweiligen Landesherren aus verschiedenen Gründen verliehen hatten (108). Es gibt auch Hinweise darauf, daß die Landesherren versucht haben, die Entwicklung der städtischen Marktfunktion dadurch zu beschleunigen, daß sie die Abhaltung von Konkurrenzmärkten in ländlichen Ortschaften untersagten; so waren der Stadt Heinsberg 1529 die Jahrmärkte der Nachbarorte Dremmen und Uetterath übertragen worden (109). Trotz solcher Konzentrationsversuche blieb jedoch die Konkurrenz ländlicher Märkte bestehen.

FUNKTIONSTRÄGER: Nach einem amtlichen Marktverzeichnis von 1808 (110) gab es im Untersuchungsgebiet rund 50 Ortschaften mit Jahrmärkten. VON RESTORFF (1830) dagegen gibt lediglich bei 35 Orten Märkte an.

BEDEUTUNGSABSTUFUNG: nach der Zahl der Jahrmärkte (einschließlich der Viehmärkte u. a. Spezialmärkte, da auf ihnen wohl auch andere Waren angeboten worden sind) sowie der Dauer der Märkte (Stand 1828)

I: 1 bis 2 Jahrmärkte

II: 3 Jahrmärkte

III: 4 und mehr Jahrmärkte (bis zu 14 Tagen insgesamt) oder 1 Jahrmarkt von mehr als 8 Tagen Dauer

IV: 6 und mehr Jahrmärkte mit 14 und mehr Tagen insgesamt oder 1 Jahrmarkt von mehr als 14 Tagen Dauer

ERGEBNIS: s. Tabelle 3, Spalte 12

Stufe IV erreichte (außer Köln und Aachen) nur der Flecken Linnich (12 Märkte, darunter 6 Kram- und Viehmärkte); der Schwerpunkt lag hier allerdings auf dem Handel mit Vieh und landwirtschaftlichen Erzeugnissen, so daß die Einstufung in IV vielleicht zu hoch ist. In dem Dorf Nievenheim (Krs. Grevenbroich) gab es einen 10tägigen Jahrmarkt (Stufe III). — Sittard besaß 2 Jahrmärkte (Stufe I) (111).

Hausierhändler waren, wie sich anhand der Gewerbesteuerlisten nachweisen läßt, vorwiegend in ländlichen Orten ansässig. Im Jahre 1835 entfielen von der Hausiersteuer (112)

(107) z. B. der Simon- und Juda-Markt in Erkelenz

(108) z. B. 1422 an die Stadt Erkelenz für Dienste beim Bau der landesherrlichen (geldrischen) Burg Montfort (südl. Roermond); 1501 an das Dorf Lobberich (Krs. Kempen), um Mittel zur Ausbesserung der Kirche und der „Steinstraße“ zu bekommen (FINKEN 1902. S. 8 f.)

(109) GILLESSEN in: Selfkantheimat (1955, S. 23 f.)

(110) „Tableau des Foires du département de la Roer, arrêté par décret impérial du 2 juillet 1808“ in: Annuaire . . . (1810)

(111) SIMONIS u. a. (1971, S. 139)

(112) StAD, Reg. Aachen 3744

im Kreis Jülich:

von 270 Rtlr. 48 Rtlr. auf die Stadt Jülich
 50 Rtlr. auf die Bm. Rödingen

im Kreis Geilenkirchen:

von 266 Rtlr. 0 Rtlr. auf die Stadt Geilenkirchen
 62 Rtlr. auf die Bm. Scherpenseel
 72 Rtlr. auf die Bm. Uebach

im Kreis Heinsberg:

von 198 Rtlr. 0 Rtlr. auf die Stadt Heinsberg
 64 Rtlr. auf die Bm. Dremmen
 48 Rtlr. auf die Bm. Waldenrath

im Kreis Erkelenz:

von 368 Rtlr. 24 Rtlr. auf die Stadt Erkelenz
 64 Rtlr. auf die Bm. Schwanenberg
 60 Rtlr. auf die Bm. Körrenzig
 50 Rtlr. auf die Bm. Wegberg

Die Frage, ob diese Hausierer ein so weitgespanntes Tätigkeitsfeld besaßen wie die Breyeller (s. S. 47), kann im Einzelfall nicht beantwortet werden, ist aber wohl zu verneinen, da sich darauf keinerlei Hinweise fanden.

Der Einzelhandel war relativ stark gestreut, wie sich anhand der preußischen Gewerbetabellen und der Gewerbesteuerlisten nachweisen läßt. Im Kreise Heinsberg beispielsweise entfielen 1835 von dem Gewerbesteueraufkommen der Abteilung B (Kleinhändler) nur etwa 30 % auf die Stadt Heinsberg (113). Um eine ungefähre Vorstellung von der Bedeutung des Versorgungshandels in den Kleinstädten zu bekommen, wurden die Angaben des Adreßbuchs von DICKE (1829) ausgewertet; allerdings unterscheidet es nicht zwischen Groß- und Einzelhandel. Geht man von den Verhältnissen um die Mitte des 19. Jahrhunderts aus, so ist zu vermuten, daß gerade in den Städten beide Formen des Handels kombiniert auftraten.

Das Ergebnis der Auswertung ist in Tabelle 2 festgehalten.

BEDEUTUNGSABSTUFUNG: nach der Gesamtzahl der Händler und der Branchen (Nur für die Kleinstädte sowie die Flecken Aldenhoven, Linnich, Waldniel und Wassenberg. Für Bergheim u. a. bei DICKE keine Angaben.)

- I: weniger als 8 Händler und 3 Branchen
- II: mehr als 8 Händler und 3 Branchen
- III: 30 und mehr Händler, 8 und mehr Branchen
- IV: 50 und mehr Händler, 12 und mehr Branchen

ERGEBNIS: s. Tabelle 3, Spalte 13

Stufe IV erreichten alle Vororte; sie überschritten jedoch die Schwellenwerte z. T. beträchtlich. Gladbach kam Stufe IV am nächsten.

(113) StAD, Reg. Aachen 3744

Die Apotheken (in 29 Ortschaften) sind in Spalte 14 gesondert aufgeführt (114) (Abstufung: I: 1, II: 2, III: 3 - 4, IV: 5 und mehr Apotheken). Sittard zählte um 1830 vier Apotheken (115).

Gesundheitsfürsorge

In diesem Zusammenhang sei auch auf die Ärzte verwiesen. Erfasst wurden die Orte mit approbierten Ärzten (nicht: Wundärzte), Bedeutungsabstufung wie oben (116).

ERGEBNIS: s. Tabelle 3, Spalte 15

Funktionen in Bildungs- und Informationsvermittlung

Das höhere Bildungswesen gliederte sich in Gymnasien, Progymnasien und höhere Bürgerschulen.

FUNKTIONSTRÄGER: Nur Köln, Aachen und Düren besaßen Gymnasien, Neuß ein Progymnasium. In vier Kleinstädten, nämlich Gladbach, Rheydt und Jülich sowie seit 1830 Erkelenz, waren höhere Bürgerschulen an die Stelle älterer privater Lateinschulen getreten. Eine vergleichbare Schule wurde in Sittard 1831 (d. h. zu Beginn der belgischen Zeit) eingerichtet, bestand aber nur 10 Jahre (117). Da diese Bürgerschulen nur die unteren Klassen des Gymnasiums umfaßten, war es in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts (und in der Regel auch noch in der zweiten) nicht möglich, in einer der Kleinstädte die Universitätsreife zu erwerben. Damit ist selbstverständlich nichts über den Bildungsstand gesagt. Es gab in den meisten Städten und in Flecken wie Gangelt oder Randerath (118), aber auch in Dörfern wie Breyell (119) wiederholt Versuche, private höhere Schulen zu errichten. Sie scheiterten meist nach wenigen Jahren, weil die schmale bürgerliche Oberschicht ihre Kinder zur Ausbildung lieber in die größeren Städte schickte. Dazu kam, daß die protestantische Minderheit, also auch die Gruppe der Unternehmer, ohnehin andere Bildungswege bevorzugte.

Die „Genossenschaft des Rheinischen ritterbürtigen Adels“ richtete 1842 in dem Schloß des Fleckens Bedburg eine höhere Schule („Rheinische Ritterakademie“) ein, die von 1850 an auch Bürgerlichen zugänglich war (120).

BEDEUTUNGSABSTUFUNG:

I : private höhere Schule (nicht erfasst)

II : höhere Bürgerschule

III : Progymnasium

IV : Gymnasium

ERGEBNIS: s. Tabelle 3, Spalte 17

(114) Stand 1842, nach Statistik u. Hand-Adreßbuch (1842). — Die Gesamtzahl der Apotheken in der Rheinprovinz war von 1828 bis 1840 lediglich um 2 (von 260 auf 262) gestiegen, WILLEMSEN (1841, S. 221). Zur Geschichte der Apotheken am Niederrhein s. SCHMIDT-WETTER (1967).

(115) SIMONIS u. a. (1971, S. 484 ff.); ebenda (S. 487 ff.) die Ärzte (1830; nur einer).

(116) Stand 1842, Quelle wie oben, Fußn. 114.

(117) SIMONIS u. a. (1971, S. 416 f.)

(118) Kreisverwaltung Geilenkirchen (1925, S. 105 - 113)

(119) FUNKEN in: HBKK (1968, S. 126 - 133)

(120) KEYSER (1956, S. 51)

Zeitungsgründungen erfolgten in den Kleinstädten des Untersuchungsgebiets erst in den 1820er Jahren. Bis dahin wurde das Informationsbedürfnis durch Zeitungen aus den Vororten befriedigt. Beispielsweise war die Gesellschaft „Erholung“ in Gladbach, eine klubartige Vereinigung der bürgerlichen Oberschicht, im Jahre 1834 auf verschiedene Zeitungen und Zeitschriften abonniert, darunter: Stadt Aachener Zeitung, Düsseldorfer Zeitung, Elberfelder Provinzial-Zeitung, Kölnische Zeitung, Frankfurter Journal und Didaskalia, Journal de Liège, Preußische Staatszeitung, Westphälischer Anzeiger, Vrai Libéral (aus ?) (121).

FUNKTIONSTRÄGER:

Bis zum Jahre 1842 waren in folgenden Orten Zeitungen entstanden (122):

- 1826 Neuß: „Neußer Intelligenz-Blatt“
- 1828 Gladbach: „Geschäfts- und Unterhaltungsblatt für den Kreis Gladbach“
- 1831 Grevenbroich: „Geschäfts- und Unterhaltungs Blatt für den Kreis Grevenbroich“
- 1831 Jülich: „Correspondenz-Blatt des Kreises Jülich“ (bestand bereits seit 1823, jedoch in Düren)
- 1832 Bergheim: „Wochenblatt für den Kreis Bergheim“
- 1834 Erkelenz: „Wochenblatt für den Kreis Erkelenz“
- 1834/36 Geilenkirchen: „Wochenblatt für Geilenkirchen, Heinsberg und Umgegend“

BEDEUTUNGSABSTUFUNG: nach der Häufigkeit des Erscheinens

- I : -
- II : 1mal wöchentlich
- III : 2mal wöchentlich
- IV : täglich

ERGEBNIS: s. Tabelle 3, Spalte 18

2.4 Die Integration der Kleinstädte in das Funktionsgefüge – synthetische Betrachtung der einzelnen Funktionen

Nachdem das Funktionsgefüge in seinen wichtigsten Einzelementen analysiert und der Anteil der Kleinstädte (und Flecken) an ihnen in bedeutungsmäßiger Abstufung festgestellt ist, gilt es, die gewonnenen Ergebnisse nach Orten vergleichend zu betrachten. Um dies zu erleichtern, wurden die Einzelfunktionen zu sechs Gruppen zusammengefaßt (s. Tab. 3, A bis F).

2.41 Integrationsgrade der Kleinstädte in das Funktionsgefüge

An erster Stelle interessiert, wie breit und wie tief die funktionale Basis der einzelnen Städte war. Schon ein flüchtiger Vergleich läßt erkennen, daß in die-

(121) BRASSE (1903, S. 17 f.)

(122) Gründungsdaten nach KEYSER (1956) und weiteren lokalen Quellen; z. B. Geilenkirchener Volkszeitung (1959)

ser Hinsicht beträchtliche graduelle Unterschiede bestanden. Vier Gruppen zeichnen sich ab:

1. Gruppe: Jülich, Gladbach;
2. Gruppe: Erkelenz, Geilenkirchen, Heinsberg, Grevenbroich, Dülken, (Sittard);
3. Gruppe: Kaldenkirchen, Rheydt, Viersen;
4. Gruppe: Dahlen, Süchteln, Odenkirchen, Wevelinghoven.

Von den Flecken sind der dritten Gruppe zuzuordnen: Linnich, Aldenhoven, Bergheim und Wassenberg, während Randerath, Brüggén, Herzogenrath und Waldniel zur vierten Gruppe gerechnet werden können. Alle übrigen Flecken treten funktional nicht in Erscheinung; ihre Bürger haben demnach wohl ausschließlich von der Landwirtschaft und von einigen lokale Bedürfnisse befriedigenden Handwerken gelebt. Der physiognomische Unterschied zwischen diesen Flecken und den Dörfern, begründet durch die (ehemalige) Befestigung und die sich daraus ergebende geschlossener und dichtere Bebauung, war also von der funktionalen Seite her nicht abgestützt. Umgekehrt waren einige Dörfer in das Funktionsgefüge integriert, ohne daß sich dies in einer physiognomischen Unterschiedlichkeit gegenüber der Masse der dörflichen Siedlungen ausgedrückt hätte.

Der Integrationsgrad einer Stadt war mitbestimmt von ihrer Lage im räumlichen Gefüge des Städteneetzes, das im Untersuchungsgebiet unregelmäßig ausgebildet war, insofern die konstituierenden Elemente teils paarweise oder zu mehreren gehäuft, teils vereinzelt verbreitet waren. Ersteres war der Fall bei:

Dahlen-Odenkirchen-Rheydt-Gladbach, mittlerer Abstand 5 km,
Viersen-Süchteln-Dülken, — 4 km,
Grevenbroich-Wevelinghoven-Hülchrath, — 3 km,
Bergheim-Bedburg-Kaster, — 4 km.

Gerade hier, wo mehrere städtische Kerne dicht beieinander lagen, führte die Auseinandersetzung um diejenigen Funktionen, die in begrenzter Zahl von obrigkeitlichen Institutionen vergeben wurden, zu unterschiedlichen Ergebnissen.

So kam es zwischen Grevenbroich und Wevelinghoven zu einer Aufteilung der Funktion als Kreishauptort (s. S. 33); Hülchrath ging leer aus, sieht man einmal davon ab, daß das dortige Schloß zeitweise Wohnsitz des Landrats war. Daß die Funktion als Relaisstation von einem weiteren Ort, dem Dorf Fürth (am Straßenkreuz Köln-Venlo/Aachen-Neuß), wahrgenommen wurde, lag an den Geländebeziehungen; hätte die Chaussee Aachen-Neuß die Orte Grevenbroich und Wevelinghoven nicht an ihrer NW-Flanke umgangen, hätte sie zweimal die Erft überqueren müssen (123). Das für Grevenbroich wichtigste Industrieunternehmen, die Baumwollspinnerei „Elsener Mühle“, lag zwar in un-

(123) Nach BREMER (1959, S. 320) führte auch die Vorgängerin der 1769 bis 1772 angelegten Chaussee Aachen-Neuß nicht über Grevenbroich und Wevelinghoven, sondern auf der gegenüberliegenden Seite des Erftals über Noithausen-Zweifaltem (Barriere und Haltepunkt der Postwagen) -Kapellen. Der Verlauf dieser ehemaligen Landstraße ist im heutigen Wegenetz noch zu erkennen (s. MTB 4805 Wevelinghoven). Erst 1852 erreichte Wevelinghoven, daß die Post Aachen-Neuß den Umweg über Grevenbroich-Wevelinghoven nahm.

mittelbarer Nähe des Stadtkerns, aber bereits in der Gemarkung des Nachbardorfes Elsen, das in der französischen Zeit Kantonshauptort gewesen war.

Ähnlich war die Situation im Raum Gladbach, doch gelang es hier Gladbach selbst, die wichtigsten Funktionen an sich zu ziehen: Landratsamt (124), Postamt, Fabrikengericht, Handelskammer.

Andere Städte waren in geringerem Maße durch konkurrierende Interessen von Nachbarorten daran gehindert, ihre funktionale Basis auszubauen. Das gilt beispielsweise für Erkelenz und Jülich, obwohl sich beide gelegentlich mit dem (zwischen ihnen gelegenen) Flecken Linnich auseinandersetzen hatten. Dessen Aktivität richtete sich jedoch vorwiegend auf die Sicherung und Ausweitung der Versorgungs- und Vermarktungsfunktion für die Landwirtschaft, eine Funktion, die sich allerdings um 1830 bereits so profiliert hatte, daß Linnich die beiden größeren Nachbarstädte in dieser Hinsicht weit übertraf. Die Möglichkeiten Jülichs, diese Funktion an sich zu ziehen, waren durch seine Funktion als Festung blockiert. Die Stadt Erkelenz scheiterte in ihren Bemühungen um einen Viehmarkt (s. S. 48 f.) sowohl an dem Widerstand Linnichs als auch an dem Umstand, daß sie, inmitten der Börde gelegen, keine Weideflächen, vor allem keine gemeindeeigenen, zur Verfügung hatte.

2.42 Integrationsweisen der Kleinstädte

Die einzelnen Städte waren in sehr verschiedenartiger Form an dem Funktionsgefüge beteiligt, ihre Existenzgrundlage dementsprechend unterschiedlich strukturiert.

Auf Unterschiede in den Funktionen der Städte und damit auch den Erwerbsgrundlagen ihrer Bürgerschaften weisen bereits zeitgenössische (und frühere) Quellen hin. Folgender Vergleich der Stadt Jülich mit dem Flecken Linnich, der einem „Gutachten“ aus dem Jahre 1787 entnommen ist (125), deutet solche Unterschiede klar an; er dürfte im großen und ganzen auch noch für die Zeit um 1830 zutreffen:

„Das städtlein Linnich findet (. . .) bey dem dorten vorhandenen ackergewerb und dadurch, daß die umliegenden ortschaften, welche bey dasiger handtlung ihre nothdurften mit reichlichem gewinn deren eingesessenen abnehmen, unstreitig bessere auskunft, als die stad Gulich bey ihrem zufluß deren mit vielen kösten verpaarten landstrassen, und dem kleinen garnison, welches sich ausser der exercier zeit nicht über 400 mann ertraget und wovon ohnehin, weilen diese schier alle handtwercker unter sich treiben und mit marquetenter versehen sint, die bürgerschaft den nutzen nicht ziehet, wie es wohl äusserlich anscheinen dörfte.“

Handelt es sich bei Linnich und Jülich immerhin um Orte, die trotz ihrer geringen Einwohnerzahl doch verschiedene Größenordnungen repräsentierten,

(124) In der französischen Zeit waren Neersen und Odenkirchen Kantonshauptorte gewesen, Dahlen Poststation.

(125) Schreiben des Stadtsyndikus von Jülich, Hofrat Mantén, an die kurfürstliche pfalz-neuburgische Regierung zu Düsseldorf vom 26. 5. 1787, zit. n. KÜHL (1891, III, S. 194). Es geht darum, den Vorschlag abzuwehren, anstelle der aufgelösten Jesuitengymnasien in Düren und Jülich ein neues Gymnasium in Linnich einzurichten.

so zeigen sich aber auch bei einem Vergleich mit jeweils gleichgroßen Orten ähnlich krasse Gegensätze.

Nach Größe und Stellung im Funktionsgefüge ist Jülich am ehesten mit Gladbach zu vergleichen. Strukturprägend war in Jülich, wie das obige Zitat andeutet, die Funktion als Garnison und Verkehrsknotenpunkt. Gewerblich-industrielle Aktivitäten spielten nur eine untergeordnete Rolle (Gerbereien). Wie Jülich war Gladbach Hauptort eines Kreises und auch im Versorgungsbereich ähnlich gut ausgestattet. Strukturprägend war hier jedoch die Textilindustrie mit einigen Manufakturen (Baumwollspinnereien, Färbereien), einer Vielzahl von kleinen, handwerklichen Unternehmen des Veredelungsgewerbes sowie den Faktoreien der Verlage. Durch das Verlagssystem dehnte sich der wirtschaftliche Einfluß der Stadt — gemeinsam mit den Nachbarstädten Rheydt und Viersen — in praktisch alle umliegenden Kreise aus, schloß also andere kleine Städte und Flecken ein. Daß die ländlichen Hausweber teilweise auch in ihrer materiellen Versorgung von Gladbach abhängig waren (durch das Trucksystem), kann mangels konkreter Hinweise nur vermutet werden. Der Einfluß Jülichs auf seine ländliche Umgebung war zweifellos weniger weitreichend und weniger intensiv, wenn auch die Garnison aus der Umgebung versorgt werden mußte und häufiger die ländlichen Fuhrwerkbesitzer zu Dienstleistungen (beim Festungsbau u. ä.) herangezogen wurden. Vereinfachend könnte man Jülich als obrigkeitlich bestimmtes Konsumtionszentrum und Gladbach als gewerbliches Organisations- und Veredelungszentrum (mit dezentralisierter Massenproduktion) bezeichnen.

Dieser Gegensatz war natürlich auch in der sozialen Struktur spürbar. In Jülich setzte sich die bürgerliche Oberschicht vorzugsweise aus Nachkommen der alteingesessenen Schöffengeschlechter zusammen, deren typischer Vertreter der Rechtsgelehrte war. Das zweite gleichberechtigte Element stellte die militärische Führungskaste dar; der Festungskommandant erscheint eher als Gegenspieler der bürgerlichen Verwaltung. In Gladbach hatte die unbestrittene Führungsrolle die Unternehmerschaft inne. Ihrer Herkunft nach sehr unterschiedlich zusammengesetzt (Alteingesessene und Zuwanderer aus dem Bergischen und vom Niederrhein selbst), vereinigte sie die Zugehörigkeit zum gleichen (reformierten) Bekenntnis und der daraus resultierende gesinnungsmäßige Gegensatz zur katholischen Mittel- und Unterschicht. Gesellschaftliches Sammelbecken der Oberschicht war die „Erholung“, eine clubartige Vereinigung, zu deren Gründung im Jahre 1801 der aus Elberfeld zugewanderte Fabrikant J. P. Bölling (1773 - 1857) den entscheidenden Anstoß gegeben haben soll (126).

Der Flecken Linnich stellt sich — etwa bei einem Vergleich mit der gleichgroßen Stadt Dahlen — als ein ausgesprochenes Zentrum für die landbewirtschaftende ländliche Bevölkerung eines weiten Bereichs dar. Linnich hatte es zudem verstanden, sich aus dieser Funktion heraus in den Transithandel mit Vieh u. a. einzuschalten. Die übrigen Funktionen (Notariate, Ärzte, Jahrmärkte und Warenhandlungen) waren dem untergeordnet; die eigene landwirtschaftliche Tätigkeit bildete die Grundlage.

(126) BRASSE (1903)

Die Bedeutung des „ackergewerbs“ zeigt sich beispielsweise in der Tatsache, daß erst 1853 die Einrichtung eines Wochenmarktes beantragt wurde, nachdem offenbar die Zahl der Bürger, die sich nicht mehr im Haupt- oder Nebenerwerb landwirtschaftlich betätigten, angewachsen war: „Es wird dadurch den Produzenten in der Umgebung von Linnich Gelegenheit geboten, ihre Producte zu angemessenen Preisen zu verkaufen, und für die Steuer-, Post- und sonstigen Beamten und Einwohner, welche keine oder nur kleine Gärten haben, entsteht die Bequemlichkeit, daß sie sich ihren Bedarf kaufen können, was bisher nicht möglich war . . . ” (127).

Auch für die Stadt Dahlen spielte die Landwirtschaft, speziell der Flachs-anbau, eine wichtige Rolle. Es fehlten jedoch die weitgespannten händlerischen Aktivitäten, und der gewerblich-industrielle Bereich war nur schwach vertreten. Insgesamt bestand hier ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen den verschiedenen Funktionen.

Auch ohne die Grundlage einer eingehenden, alle Städte des Untersuchungsgebiets erfassenden Typisierung nach der Struktur des funktionalen und sozialen Gefüges kann festgestellt werden, daß die Vorstellung, die Kleinstädte seien in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in funktionaler Hinsicht uniform gewesen, nicht zutrifft, ein Ergebnis, das sich mit dem HELLERS (1968) deckt.

Die funktionale Verschiedenartigkeit der Städte ist wohl nicht allein als Ausdruck der von Teilraum zu Teilraum wechselnden Entfaltungsmöglichkeiten zu verstehen, sondern zu einem gewissen Grade als bewußte Spezialisierung, d. h. als Folge von Interessenkämpfen und obrigkeitlichen Eingriffen (128).

Die funktionale Spezialisierung der Städte bezeichnet ENNEN (1965) als ein Merkmal der neuzeitlichen Stadtentwicklung. Die Kleinstädte des Untersuchungsgebiets wären demnach in der Regel durchaus als zeitgemäße, angepaßte Formen anzusprechen. Das Urteil, das GRÖTZBACH (1963, S. 27) über den Entwicklungsstand der von ihm untersuchten süddeutschen Kleinstädte abgibt, daß nämlich für sie „ein Darniederliegen städtischen Lebens (. . .), ein Zustand der Erstarrung in alten wirtschaftlichen Formen“ kennzeichnend sei, dieses Urteil läßt sich nicht pauschal auf die Kleinstädte des Untersuchungsgebiets übertragen. Lediglich in Sonderfällen — die Beispielsstädte GRÖTZBACHS sind vielleicht solche Fälle — mag eine derartige Interpretation zutreffend sein.

Als Maßstab für den Entwicklungsstand sollte nicht das Verhältnis zwischen landwirtschaftlichen und nichtlandwirtschaftlichen Existenzgrundlagen (Funktionen) genommen werden. Die Landwirtschaft steht nicht prinzipiell der Ausbildung städtischen Lebens entgegen, denn auch in ihr können sich „städtische“ Formen entwickeln. Vielfach zeigt sich, daß ein Bedeutungsverlust in einem nichtlandwirtschaftlichen Existenzbereich (z. B. Handel) durch verstärkte landwirtschaftliche Aktivität ausgeglichen werden konnte, ohne daß sich die Lebensbedingungen der tragenden Schicht verschlechtert hätten. So stellt BÖMMELS (1969, S. 404) im Hinblick auf Neuß fest, man werde „nicht unbedingt der noch

(127) StAD, Reg. Aachen 5393

(128) Hierfür ist Jülich ein gutes Beispiel. 1538 hatte der Landtag des Herzogtums beschlossen, die kleinen mittelalterlichen Befestigungen, darunter Aldenhoven, aufzugeben und dafür die Städte Jülich, Sittard und Euskirchen zu modernen Festungen auszubauen, die der veränderten Kriegstechnik und dem gleichfalls gewandelten landesherrlichen Herrschaftsanspruch gerecht wurden.

vielfach geltenden Meinung folgen müssen, daß Neuß vor dem Anbruch der neuen Zeit eine verarmte und verschlafene, von der Höhe früherer Größe herabgestiegene, zum Ackerstädtchen abgesunkene Stadt" gewesen sei. Man überschätze dabei leicht die reichthumsbildenden Möglichkeiten des Mittelalters und unterschätze die solide Wohlstandsentwicklung der späteren Zeit, insbesondere des 18. Jahrhunderts. Reagrarisierung bedeutete nicht Abstieg, wenigstens nicht bis zum Beginn der Industrialisierung.

Der Entwicklungsstand des Städtenetzes allgemein zeigt sich nicht zuletzt in der Art und Weise, wie seine funktional verschiedenartig geprägten Bestandteile im Raum verteilt sind. Es soll daher zum Abschluß dieses Kapitels die Verteilung der Kleinstädte und Flecken um 1830 im Untersuchungsgebiets beschrieben werden.

2.43 Die Struktur des Städtenetzes (auf der Stufe der Kleinstädte)

Die größte und bedeutendste Stadt des Untersuchungsgebiets war Köln. Als Handelsstadt hatte sie seit langem streng darüber gewacht, daß in ihrem unmittelbaren Umland keine Konkurrenten aufkamen. Zons am Rhein nahm eine Sonderstellung ein, insofern es als kölnische Zollstätte gegründet und so von vornherein auf eine ganz spezielle Funktion fixiert war. Das Eigengewicht blieb so gering, daß nach dem Verlust der Funktion (noch im 18. Jahrhundert) der Ort nicht mehr in Erscheinung trat.

Dem städteleeren nordwestlichen Vorland Kölns steht eine perlschnurartige Aufreihung von kleinen Städten und Flecken im Erfttal gegenüber: (Kerpen-) Bergheim-Bedburg-Kaster-Grevenbroich-Wevelinghoven-Hülchrath. Von den für sie maßgebenden Entwicklungsfaktoren, der Territorialgrenze und den Erftübergängen wichtiger Straßen, war nur noch letzterer wirksam, und das auch nur für Bergheim und Grevenbroich. Von den ehemaligen Amtssitzen Bergheim (jül.), Kaster (jül.), Bedburg (kurköln.), Grevenbroich (jül.) und Hülchrath (kurköln.) hatte keiner die Nachfolgefunktion der Kreisverwaltung an sich ziehen können, obwohl Bergheim und Grevenbroich zumindest nominell zu Kreissitzen bestimmt worden waren. Wenn Grevenbroich von allen die stärkste Position hatte, so lag das daran, daß vorhandene Gebäude (Kloster und Mühle) Fabrikanten angelockt hatten, die nun die an sich schmale städtische Schicht verstärkten.

Im Bördengebiet zwischen Erft und Rur bildeten große Haufendörfer das tragende Gerüst des Siedlungsnetzes. Mit Ausnahme von Erkelenz am Nordrand gab es Städte erst wieder im Bereich des Rurtals; Jülich und Linnich. Die kleine Lößplatte zwischen Rur und Wurm besaß mit dem Flecken Aldenhoven (Übergang am Merzbach) einen Mittelpunkt. Wie Linnich war er ein ausgeprägter ländlicher Marktort, dazu noch Wallfahrtsstätte. Die eigentlichen Kleinstädte Jülich und Erkelenz, erstere die ehemalige „Hauptstadt“ des gleichnamigen Herzogtums, letztere ursprünglich geldrische, später spanische Exklave (bis 1719), waren weniger Landhandelsplätze als Verwaltungs- und Versorgungsorte. Bei Jülich wurde diese Funktion allerdings durch die weiteren Funktionen als Festung und Verkehrsknotenpunkt überlagert. Allen bisher ge-

nannten Städten und Flecken gemeinsam war eine Eigenbeteiligung an Landbesitz und Landbewirtschaftung.

Das gilt in gleicher Weise für die städtischen Siedlungen westlich der Rur; Geilenkirchen-Hünshoven, Heinsberg sowie die Flecken Gangelst, Randerath, Waldfeucht; auf limburgischer Seite entsprechend die Stadt Sittard sowie die Flecken Nieuwstadt, Susteren, Echt und Stevensweert. Die genannten Kleinstädte waren zugleich die Verwaltungssitze, wiesen aber auch gewerbliche Aktivitäten auf.

Stärker gewerblich-industriell orientiert waren die städtischen Siedlungen in zwei weiteren Teilbereichen des Untersuchungsgebiets. Das war einmal der Aachener Raum, auf den hier nicht weiter eingegangen werden soll. Im Bereich der Schwalm-Nette-Platten drängten sich die Städte und Flecken auf engem Raum, was ursprünglich wiederum mit den territorialpolitischen Verhältnissen zusammenhing. Auch mag die im Vergleich mit der Börde viel stärkere Zersplitterung der ländlichen Siedlungen die Dichte des Städtensetzes begünstigt haben. Viel entscheidender war jedoch, daß diese Dichte des Netzes bis ins 19. Jahrhundert hinein gewahrt werden konnte, obwohl alle territorialen Funktionen entfallen waren und lediglich Gladbach (als Kreishauptort) sowie Kaldenkirchen und Wassenberg (als Zollstationen) einen Ausgleich erhalten hatten. Die Dichte des Netzes konnte aufrechterhalten werden, weil es unternehmerischen Kräften gelang, die traditionellen textilgewerblichen Aktivitäten der ländlichen Bevölkerung zu sichern und durch Einführung nicht bodenständiger Rohstoffe (Seide, Baumwolle) marktgerecht auszubauen. Nach dem Prinzip der Arbeitsteilung fiel den Städten und Flecken die Rolle der Organisation und Veredelung der Produktion zu, wobei sich auch zwischen den einzelnen beteiligten Orten eine Spezialisierung durchsetzte.

Der Differenzierungsprozeß in funktionaler Hinsicht war somit weit fortgeschritten, zum einen zwischen den potentiell städtischen Siedlungen in mehr oder weniger enger Nachbarschaft, zum anderen zwischen den städtischen Siedlungen einzelner bestimmt geprägter Teilräume des Untersuchungsgebiets.

3. Die Rolle der Kleinstädte in der Entwicklung des Funktionsgefüges während der ersten fabrikindustriellen Gründungsphase (1850 bis 1918)

3.1 Allgemeine Entwicklung des Untersuchungsgebiets

Der Zeitraum von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ende des Ersten Weltkriegs stand im Zeichen der Eisenbahn und des mechanisierten, die Arbeitskräfte konzentrierenden Fabrikbetriebs. Beide Innovationen, die in ihrer Entstehung eng miteinander verflochten waren, lösten im Funktionsgefüge sowie in der räumlichen Verteilung der Bevölkerung tiefgreifende Wandlungen aus, die in erster Linie den traditionellen Zentren des Wirtschaftslebens zugute kamen: Köln, Aachen, Krefeld sowie dem zu Beginn des industriellen Aufschwungs noch kleinstädtischen Mönchengladbach. Östlich des Rheins verlagerte sich das Schwergewicht vom Bergischen Land ins Ruhrgebiet; gleichzeitig trat Düsseldorf als Vorort des „Reviere“ gegenüber Elberfeld in den Vordergrund und baute seinen Vorsprung vor der Nachbarschaft Neuß weiter aus.

Jenseits der preußisch-niederländischen Grenze erfuhren dagegen die Maasstädte Venlo und Roermond nur einen bescheidenen Aufschwung. Zwar zeigten sich in Roermond in den 1860er Jahren Ansätze zu einer industriellen Entwicklung (u. a. 1869 Farbenfabrik N.V. Chemische Industrie Dr. A. Haagen), doch blieb ein größerer Fortschritt aus. Eine „Gründerzeit“, wie sie auf deutscher Seite nach dem gewonnenen Krieg von 1870/71 einsetzte, gab es nicht; Förderung und Schutz der nationalen Industrie entsprachen nicht den freihändlerischen Interessen der politisch tonangebenden holländischen Küstenstädte (1). Lediglich der Steinkohlenbergbau im grenznahen Teil Südlimburgs dehnte sich so weit aus, daß er — ursprünglich ein Anhängsel des Aachener (Wurm-) Reviere — dieses 1918 bereits überflügelte (2). Venlo profitierte von seiner Stellung als Grenzfestung, insofern es deswegen zum Eisenbahnknotenpunkt bestimmt wurde, eine Entscheidung, die auch die Linienführung auf preußischer Seite beeinflusste.

Die stärksten Impulse für den wirtschaftlichen Aufschwung gingen von der Stadt Köln aus, die seit den 1830er Jahren zum Sammelbecken rheinischen Unternehmertums wurde. Zu nennen sind hier an erster Stelle L. Camphausen und G. Mevissen, beide aus Kleinstädten des Untersuchungsgebiets (Geilkirchen bzw. Dülken) stammend, aber auch die zahlreichen Unternehmerfamilien aus dem Bergischen (vom Rath, Joest, Carstanjen u. a.), die sich in der Kölner Zuckerindustrie engagierten (3).

Mit Camphausen, der als Ministerpräsident dem preußischen Kabinett des Revolutionsjahres 1848 vorstand, sowie dem Aachener Kaufmann D. Hansemann als Finanzminister gewannen erstmals Rheinländer Einfluß auf die

(1) VAN HÖVELL (1968, S. 74 f.)

(2) UHLIG (1959)

(3) SCHWANN in: HANSEN (1917, I, S. 210); GOTHEIN (1916); PFEIFFER (1922)

preußische Politik. Ihre erste Tat, an der auch Mevissen entscheidenden Anteil hatte, war die Umgründung der A.Schaaffhausen'schen Bank (Köln) in eine Aktiengesellschaft, wodurch die bisher ungenügend organisierte Kapitalzufuhr für die deutsche Industrie verbessert und nach BÖHME (1968, S.40) „gleichsam der Startschuß zum deutschen take-off“ abgegeben wurde.

Mevissen hat sich nicht nur als Finanzfachmann betätigt — F.Engels bezeichnete ihn 1857 in einem Brief an K.Marx als den „König der Rheinprovinz in Finanzsachen“ (4) —, sondern auch als Industrieller und Förderer des Eisenbahnbaus. Als Präsident der „Rheinischen Eisenbahngesellschaft“ (1844 - 1880) hat er wesentlich zur Verkehrserschließung der Rheinprovinz beigetragen, die eine Voraussetzung darstellte für die von ihm aus sozialpolitischen Erwägungen vertretene Vorstellung von einer dezentralisierten Industrialisierung (5).

Dementsprechend konzentrierte sich das unternehmerische Interesse Kölns bis in die 1880er Jahre nicht auf die Stadt selbst (6). So wählten die Kölner Zuckerindustriellen nach der Umstellung von Kolonialzucker auf Rübenzucker (um 1850) für die Rohzuckerfabriken ländliche bzw. kleinstädtische Standorte in der Umgebung (s. 3.22). Auf diese Weise blieb Köln selbst lange Zeit mehr Handels- und Finanzzentrum als Industriestadt, und erst die Schleifung der Befestigung und die Eingemeindungen, durch die Köln bis 1914 zur größten deutschen Stadt an Fläche (und viertgrößten an Einwohnern) anwuchs, brachten hierin einen Wandel.

Unter den außerwirtschaftlichen Faktoren, die einen Einfluß auf die Entwicklung des Siedlungsnetzes nahmen, ist die Rheinische Städteordnung von 1856 zu nennen, die den Gemeinden auf der Grundlage des Dreiklassenwahlrechts Selbstverwaltungsbefugnisse einräumte (7). Praktisch bedeutete das, daß besonders in mittleren und kleinen Städten einige wenige Persönlichkeiten — Unternehmer, Kaufleute, größere Grundbesitzer — das kommunalpolitische und wirtschaftliche Leben bestimmten und ihren jeweiligen Interessen gemäß beeinflussten (8). Ein Wandel trat darin erst nach dem Ersten Weltkrieg ein.

(4) nach BLUME in: HBKK 1969, S. 141

(5) ebenda

(6) GOTHEIN (1916, S. 640)

(7) ILGEN in: HANSEN (1917, I, S. 122 ff.).

Nicht alle Städte haben die Städteordnung angenommen. So wurde Grevenbroich nunmehr nach der Gemeindeordnung verwaltet, da man die seit 1838 bestehende Verwaltungsgemeinschaft mit den benachbarten Spezialgemeinden Neuenhausen, Allrath und Barenstein nicht aufgeben wollte (Institut f. Landeskunde 1963, S. 64). Von den Flecken hat Linnich die Städteordnung angenommen.

(8) ENNEN (1965, S. 130)

3.2 Die Rolle der Kleinstädte in der Entwicklung des Funktionsgefüges — analytische Untersuchung

3.21 Eisenbahnen

Die Erleichterung des Gütertransports, das heißt die Ersetzung des Pferdes als Zugtier für Frachtwagen (und -schiffe) durch Maschinen, war eine notwendige Voraussetzung für die Entwicklung einer auf Massenproduktion ausgerichteten Fabrikindustrie. Durch die Erfindung der Dampfmaschine und der Eisenbahn war diese Voraussetzung geschaffen.

Der Bau der ersten Eisenbahn des Untersuchungsgebiets, der Linie Köln — Antwerpen, entsprang noch vorwiegend den Interessen des belgischen und Kölner Handels (s. 2. 1). Über die Linienführung kam es zu Auseinandersetzungen zwischen Köln und Aachen (9), das nach der ursprünglichen Planung umgangen werden sollte (s. Abb. 3), zum einen, weil es abseits der kürzesten Verbindung mit Lüttich, dem ersten belgischen Zielort, lag, zum anderen, weil die Niederlande, die mit der Provinz Limburg bis in den Raum westlich von Aachen heranreichen, von der Bahn nicht berührt werden durften, wenn ihr wirtschaftspolitischer Effekt, nämlich die Ausschaltung des niederländischen Zwischenhandels, erreicht werden sollte. Aus diesem Grunde konnte eine Trassierung entsprechend den traditionellen Handelsstraßen nach Antwerpen, die über Aachen — Maastricht bzw. Sittard, Roermond und Venlo führten, also sämtlich niederländisches Staatsgebiet passierten, nicht zur Debatte stehen. Aachens Vertreter setzten jedoch durch, daß die Bahn den (Um-)Weg über die Stadt machte und erst hier in Richtung Verviers — Lüttich abschwankte.

Von den kleinen Städten, über die bisher der Frachtverkehr abgewickelt worden war, wurde durch die Linienführung die Stadt Düren zu Ungunsten der Stadt Jülich bevorteilt. Letztere hat zwar versucht, dies zu verhindern, doch fehlte ihr — im Gegensatz zu den industriereichen Städten Aachen und Düren — die Rückenstärkung durch kapitalkräftige Interessenten. KUMPMANN zählt daher das Verlangen der Stadt Jülich, unmittelbar von der Bahn berührt zu werden, zu den „weniger bedeutenden Streitfällen“ (10). Da Jülich Festung war, haben auch Erwägungen der Militärbehörden eine Rolle gespielt.

Ein Eisenbahnanschluß Jülichs „wurde von Herzog Karl, dem kommandierenden General des Gardekorps, aus militärischen Gründen unterstützt, weil die Festung dann imstande gewesen wäre, bei einer feindlichen Invasion dem Weitermarsch Halt zu gebieten, doch hätte eine so veränderte Route eine zu große Abweichung vom geraden Wege erfordert, auch hätte man dann das verkehrsreiche, wichtige Düren umgehen müssen. Deshalb und weil auch die sonstigen militärischen Sachverständigen in dem Bestehen der Straßen und in der Möglichkeit, die Eisenbahnanlagen nötigenfalls zu zerstören, hinreichende Garantien sahen, nahm man von diesem Projekt Abstand“ (11).

(9) zum folgenden KUMPMANN (1910)

(10) KUMPMANN (1910, S. 150, Anm. 1)

(11) a. a. O.

Nach Eröffnung der Eisenbahn (1841/43) ließ der Verkehr auf der Straße Köln - Jülich - Aachen stark nach: Die Chausseegeldeinnahmen von 1847 lagen um 40 % niedriger als die durchschnittliche Einnahme in den drei Jahren vor der Eröffnung (12). Damit sanken auch die Einkünfte, die Jülich aus dem Bewirtungs- und Beherbergungsgewerbe zog. Der bedeutendste Unternehmer, der Lederfabrikant H. Königs, der bisher von dem Umstand profitiert hatte, daß die für Köln bestimmten südamerikanischen Häute über Jülich geleitet wurden, wanderte nach Antwerpen ab (13). So entstand eine Krisensituation, und die Stadt sah sich gezwungen, in Eingaben an den Rheinischen Provinziallandtag um Herabsetzung der gewerbesteuerlichen Einstufung von der zweiten in die dritte Abteilung sowie um Verstärkung der Garnison, d. h. der Konsumentenschicht, nachzusuchen (14).

Von der Verlagerung des Verkehrs war auch der Flecken Bergheim betroffen, für den der Durchgangsverkehr in Ermangelung gewerblich-industrieller Aktivitäten in noch stärkerem Maße als für Jülich eine Existenzgrundlage bildete. Daß weder Bergheim noch ein anderer der insgesamt vier Flecken des Kreises (Bergheim, Bedburg, Kaster und Kerpen), sondern das Dorf Horrem Eisenbahnanschluß erhielt, war zudem für die Ausbildung eines wirklichen Mittelpunktes sehr nachteilig.

Ob die gleichen Probleme bei dem weiteren Aufbau des Eisenbahnnetzes auch für die übrigen Kleinstädte auftraten, ist im Folgenden zu prüfen. Der Aufbau des Netzes ist daher unter dem Gesichtspunkt der Kontinuität zwischen alter Straßen- und neuer Eisenbahnverbindung zu betrachten. Zu diesem Zweck sind in einer Übersicht (Tab. 4) Straßen- und Eisenbahnverbindungen gegenübergestellt; bei letzteren sind nicht ausgeführte und ausgeführte Projekte unterschieden. Weiter ist angegeben, welche Kleinstädte ihre Position im Fernverkehrsnetz wahren konnten bzw. welche benachteiligt wurden. Der Auswertung dieser Angaben seien einige Bemerkungen über die Entstehungsbedingungen der Linien vorausgeschickt.

Der Aufbau des linksrheinischen Eisenbahnnetzes wurde von verschiedenen konkurrierenden Gesellschaften mit finanzieller Unterstützung des Staates betrieben (15). Bei der Verstaatlichung dieser Gesellschaften (1879 Köln-Mindener, 1880 Rheinische, 1882 Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft) waren die wichtigsten Projekte verwirklicht. Es fehlte noch das Teilstück Köln-Grevenbroich der Linie Köln-Venlo. Die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft hatte zwar schon 1869 die Konzession erhalten, war aber nicht in der

(12) WIRMINGHAUS in: HANSEN (1917, I, S. 567)

(13) SCHUMACHER (1967)

(14) Verhandlungen des 7. Rhein. Provinzial-Landtags 1843, S. 456 f. Dieser Versuch, eine Verstärkung der Garnison zu erreichen, war nicht der erste in der Geschichte der Stadt. So hatte man schon einmal um 1790 ein zweites Regiment angefordert „als ein rettungsmittel für unsere aus nahrungslosigkeit bis zum ende ihres verderbens gestürzte bürgerschaft“ (zit. n. KÜHL 1891, III, S. 48).

(15) Zusammenfassende Darstellungen der Entwicklung des Eisenbahnnetzes: WIRMINGHAUS in: HANSEN (1917, I, S. 586 ff.); BOETZKES (1926); DITT-SCHÖLLER (1955).

Zur Einordnung in die europäische Entwicklung s. GODLUND (1952)

Lage, in Köln, wo die Rheinische Eisenbahn eine Art Monopolstellung innehatte, einen Bahnhof zu bekommen (16).

Die Anregungen zu dem Bau der Eisenbahnen gingen von den Handels- und Industriestädten aus. Dazu gehören auch die um die Mitte des 19. Jahrhunderts noch relativ kleinen Städte des linksrheinischen Textilreviers.

Bereits 1838 hatte sich der Viersener Seidenfabrikant F. Diergardt für eine Eisenbahn von Viersen nach Ruhrort eingesetzt, die die Kohlenzufuhr erleichtern sollte, doch erst nach dem Zusammenschluß mit Gladbacher Interessenten konnte das Projekt 1849 verwirklicht werden (17). Zur gleichen Zeit strebten Neuß, Gladbach und andere Städte eine eigene Verbindung mit Antwerpen an, die jedoch erst 1879 zustande kam (18). Schon vorher war auf Betreiben Aachens die Linie Aachen-Gladbach-Neuß-Düsseldorf gebaut worden (19). Dazu kamen Verbindungen von Gladbach nach Venlo (1866), Düren (1869) und — aus dem oben erläuterten Grund mit Verspätung — nach Köln (1899/2. Gleis 1909).

War einmal die Absicht, eine neue Linie zu bauen, bekannt geworden, haben die Kleinstädte in der Regel versucht, sich aktiv in die Planungen einzuschalten, um eine für sie günstige Linienführung zu erreichen. Das erklärt die Existenz zweier oder mehrerer in der Linienführung voneinander abweichender Projekte.

Dazu einige Beispiele:

Die Stadt Süchteln ließ, als der Bau einer Eisenbahn von Gladbach nach Venlo akut wurde, das (noch nicht in Privatbesitz übergegangene) Gelände des Nordkanals vermessen und legte in einer Denkschrift (erschien 1853) die Vorzüge der Linienführung über Süchteln dar (20). In der gleichen Weise verfuhr die Nachbarstadt Dülken, zu deren Gunsten schließlich 1863 die Entscheidung fiel (21).

Die Stadt Düren interessierte sich für eine Verbindung zur Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn, die mit den Linien Aachen-Gladbach (seit 1866 Bergisch-Märkische Eisenbahn) und Gladbach-Venlo ein Gebiet erschloß, das für ihre Flachsverarbeitungs- und Papierindustrie Rohstofflieferant und zugleich ein wichtiger Abnehmer der Produktion war (22). Zunächst war eine Anschlußlinie über Jülich-Linnich-Lindern bzw. Baal ins Auge gefaßt worden mit der Absicht, sie gegebenenfalls über Heinsberg bis Roermond zu verlängern, da auch von limburgischer Seite Interesse an einer solchen Verbindung bestand. 1868 wurde eine Linie genehmigt, die bei Erkelenz in die Linie Aachen-Gladbach

(16) HAENDLY (1927, S. 31 - 34)

(17) KASPERS in: Festschrift Süchteln (1958, S. 38)

(18) Verhandlungen des 7. Rhein. Provinzial-Landtags 1843, S. 517 - 519. Die Ursache für die Verzögerung ist auf niederländischer Seite zu suchen; man befürchtete hier eine Beeinträchtigung des eigenen Handels zugunsten von Antwerpen. Die rechtlichen Voraussetzungen für eine Durchquerung niederländischen Staatsgebiets mit Eisenbahnen waren Belgien 1839 in dem sogenannten Traktat der 24 Artikel zugestanden worden (VAN HÖVELL 1968, S. 74).

(19) eröffnet 1852/54, BRUCKNER (1967, S. 26 - 28).

(20) KASPERS in: Festschrift Süchteln (1958, S. 38 f.)

(21) DOERGENS (1925, S. 313 f.)

(22) Denkschrift Düren in StAD, L. A. Jülich 133

einmünden sollte (23). Zwei Jahre später jedoch fiel die Entscheidung zugunsten von Gladbach, nachdem sich 1865 erstmals mehrere Persönlichkeiten (Behördenvertreter, Fabrikanten) aus Gladbach, Rheydt, Odenkirchen und Hochneukirch bei dem preußischen Minister für Handel, Gewerbe und Öffentliche Arbeiten für diese Lösung eingesetzt hatten (24). Ein wichtiges Argument war, daß die Frage, ob Roermond oder Venlo zum Knotenpunkt (und Maasübergang) im niederländischen Eisenbahnnetz bestimmt werden würde, zugunsten der Festung Venlo entschieden worden war und somit ein direkter Anschluß an die Linie Gladbach-Venlo sinnvoller erschien.

Seitdem im Kreise Erkelenz Stein- und Braunkohlenlagerstätten nachgewiesen worden waren, stand eine Verbindungsbahn von Düren/Jülich nach Dalheim, dem Grenzbahnhof an der Strecke Gladbach-Roermond-Antwerpen, zur Debatte. Sowohl Heinsberg als auch Erkelenz versuchten, die Bahn an sich zu ziehen (25). Sie wurde jedoch über Baal, Hückelhoven und Wassenberg geführt, nachdem Gutachter des Oberbergamts in Bonn festgestellt hatten, daß ein Abbau im Raum Erkelenz mit den derzeitigen technischen Mitteln nicht möglich war, während bei Hückelhoven günstigere Lagerungsverhältnisse gegeben waren.

In den 1890er Jahren kam der Plan einer schmalspurigen Kleinbahn Köln-Neuß auf; durch diese sollten die von der normalspurigen (Staats-) Bahn Köln-Neuß nicht tangierten Flecken Worringen und Zons einen Bahnanschluß erhalten (26). Die Regierung sah in dieser Linie eine mögliche Konkurrenz für die Staatsbahn und genehmigte deshalb lediglich eine Strecke Köln-Dormagen; daraufhin unterblieb der Bau. Ein späterer Plan einer normalspurigen Bahn scheiterte an der ablehnenden Haltung der Kölner Stadtverordnetenversammlung, die befürchtete, an dieser Linie könnte sich — zum Schaden Kölns — Industrie ansiedeln.

Wie die Beispiele zeigen, hat es nicht an Bemühungen seitens der kleinen Städte und Flecken gefehlt. Da gerade die frühen Eisenbahnen (die sich auf die Dauer auch als die rentabelsten erwiesen) im Interesse und mit finanzieller

(23) GASPERS-SELS (1926, S. 83)

(24) Schreiben v. 15. 8. 1865 betr. „das Projekt einer Eisenbahn von Gladbach über Rheydt, Odenkirchen, Neukirchen und Jülich nach Düren resp. Eschweiler und Stolberg“, in: StAD. L. A. Jülich 133.

Damit waren auch die Bemühungen von Seiten Heinsbergs gescheitert, von denen folgender Auszug aus einem Brief des Landrats und Landtagsabgeordneten, W. L. Janssen, dat. Berlin, den 30. 10. 1869, zeugt:

„Insofern habe ich allerdings die Zeit genutzt, als ich für unsere Eisenbahn-Angelegenheit thätig gewesen bin, und das ist uns vielleicht von dem größten Vortheil. An Nathan habe ich geschrieben, um ihn zu veranlassen, sich mit den übrigen beteiligten Bürgermeistern des Kreises zu einer Deputation zu vereinigen, welche in Elberfeld die maßgeblichen Stellen für uns einnehmen soll. (. . .) In Belgien habe ich eine Agitation ins Leben gerufen und unsere Gemeinden habe ich an das Oberpräsidium petitionieren lassen. Ich sitze hier wie die Spinne im Netz und spinne Faden über Faden, conferiere mit Verwaltungsräthen und der Eisenbahngesellschaft, mit dem Minister und den Dezerenten, schmeichle und drohe und lasse überhaupt kein ehrliches Mittel unversucht, um die Eisenbahn für Heinsberg einzufangen.“ (zit. nach HKS 1960, S. 100 f.)

(25) zu Erkelenz s. GASPERS-SELS (1926, S. 83 f.); zu Heinsberg: Denkschrift . . . Heinsberg (1903)

(26) NEUHAUS (1916, S. 477)

Unterstützung der privaten Wirtschaft gebaut wurden, schnitten diejenigen Orte am günstigsten ab, die schon über eine kapitalkräftige Unternehmerschicht verfügten.

Daß der Anschluß an die Eisenbahn abgelehnt worden wäre, wie es für einige deutsche Kleinstädte berichtet wird (27), ist im Untersuchungsgebiet nur für wenige Dörfer belegt (28). Ob der Flecken Linnich sich tatsächlich gegen einen Anschluß an die Linie Aachen-Düsseldorf ausgesprochen hat, wie behauptet worden ist (29), konnte ich nicht nachprüfen; mir scheint es zweifelhaft, daß eine Linienführung über Linnich, das ziemlich weit südlich der geraden Verbindung zwischen Geilenkirchen und Rheydt-Gladbach liegt, selbst bei einer starken Eigenbeteiligung finanziell tragbar gewesen wäre.

Nun zur Frage der Kontinuität! Von den um 1830 bestehenden klassifizierten Straßenverbindungen zwischen den Vororten des Untersuchungsgebiets sind — bis auf eine, die Verbindung Aachen-Roermond (-Venlo) — alle durch Eisenbahnen ersetzt worden, wenn auch zumeist abweichend in der Linienführung. So trat an die Stelle der Straße Aachen-Neuß (-Düsseldorf) über Jülich und Grevenbroich-Fürth eine Eisenbahnlinie über Erkelenz und Gladbach. Auf diese Weise wurde Jülich ein zweites Mal von einer wichtigen Verbindungslinie gemieden.

Zwei Linien schufen neue Verbindungen: die Linie Düren-Neuß, die zur Entlastung des Kölner Bahnhofs angelegt wurde (30), sowie die Linie Jülich-Gladbach.

Von den Kleinstädten des Untersuchungsgebiets konnten die Städte Gladbach und Rheydt ihre Position bedeutend verbessern, erhielten sie doch direkte Verbindungen mit allen Vororten (mit Krefeld 1849, Aachen 1853, Neuß 1853, Venlo 1866, Düren 1873, Roermond 1879, Köln 1899). Diese Tatsache läßt schon vermuten, daß sie während des fraglichen Zeitraums über den kleinstädtischen Rahmen hinauswuchsen.

Jülich hingegen büßte seine ehemalige Vorrangstellung ein.

Bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen besaßen die beiden Kreisstädte Heinsberg und Bergheim sowie SüchteIn und Wevelinghoven noch keinen Anschluß. Im Falle Bergheims blieb es dabei, nachdem der Versuch, die Fortführung der Linie Aachen-Jülich über Bergheim nach Köln bzw. Horrem (d. h. Anschluß an die Linie Aachen-Düren-Köln) zu erreichen, gescheitert war (31). Erst der Bau eines Kleinbahnnetzes durch den Kreis (1895ff.) brachte den Anschluß an die Staatsbahn bei Horrem. Die Umladetarife waren jedoch bis zur Verstaatlichung der Kreisbahn im Jahre 1913 so bemessen, daß der Nutzen zunächst gering blieb.

(27) so z. B. für die Stadt Münstereifel, die 1865 einen Anschluß an die Linie Euskirchen-Trier hätte erhalten können. „doch die Stadt lehnte den Zuschuß ab und suchte den Plan zu hintertreiben aus Besorgnis vor fremdem Wettbewerb und den mit der Freizügigkeit verbundenen sittlichen Gefahren“ (HÜRTEIN, K., Volkstümliche Geschichte der Stadt Münstereifel. Münstereifel 1926, S. 321).

(28) Brachelen z. B. erhielt erst ca. 50 Jahre nach Eröffnung der Linie Aachen-Düsseldorf einen Bahnhof.

(29) WERTH in: Rurblumen (1927, Nr. 6); HKJ (1954, S. 121)

(30) BOETZKES (1926, S. 230)

(31) Landkreis Bergheim (1966, S. 264 ff.)

Was Heinsberg betrifft, so erreichte es schließlich, daß eine Stichbahn den Anschluß an die Linie Aachen-Düsseldorf (bei Lindern, eröffnet 1890) herstellte. Weitere staatliche Stichbahnen brachten den Flecken Waldniel und Brügggen Eisenbahnanschluß (mit Dülken bzw. Kaldenkirchen).

3.22 Fabrikindustrie

Die Frage nach dem Anteil, den die Kleinstädte an der Entwicklung der fabrikmäßig betriebenen Industrie haben, muß, um der Komplexität dieses Vorganges gerecht zu werden, in folgende Teilfragen aufgelöst werden:

Erstens: Inwieweit haben kleinstädtische Unternehmer aus eigener Initiative bestehende Ansätze fortentwickelt, indem sie die traditionellen Formen des Verlags und der Manufaktur durch mechanisierte Fabrikbetriebe ablösten?

Zweitens: Inwieweit sind kleinstädtische Unternehmer abgewandert und anderswo tätig geworden?

Drittens: Inwieweit haben die Kleinstädte von der Initiative fremder Unternehmer profitiert?

Von den bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Untersuchungsgebiet vorhandenen Industriezweigen kam in erster Linie als möglicher Ausgangspunkt einer fabrikindustriellen Entwicklung die Textilindustrie in Betracht. Vor allem in der Baumwollverarbeitung „erzwangen der Massenbedarf und das billige und große Angebot amerikanischer Baumwolle den Schritt zur Massenproduktion und die Preisgabe traditioneller Produktionsmethoden“ (BÖHME 1968, S. 50). Die Initiative dazu ging von Unternehmern aus den Kleinstädten Gladbach, Rheydt, Viersen und Dülken aus; ein erstes bedeutendes Ergebnis war die Gründung der „Gladbacher Spinnerei- und Weberei-Aktiengesellschaft“, die im Jahre 1855 den Betrieb aufnahm und in kurzer Zeit eine Belegschaft von über 1.000 Personen, davon etwa die Hälfte Frauen, erreichte (32). Es folgten weitere Spinnereien (33), und auch die mechanische Weberei setzte sich durch, obwohl in der Folgezeit große Schwierigkeiten (Baumwollknappheit während des amerikanischen Sezessionskrieges, Verstärkung der inländischen Konkurrenz nach der Angliederung Elsaß-Lothringens an das Deutsche Reich) auftraten (34). Daß sie überwunden werden konnten, lag an der Fähigkeit, sich den rasch wandelnden Möglichkeiten des Marktes — auf der Rohstoffseite wie auf der Absatzseite — anzupassen, eine Fähigkeit, die resultierte aus der Unternehmensstruktur (Familienunternehmen, vielfach durch verwandtschaftliche Beziehungen der Unternehmer untereinander mittelbar verflochten) und der

(32) Hauptinitiator des Unternehmens war der Gladbacher Quirin Croon, der um 1800 aus Hückelhoven (Krs. Erkelenz) zugewandert war. Die übrigen Beteiligten waren: aus Gladbach: A. Lamberts Chr. s Sohn, W. Prinzen, H. Pferdenges, J. W. Brink sen.; aus Rheydt: W. D. Lenssen u. C. Schmölder; aus Viersen: F. Diergardt u. P. J. Preyer; aus Dülken: F. W. Königs u. W. Specken. Näheres bei ADELMANN (1964).

(33) in Rheydt als erste die einheimischen Firmen O. Goeters u. W. Dilthey & Co. (1862), nach FRANKEN (1969, S. 62, Fußn. 187).

(34) ADELMANN (1966); DILTHEY (1908, S. 23 ff.); FRÄNKEN (1969, S. 59 ff.)

Existenz einer breiten einheimischen Schicht von qualifizierten Webermeistern, die imstande waren, technische Neuerungen schnell aufzugreifen und weiterzugeben.

Durch die mit der Mechanisierung herbeigeführte Konzentration der Produktion und damit auch der Arbeitskräfte (35) wandelten sich die Städte Gladbach, Rheydt und Viersen — sie vor allem wurden die Standorte der neuen Betriebsformen — von relativ kleinen „Fabrikantenstädten“ zu volkreichen Fabrik- und Arbeiterstädten.

In der Flachsverarbeitung führte die Entwicklung nicht wie in der Baumwollverarbeitung kontinuierlich von der Hand- zur Maschinenarbeit (36). Die Flachsspinnerei war schon in den ersten Jahren der preußischen Herrschaft stark zurückgegangen, wofür teils die Konkurrenz des westfälischen und schlesischen Handgarns, teils die Einfuhr englischen Maschinengarns verantwortlich war. G. Mevissen, dessen Dülkener Zwirnfabrik (1845 auf Maschinenbetrieb umgestellt) wohl das meiste Garn verarbeitete, vertrat jedoch die Ansicht, daß sich die Leinenzwirnerei und -weberei nicht vollkommen auf Importgarne stützen sollte, daß vielmehr der einheimische Flachsanzbau zu fördern sei. Bereits 1838 hatte er die Errichtung einer mechanischen Flachsspinnerei ange-regt. Da jedoch die preußische Regierung die vorgesehene Form der Kapitalbeschaffung, nämlich durch Ausgabe von Aktien, ablehnte, konnte der Plan vorerst nicht verwirklicht werden. Als die Regierung später Prämien für die Durchführung von Mechanisierungsprogrammen aussetzte, unternahm Mevissen zusammen mit einem anderen Dülkener Fabrikanten, M. Bücklers, einen erneuten Versuch, der erfolgreich war: 1851 konnte eine mechanische Flachsspinnerei in Düren gegründet werden (zusammen mit dem Dürener Schölller), 1853 eine weitere in Dülken selbst und schließlich 1864 eine dritte in Viersen.

Daß auch Dülken von der Initiative Mevissens profitierte, der 1841 nach Köln übersiedelt war, weil sich hier der Hauptmarkt für deutsches Leinen gebildet hatte (37), ist offenbar nur dem Umstand zu verdanken, daß in Köln, das ursprünglich als Standort vorgesehen war, kein geeignetes Gelände zu bekommen gewesen war.

Die Errichtung der Flachsspinnereien, die mit jeweils über 400 Beschäftigten zu den größten Betrieben der Textilindustrie gehörten, hat dem einheimischen Flachsanzbau neue Impulse gegeben und auch in der Flachsaufbereitung (Rösten, Schwingen) zu technischen Neuerungen gezwungen, d. h. zur Gründung mechanischer Aufbereitungsanlagen in verschiedenen meist ländlichen Ortschaften des Flachslandes (38). Da sich jedoch der einheimische Flachs auf die Dauer gegenüber dem russischen als nicht konkurrenzfähig erwies und der Flachsanzbau immer mehr zurückging, hatten auch diese Anlagen keinen Bestand und verloren die Flachsspinnereien ihre ursprüngliche Funktion, die einheimische Landwirtschaft zu stärken. Eine so enge und dauerhafte Bindung zwischen Landwirtschaft und Industrie, wie sie auf der Basis des später eingeführten Zuckerrübenanbaus zustande kam, wurde also hier nur für eine kurze Zeit erreicht.

Die Leinenweberei büßte viel von ihrer früheren Bedeutung ein; nur wenigen Unternehmen gelang die Umstellung auf die mechanische Produktion, so etwa

(35) s. dazu ausführlicher S. 94 f.

(36) ADELMANN (1966); BLUME (1968)

(37) GOTHEIN (1916, S. 391)

(38) so z. B. 1862 in Wegberg (Krs. Erkelenz) durch den dortigen Bürgermeister J. H. Beckers, vgl. Monatsbericht Januar 1864 des Landrats in: StAD, Reg. Aachen 58

der Firma Blancke & Königs in Heinsberg, die um 1860 englische Maschinen aufstellte und sich (unter Mitverwendung von Jute neben dem Flachs) auf die Herstellung von Grobgeweben (z. B. für Getreidesäcke) spezialisierte (39). Demgegenüber führten die in dem Flecken Waldniel tätigen Handwebereien sowie die mechanische Weberei R. Waters GmbH die Tradition des Gladbacher Qualitätsleins fort (40).

Zu den Unternehmen, die die Umstellung nicht schafften, gehört z. B. die in dem Flecken Randerath ansässige Firma J. Herze sel. Wwe. & Söhne, die zeitweise über 250 Handweber am Selfkant beschäftigt haben soll, aber nach 1870 in Konkurs ging (41).

Im Gegensatz zur Baumwoll- und Flachsindustrie hat die Samt- und Seidenindustrie, die als letzte zur mechanischen Produktion übergang, kaum von Anstößen durch kleinstädtische Unternehmer profitiert.

In der Stücksamtweberei errang das noch dörfliche Lobberich eine Vorrangstellung; das hier 1855 von den aus Westfalen stammenden Gebrüdern Niedieck gegründete Unternehmen konnte als erstes in Deutschland 1877 die mechanische Herstellung von Doppelsamt erfolgreich einführen und einige Jahre hindurch sogar eine Monopolstellung behaupten (42).

Die hauptsächlich von Krefeld (und Elberfeld) bestimmte, aber auch in Gladbach, Rheydt und Viersen mit einigen Unternehmen vertretene Seidenindustrie hatte sich — noch als Hausindustrie — in der Hochkonjunktur, die nach 1871 einsetzte, als die französische (Lyoneser) Konkurrenz ausgeschaltet war, praktisch über das gesamte Untersuchungsgebiet ausgedehnt. Hier führte die erst in den 1880er Jahren aufkommende Mechanisierung (43) nicht zu einer so starken lokalen Konzentration von Betrieben wie in der Baumwollindustrie. Das zeigt sich schon daran, daß eine ganze Reihe der neuen Seidenfabriken als Filialbetriebe von Krefelder und Elberfelder Unternehmen errichtet wurden.

Neben verschiedenen ländlichen Standorten (z. B. Birgden, Krs. Heinsberg: 1890 Fa. H. E. Schniewind, Elberfeld) hat der Flecken Wassenberg größere Bedeutung erlangt, da sich hier mehrere Filialbetriebe niederließen (1893 Fa. Kranen & Gobbers, Krefeld; später Fa. Frowein & Co., Elberfeld?, Fa. Walther, Mönchengladbach). Das einheimische Verlagsunternehmen H. W. Haas hatte dagegen keinen Bestand.

Die Handweber wurden praktisch von dieser Mechanisierungswelle überrollt und waren größtenteils gezwungen, andere Berufe zu ergreifen, was meist erst bei einem Ortswechsel möglich war. Nur in Ausnahmefällen gelang es Handwebern, aus eigener Initiative schrittweise eine Fabrik mit mechanisierten Stühlen aufzubauen, so den Gebrüdern Esters, die aus St. Tönis (bei Krefeld) stammten und sich 1897 in Süchteln niederließen (44).

(39) nach Unterlagen über die Familie Blancke, die mir Frau K. Kremers in Hückelhoven-Ratheim liebenswürdigerweise zur Verfügung stellte.

(40) FRÄNKEN (1969, S. 30 f.)

(41) HAUBROCK in: Selfkantheimat (5./6. Jg. 1959/60, S. 83)

(42) BRAUNS (1906); FRITZ in: HBKK (1955, S. 70 - 72)

(43) s. dazu BRAUNS (1906)

(44) Festschrift Süchteln (1958, S. 116 ff.)

Insgesamt gesehen wurde die Entwicklung der Textilindustrie zu einem guten Teil von bodenständigen Unternehmern getragen. Sie bewirkte, daß sich der Reviercharakter, der schon der frühindustriellen Zeit festzustellen war, noch weiter verstärkte, wobei sich Gladbach als das herausragende Zentrum erwies. Seine vergrößerte Bedeutung kommt auch darin zum Ausdruck, daß es bereits 1835 ein „Fabrikengericht“ und 1837 eine Handelskammer erhielt (45). Bis zum Ersten Weltkrieg kamen weitere Institutionen, u. a. eine höhere Fachschule für Textilindustrie, hinzu (46).

Neben Gladbach und die ebenfalls stark an Bedeutung gewachsenen Städte Rheydt und Viersen traten als industrielle „Subzentren“ alle Kleinstädte und Flecken der näheren Umgebung (Odenkirchen, Dahlen, Dülken, Süchteln, Waldniel) und darüber hinaus noch zahlreiche ländliche Ortschaften (Jüchen, Hochneukirch, Wickrath, Wegberg).

Von den weiter von diesem Kerngebiet entfernten Standorten hat sich Grevenbroich behaupten können. Die Baumwollspinnerei und -weberei in der Elsener Mühle, um 1860 noch das bedeutendste Unternehmen des Kreises, befand sich schon seit langem in Gladbacher Besitz (47). Ein weiteres wichtiges Unternehmen kam hinzu, als um 1870 die einheimische Firma A. Walraf zum mechanischen Betrieb überging. (48).

In Erkelenz gab es 1855 noch kein Unternehmen der Textilindustrie, während in verschiedenen ländlichen Ortschaften des Kreises immerhin 12 Verleger tätig waren (49). Seit den 1860er Jahren, als im Gladbacher Raum die Mechanisierung bereits fortgeschritten war, ließen sich dann gleich 7 Verleger in Erkelenz nieder (50); zwei von ihnen errichteten um die Jahrhundertwende mechanische Betriebe. Hinzu kam noch eine ebenfalls mechanische Plüschweberei (Bild 14); doch war keines dieser Unternehmen von Dauer.

In dem Flecken Randerath, der zu Beginn des 19. Jahrhunderts einige textilgewerbliche Aktivitäten aufgewiesen hatte, zeigten sich hin und wieder neue Ansätze, die aber nicht zu einem bleibenden Erfolg führten; es wanderten Kräfte ab, so H. Dormanns, Sohn eines Verlegers, der 1894 in Waldhausen bei Gladbach eine Tuchfabrik gründete (51).

Die übrigen traditionellen Industriezweige außerhalb des textilen Sektors entwickelten sich sehr unterschiedlich fort.

Die Erkelenzer Stecknadelfabrikation ging seit den 1840er Jahren immer mehr zurück. Die gesetzliche Einschränkung der Kinderarbeit und die Konkurrenz der Stolberger Unternehmen dürften dafür ausschlaggebend gewesen sein. Eine Mechanisierung erfolgte nicht; die Produktion wurde schon bald eingestellt.

(45) WILLEMSSEN (1841, S. 195)

(46) BRANDT-MOST (1914, I, S. 417)

(47) VON HEINSBERG (1863, S. 37); HAENDLY (1927, S. 109)

(48) HAENDLY (1927, S. 110)

(49) StAD, Reg. Aachen 371

(50) WACHTENDUNG (1923, S. 46)

(51) Adreßbuch der Stadt Mönchengladbach 1956, Einführungsteil, S. 63

Auch die Papierherstellung, die die Heinsberger Familie Berens auf den Mühlen in Oberbruch und Brachelen betrieb, hatte keinen Bestand. Nach dem Verkauf der Mühlen 1864 (Oberbruch) bzw. 1890 (Brachelen) wurde die Produktion von verschiedenen Unternehmern aus Köln, Düsseldorf und Berlin noch eine Zeitlang (bis 1888 bzw. 1932) fortgeführt (52). Zum neuen Standort der Papierindustrie wurde dagegen die Stadt Jülich. An der Gründung und Fortführung der Betriebe, von denen sich einige zwar an ehemalige Mühlen anlehnten, die aber mit Dampfkraft arbeiteten, waren — abgesehen von dem einheimischen Gerber H. Laufs — ausschließlich auswärtige Unternehmer beteiligt (53). Ein Wettbewerb mit der benachbarten Dürener Papierindustrie bestand nicht, da in Jülich nur Pappe, Packpapier u.ä. hergestellt wurde. 1892 gründete eine englische Firma (Thompson & Norris Manufacturing Co., London) eine Fabrik (zuerst in Kirchberg bei Jülich, 1897 nach Jülich verlegt), die als erste in Deutschland Wellpapier und -pappe herstellte (54).

Die Jülicher Lederfabrikation wurde von einem einzigen Unternehmen bis über den Ersten Weltkrieg hinaus fortgeführt (55). Der bedeutendste Unternehmer, H. Königs, war schon 1841 abgewandert (s. S. 67), ein anderer, H. Laufs, verlegte sich, wie oben erwähnt, auf die Papierherstellung. Maßgebend war dafür hauptsächlich die ungünstige Verkehrslage Jülichs abseits der Durchgangslinien, was die Anfuhr der Rohstoffe (südamerikanische Häute und Gerbstoffe) verteuerte.

Es hat auch nicht an Versuchen gefehlt, einige der traditionellen städtischen Gewerbe auf industrielle Produktionsmethoden umzustellen. Das gilt z.B. für die Bierbrauerei, bedeutete allerdings eine starke Verminderung der Zahl der Betriebe und Standorte, zumal sich von den neuen fabrikmäßig betriebenen Brauereien und Mälzereien nur einige wenige durchsetzen konnten. So gingen in Erkelenz eine Mälzerei und eine Brauerei, beide um die Jahrhundertwende errichtet, ein, während andererseits eine genossenschaftliche Kornbrennerei erfolgreich die Tradition der kleingewerblichen Branntweinherstellung fortsetzte.

Wirtschaftlich folgenreicher war die Aufnahme der fabrikmäßigen Dachziegelherstellung (56). Die reichen Tonlagerstätten im Westen des Kreises Kempen und im Norden des Kreises Erkelenz, die schon im frühen Mittelalter wirtschaftlich genutzt wurden („Elmpter Ware“), gewannen durch die Zunahme der Bautätigkeit in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an Bedeutung; es blieb aber zunächst beim Handbetrieb.

Die erste Dampffalzziegelei wurde 1886 auf Anregung des A. Schlüter, der aus dem Flecken Brüggen stammte, gegründet. Es folgten in kurzer Zeit 18 weitere Gründungen in den Bürgermeistereien Brüggen, Bracht, Elmpf und Niederkrüchten, zum Teil allerdings mit fremdem Kapital.

(52) GEUENICH (1959, S. 367 u. 370); LENTZEN in: HKS 1972, S. 121 - 127

(53) a. a. O.

(54) STOLLENWERK (1927, S. 22)

(55) a. a. O., S. 20 f.

(56) das Folgende n. WIESBAUM (1921)

In das sich so bildende Revier wurde auch die Stadt Kaldenkirchen einbezogen. Obwohl es dort keine Tonlager gab, errichteten 1891 gleich vier niederländische Unternehmen Produktionsstätten. Der Grund dafür war, daß nach den deutschen Zollbestimmungen Fertigprodukte aus Ton verzollt werden mußten, die Einfuhr von Rohton jedoch — der benachbarte niederländische Raum Tegelen besaß große Vorkommen — frei war.

Bei der Gründung der ersten Dampffalzziegeleien hatte der Gedanke mitgespielt, den zahlreichen, durch die Mechanisierung der Seidenindustrie arbeitslos gewordenen Heimwebern neue Erwerbsmöglichkeiten zu erschließen. Dieses Ziel wurde jedoch nicht erreicht. Die gut bezahlten Stellen wurden von niederländischen (limburgischen) Facharbeitern eingenommen, so daß für die ehemaligen Weber nur wenig lohnende Hilfsfunktionen übrigblieben; für die schwere Arbeit in den Tongruben waren sie nicht geeignet. Diese wurde dagegen eher von der körperlich kräftigeren bäuerlichen Bevölkerung akzeptiert, und zwar als Nebenbeschäftigung. Bald schon mußte für die Arbeit in den Fabriken selbst auf fremde Arbeitskräfte, z.B. Arbeiterinnen aus den Bezirken Posen und Bromberg, zurückgegriffen werden.

Aus der sozialen Notwendigkeit, den Heimwebern neue Erwerbsmöglichkeiten zu schaffen, resultierten auch die Versuche, die traditionelle Korbmacherei im unteren Rurtal neu zu beleben und ihr Absatzmöglichkeiten in der Industrie zu verschaffen (57). Angelpunkt dieser Bestrebungen wurde die Stadt Heinsberg, wo eine Genossenschaft für den Korbweidenanbau gegründet und 1876 eine „Lehranstalt für Korbflechterei“ — die erste hausindustrielle Fachschule mit Lehrwerkstätte in Preußen (58) — errichtet wurde. 1887 kam noch eine Absatzgenossenschaft hinzu.

Zu den traditionellen Industriezweigen traten im Laufe der Entwicklung sehr verschiedenartige neue. Bei denjenigen Zweigen, die von kleinstädtischen Unternehmern eingeführt wurden, handelt es sich überwiegend um solche, die einen geringen Kapitaleinsatz erforderten und in denen eher handwerkliche als industrielle Fertigungsmethoden angebracht waren.

Das wohl bekannteste derartige Unternehmen ist die 1857 von dem Arzt Dr. H. Oidtmann aus Linnich gegründete Kunstanstalt für Glasmalerei, für deren Erzeugnisse durch die vom Kölner Dombau ausgehende Neubelebung des Kirchenbaus ein aufnahmefähiger Markt vorhanden war. Für den Erfolg des Unternehmens, der nicht zuletzt in der intensiven wissenschaftlichen Beschäftigung mit Geschichte und Technik der Glasmalerei begründet war, spricht, daß es 1885/86 Zweigateliers in Brüssel und Berlin eröffnete, und daß es auf zahlreichen Weltausstellungen (u. a. Sydney 1879, Chicago 1893) vertreten war (59).

Unter den von fremden Unternehmern eingeführten neuen Industriezweigen sind der Bergbau, die Zuckerindustrie, die chemische Industrie und die Maschinenindustrie hervorzuheben.

(57) REINERS (1961). Besonders die Eisen- und Stahlindustrie des Ruhrgebiets benötigte Korbwaren als Verpackungsmaterial.

(58) BRANDT-MOST (1914, I, S. 298)

(59) Nach Unterlagen der Firma, die 1969 während einer Ausstellung in Köln, Haus des Handwerks, gezeigt wurden.

Der gründerzeitliche Drang nach neuen Energiequellen führte dazu, daß der Bergbau auch in Gebiete vorstieß, in denen wegen ungünstiger Lagerungsverhältnisse ein Abbau zunächst nicht möglich gewesen war. Das galt auch für das Untersuchungsgebiet, in dem große Stein- und Braunkohlenlagerstätten nachgewiesen werden konnten; die Erfindung eines Verfahrens, das die Niederbringung von Schächten in lockerem oder stark wasserhaltigem Gebirge ermöglichte, und eines weiteren Verfahrens, mit dessen Hilfe der hohe Wassergehalt der Rohbraunkohle herabgesetzt werden konnte, schuf die Voraussetzung für einen erfolgreichen Abbau.

An der Ausdehnung des Steinkohlenbergbaus hatten Kleinstädte keinen Anteil; anders bei der Braunkohle, wo die anfängliche Entwicklung von dem in Bedburg ansässigen Unternehmer A. Silverberg mitgeprägt wurde (60).

Silverberg, der einer jüdischen Unternehmerfamilie aus der „Weberstadt“ Goch entstammte und eine Tochter des Bedburger Kaufmanns Schönbrunn geheiratet hatte, beteiligte sich zunächst an der Gründung einer mechanischen Wollweberei (B. Schönbrunn & Co., 1873) und einer Spinnerei (A. Silverberg & Co., 1875) sowie einem Linoleumwerk (Rheinische Linoleumwerke Bedburg AG), um sich dann der Braunkohle zuzuwenden. 1898 erwarb er die Grube Fortuna bei Niederaußem und gründete, um die Mittel für einen großzügigen Abbau zu bekommen, eine Gewerkschaft bzw. später eine Aktiengesellschaft. Silverberg unternahm auch – offenbar als erster – Versuche mit mechanischen Abbaugeräten. Nach seinem Tode (1903) setzte sein Sohn Paul den Ausbau fort durch die Errichtung einer Brikettfabrik und Fusionen mit anderen Gruben (Rhein. AG f. Braunkohlenbergbau u. Brikettfabrikation, 1908). Nachdem es ihm gelungen war, mit der Stadt Köln und dem Landkreis Bergheim einen langfristigen Stromlieferungsvertrag abzuschließen, gründete er 1910 die REW (Rheinische Elektrizitätswerk im Braunkohlenrevier AG), die bei der Grube Fortuna das gleichnamige Kraftwerk – das erste auf Braunkohlenbasis – errichtete.

Mit der Ausweitung des Unternehmens wurde der Gesellschaftssitz von Bedburg nach Köln verlegt.

Für die Städte Grevenbroich und Bergheim wirkte sich die Lage am Rande des Braunkohlenreviers und seiner Kraftwerke insofern günstig aus, als in ihrer Nähe große Aluminiumwerke errichtet wurden. Kleinstädtisches Kapital war bei der Gründung dieser Großunternehmen nicht beteiligt (61).

Als um 1850 die Kölner Zuckerfabrikanten dazu übergingen, den Rohzucker nicht mehr aus Übersee zu importieren, sondern ihn im Inland aus Runkel- bzw. Zuckerrüben zu gewinnen, errichteten sie in den Anbaugebieten – in Schlesien und in der linksrheinischen Börde – Rohzuckerfabriken (62). Im Untersuchungsgebiet wurden folgende Standorte gewählt:

Ossendorf b. Köln (1851, Fa. E. Pfeifer & Co., Köln) (63)

Dormagen (1864, Fa. vom Rath, Joest & Carstanjen bzw.

Rhein. Verein für Zuckerfabrikation, Köln)

(60) das Folgende n. KELLENBENZ (1967)

(61) „Martinswerk“ in Kanten bei Bergheim (Aluminium-Industrie AG, Lausanne), „Erftwerk“ bei Grevenbroich (Dt. Reich, Fa. Gebr. Guilini GmbH, RWE) u. Folienwalzwerk in Grevenbroich (Rhein. Blattmetall AG, 1922), n. Institut f. Landeskunde (1963, S. 184 f.)

(62) PFEIFFER (1922)

(63) 1902 stillgelegt

Grevenbroich-Elsen (1867, Fa. A & J. vom Rath, Köln) (64)
Elsdorf, Krs. Bergheim (1870, Fa. Pfeifer & Langen, Köln)
Ameln, Krs. Jülich (1873, Mitbesitzer Fa. P. Schwengers Söhne, Ürdingen)
Wevelinghoven (1874, Mitbesitzer wie oben)
Jülich (1880, Fa. A. Schoeller + J. Brockhoff, Düren/Duisburg)
Einzige bäuerliche Gründung war die Zuckerfabrik Bedburg (1883). Ein späteres Projekt in Linnich (1927-31) wurde nicht verwirklicht (65).

In der Glühlampenfabrik, die der Kölner Chemiker Dr. M. Fremery und der österreichische Ingenieur J. Urban 1891 in der stillgelegten Oberbrucher Papiermühle (s. o. S. 75) eingerichtet hatten, wurde 1898, nachdem beide ein Verfahren zur Herstellung von Kunstseide erfunden hatten, erstmals in Deutschland dieses neue Material hergestellt. Um den nötigen Ausbau des Unternehmens zu ermöglichen, konstituierte sich 1899 die „Vereinigte Glanzstoff-Fabriken AG“ mit Sitz in Aachen (seit 1903 in Elberfeld). Das Oberbrucher Werk wuchs zum größten Industriebetrieb des Kreises Heinsberg heran und ließ die wenigen in Heinsberg und Wassenberg lokalisierten Unternehmen stark in den Hintergrund treten (66). 1925 errichtete die Glanzstoff AG einen Zweigbetrieb in dem Flecken Waldniel.

Bereits 1901 war in Jülich ein ähnliches Unternehmen wie das in Oberbruch gegründet worden (Kunstfäden GmbH, Tochter der DSAG-Deutsche Sprengstoff AG, Hamburg). Es produzierte jedoch nur bis 1918. Eine andere Tochter der DSAG, die Nobel-Film-GmbH, nahm 1921 in dem Jülicher Werk die Herstellung von Filmmaterial auf. Dieses Unternehmen, das zeitweise der fünfgrößte Filmhersteller der Welt gewesen sein soll, konnte sich in der Weltwirtschaftskrise nicht behaupten und ging ein (67). Zwei vielversprechende Ansätze waren damit für Jülich ohne dauerhaften Nutzen geblieben.

Der Maschinenbau erlangte im Untersuchungsgebiet im Zusammenhang mit der Mechanisierung in der Textilindustrie größere Bedeutung. Der aus Eupen stammende F. Tonnar baute in Dülken ein bedeutendes Unternehmen zur Herstellung von mechanischen Webstühlen auf (68). In Grevenbroich ging die einheimische Firma B. Cohnen GmbH von der Weberei zum Webstuhlbau über (69).

Während die Uhlhorn'sche Kratzenfabrik in Grevenbroich bestehen blieb (70), ging die Münzprägemaschinenfabrik an den Kölner Zuckerfabrikanten E. Langen (& Hundhausen) über, der hier nunmehr Maschinen für die Zuckerfa-

(64) in den 30er Jahren stillgelegt; die Gebäude bezog 1942 die Konservenfabrik Grönland GmbH, die in Düsseldorf ausgebombt worden war.

(65) HEUKESHOFEN (1934, S. 120)

(66) BRUCKNER (1967, S. 427 ff.)

(67) STOLLENWERK (1927, S. 23 f.); LANGEN in: HKJ (1970, S. 98 ff.). Bestand hatte dagegen das während des Ersten Weltkrieges von den Farbenfabriken vorm. F. Bayer & Co. in Dormagen errichtete Werk, s. Institut f. Landeskunde (1963, S. 187).

(68) HEIMES in: Heimatbuch Kempen (1928, S. 141 f.); TILLMANN in: HBKK (1969, S. 128)

(69) HAENDLY (1927, S. 122 f.)

(70) HAENDLY (1927, S. 115 f.); BORMANN (1931)

brikation herstellen ließ. 1927 kam das Unternehmen an die Fa. Maschinenfabrik Magdeburg-Buckau (71).

Die Mutungstätigkeit auf Bodenschätze führte Tiefbohrunternehmen in das Untersuchungsgebiet, darunter eine oberschlesische Firma, die in Erkelenz eine kleine Reparaturwerkstatt einrichtete (72). Als die Firma in Konkurs geriet, gründete einer ihrer Ingenieure, A. Raky aus Eltville, in Straßburg die „Internationale Bohrgesellschaft AG“ (1895), um eigene Erfindungen auszuwerten. Raky gelang es, in Erkelenz ein geeignetes Gelände an der Eisenbahn Aachen-Düsseldorf zu erwerben. Er verlegte daher den Sitz der Gesellschaft nach Erkelenz und verwirklichte hier sein für die Zeit neuartiges Vorhaben, Bohrbetrieb und Herstellung der dazu notwendigen Maschinen und Geräte in einem Unternehmen zu vereinigen.

Das Unternehmen verbuchte in kurzer Zeit weltweite Erfolge und erzielte in den Glanzjahren 1905 bis 1907 Dividenden von je 500 %. Nach BRANDT-MOST (1914, I, S. 164) war es damit eine der erfolgreichsten Aktiengesellschaften der Zeit. Als Raky 1907 aus der IBG austrat, um im damaligen St. Petersburg und später in Berlin neue Bohrgesellschaften zu gründen, wurde Alleininhaber der Aktien der A. Schaaffhausen'sche Bankverein Köln. Er verkaufte 1916 den Bohrpark der IBG an die Deutsche Erdöl AG, die Werksanlagen an die Fa. A. Wirth & Co. Letztere setzte die Herstellung von Bohrgeräten fort, ging später aber auch zum Bau von Adjustage- und schweren Werkzeugmaschinen über.

Aus der IBG ging 1910 eine weitere Maschinenfabrik hervor, die Förderwagen für den Bergbau herstellte (73).

Nach den vorstehenden Ausführungen, die angesichts der Komplexität des Industrialisierungsprozesses und seiner noch mangelhaften wissenschaftlichen Durchleuchtung gerade im ländlich-kleinstädtischen Raum nur exemplarisch sein konnten, läßt sich zusammenfassend folgendes feststellen: Bei der Ausbreitung der Fabrikindustrie spielten die Kleinstädte des Untersuchungsgebiets keineswegs eine ausschließlich passive Rolle. Vor allem die bestehenden textilgewerblichen Ansätze wurden eigenständig von einer kleinstädtischen Unternehmerschaft weiterentwickelt. Dabei erreichte in Gladbach, Rheydt und Viersen der fabrikindustrielle Aufschwung ein Ausmaß, das weit über das durchschnittliche Niveau der übrigen Kleinstädte hinausging.

In einzelnen Fällen richtete sich die Aktivität kleinstädtischer Unternehmer auf die überregionalen Wirtschaftszentren, so bei dem Dülkener Mevissen und dem Jülicher Königs. Gingen auf diese Weise Kräfte verloren, löste andererseits die Entwicklung der nahen Großstädte, besonders Kölns, einen Strom von Investitionen in den ländlich-kleinstädtischen Raum aus.

3.23 Funktionen in der Landwirtschaft

Die Ausbreitung der Fabrikindustrie und der Eisenbahnen blieb nicht ohne positive Rückwirkungen auf die Landwirtschaft, zumal die Unternehmerschaft, ins-

(71) Institut f. Landeskunde (1963, S. 183 f.)

(72) zum Folgenden OTT (1953); BRUCKNER (1967, S. 441 ff.)

(73) Gründer war der ehemalige technische Direktor der IBG, A. Koepe. 1920 wurde der Betrieb von der Fa. Erkelenzer Maschinenfabrik Ferd. Clasen GmbH übernommen.

besondere die der Vororte, aktiv in die Entwicklung eingriff (74). So nahm auch dieser Wirtschaftszweig an dem allgemeinen Aufschwung teil.

Durch Allmendteilungen und Meliorationen wurde die private landwirtschaftliche Nutzfläche ausgeweitet, gleichzeitig durch Annahme agrartechnischer Neuerungen (besonders im Bereich der Düngung und der Fruchtfolge) der Ertrag gesteigert. Die Eisenbahnen erleichterten den Transport in die Konsumtionsgebiete und machten auch die verstärkte Zufuhr von Düngemitteln möglich. Hemmend wirkte der Mangel an Arbeitskräften, so daß schon früh Landmaschinen eingesetzt wurden.

Aus der Reihe der traditionellen Anbauprodukte schied allmählich der Flachs aus, da der Konkurrenzdruck russischen Flachses zu stark wurde. Eine Petition um Einführung eines Schutzzolls, die 1885 von 2500 Personen aus den Kreisen Kempen, Gladbach und Erkelenz dem Reichstag vorgelegt worden war, blieb ohne Erfolg (75). Die im Untersuchungsgebiet stark vertretene Ölmüllerei ging immer mehr zur Verarbeitung ausländischer Ölsaaten über. Auf die Dauer konnten sich daher nur verkehrsgünstig gelegene Standorte durchsetzen.

Dies läßt sich z. B. an der Entwicklung der Süchtelner Ölmühle zeigen, die seit dem Ende des 18. Jahrhunderts im Besitz der aus Dülken stammenden Familie Holtz war (76). Sie wurde um 1890 durch eine mit modernsten amerikanischen Pressen ausgestattete Fabrik ersetzt. Wenig später beteiligte sich der derzeitige Inhaber an der Gründung einer neuen Mühle am Rhein in Ürdingen (Fa. Holtz & Willemsen) und stellte die Ölfabrikation in Süchteln ein. Demgegenüber wurden in der alten Geilenkirchener Ölmühle noch bis 1953 Ölsaaten verarbeitet, begünstigt durch ihre Lage an der Eisenbahnlinie Aachen-Neuß (77). Eine 1854 in Erkelenz (an der gleichen Linie) von einem einheimischen Kaufmann gegründete Dampfölmühle (78) hat sich jedoch nicht behauptet.

Durch diesen Rückzug aus der Fläche zugunsten weniger Standorte am Rhein (Neuß (79), Ürdingen) ging ein bedeutender Gewerbebezirk für das Untersuchungsgebiet i. e. S. verloren.

Die Einführung der Zuckerindustrie kann nur bedingt als Ausgleich betrachtet werden, zum einen, weil sie ausschließlich dem Bördengebiet zugute kam, zum anderen, weil sie im wesentlichen von großstädtischem Kapital einge-

(74) Dies bestätigt beispielsweise Th. H. ENGELBRECHT, der andererseits jedoch in dem Erwerb bäuerlichen Besitzes durch „städtische Kapitalisten“ eine Gefahr für die soziale Entwicklung sah. In einer Rede vor dem preußischen Haus der Abgeordneten am 11. Mai 1907 (s. *Ausgewählte Schriften* 1924, S. 130 - 139) wies er besonders auf die Ausdehnung des städtischen Besitzes im Untersuchungsgebiet (z. B. Kreis Bergheim) hin. Er stellte im Namen der freikonservativen Fraktion den Antrag, „die königliche Staatsregierung zu ersuchen, (. . .) gesetzliche Bestimmungen herbeizuführen, daß in denjenigen Landesteilen, die der Gefahr der Aufsaugung des bäuerlichen Besitzes durch Großkapital ausgesetzt sind, der Erwerb bäuerlicher Besitzungen oder von Teilen solcher durch Großgrundbesitzer von einer Erklärung des Bezirksausschusses abhängig gemacht wird, daß der Erwerb im Interesse der Erhaltung des Bauernstandes unschädlich sei.“

(75) BIRKER (1897, S. 29 - 34, dort auch der Text der Petition). Schutzzölle wurden dagegen für Getreide eingeführt, und zwar in erster Linie in Rücksicht auf die Interessen der ostdeutschen Gutsbetriebe, vgl. LÜTGE (1966, S. 512 f.).

(76) *Festschrift Süchteln* (1958, S. 98 f.)

(77) FLUSS (1959 ff.)

(78) *Erkelenzer Kreisblatt* v. 2. 9. 1854

(79) Hier hatte bereits 1828 die Fa. Thywissen & Sohn die erste Dampfölmühle mit hydraulischer Presse in Deutschland errichtet, n. KUSKE in: HANSEN (1917, I, S. 468).

pflanzt wurde und der eigenständigen unternehmerischen Initiative nur wenig Spielraum ließ.

Der Zuckerrübenanbau erforderte einen verstärkten Einsatz an Zugpferden. Die Bemühungen um eine eigene Pferdezucht (Rheinisches Kaltblutpferd), die, besonders nachdem sich das Rheinische Landgestüt in Wickrath auf die Kaltblutzucht umgestellt hatte (1871), einen ersten Auftrieb erfuhr, wurden mit Erfolg verstärkt. Der hohe Anfall an Futtermitteln (Rübenblätter und -schnitzel) wirkte sich zudem günstig auf die Rindviehhaltung aus, die ja gerade im Bördengebiet vorher nur von geringer Bedeutung gewesen war.

Der Aufschwung der Landwirtschaft war eng verknüpft mit der Entstehung von neuartigen Einrichtungen: Interessenvereinigungen, Genossenschaften, Bildungsinstitutionen, Zuchtbetrieben, Verarbeitungsbetrieben (z. B. Molkereien, Schlachthöfe). Er blieb auch nicht ohne Rückwirkungen auf die traditionellen Formen der Vermarktung und Verarbeitung.

Die Neuerungen sind von wenigen Ausnahmen abgesehen nicht von den Kleinstädten ausgegangen, fanden in ihnen jedoch häufig die zur flächenhaften Ausbreitung notwendigen Stützpunkte. Da die Förderung der Landwirtschaft bis etwa zur Jahrhundertwende zu den wenigen vom Staat an die Kreise delegierten Selbstverwaltungsaufgaben gehörte, kam dabei den Hauptorten der Kreise eine Schlüsselstellung zu.

Das landwirtschaftliche Vereinswesen beispielsweise setzte schon 1825 mit einer Gründung des Fürsten von Salm-Reifferscheidt-Dyck (Schloß Dyck, Krs. Grevenbroich) ein (80). Wenig später (1833) gründete der Bonner Staatswissenschaftler Prof. Dr. P. Kaufmann den „Verein zur Beförderung der Landwirtschaft am Niederrhein“, (seit 1839: „Landwirtschaftlicher Verein für Rheinpreußen“), der wohl am meisten zu der Entwicklung beigetragen hat. Nach und nach entstanden sogenannte Lokalabteilungen in allen Kreisen: 1840 Kempen, Gladbach, Geilenkirchen, Aachen, 1843 Jülich, 1844 Erkelenz, 1846 Heinsberg, 1850 Bergheim, 1855 Grevenbroich und Neuß. Die Versammlungen und Lehrvorträge wurden gewöhnlich in den Hauptorten der Kreise abgehalten. Neben diesen Lokalabteilungen des „Landwirtschaftlichen Vereins“ entstanden zahlreiche lokale Vereinigungen (81).

Ein besonderes landwirtschaftliches Schulwesen gab es zunächst im Untersuchungsgebiet nicht, sieht man von der privaten Ackerbauschule ab, die der oben genannte Fürst zu Salm-Reifferscheidt-Dyck 1852 einrichtete (82). Wenn überhaupt wurden weiter entfernte Schulorte aufgesucht, z. B. die Ackerbauschule in Kleve (83). Die ersten öffentlichen Winterschulen für Landwirte wurden 1882 in Geilenkirchen und Odenkirchen gegründet. Es folgten 1891 Elsdorf (für die Kreise Jülich, Bergheim und Köln), 1896 Bergheim, 1906 Dülken,

(80) HAENDLY (1927, S. 76 ff.)

(81) Die Tätigkeit einer solchen Vereinigung, des Kasinos „Bauernstube“ in Breyell, schildert FUNKEN in: HBKK (1963, S. 56 ff.).

(82) VON HEINSBERG (1863, S. 27 f.); HAENDLY (1927, S. 80 ff.). Die Schule ging 1864 ein, wurde aber 1866 in Bonn neu eröffnet.

(83) Von den 51 Schülern des Wintersemesters 1870/71 stammten 5 aus dem Kreis Erkelenz, 1 aus dem Kreis Heinsberg, n. Neußer Zeitung vom 10. 11. 1870.

1907 Jülich, 1909 Erkelenz sowie mit zeitlichem Abstand 1921 Grevenbroich und 1923 Heinsberg.

Die Kreishauptorte wurden in vielen Fällen auch Sitze von Bezugs- und Absatzgenossenschaften. So wurde in Erkelenz 1895 die erste Molkereigenossenschaft des Kreises gegründet. In den Kreisen Bergheim und Grevenbroich machten ländliche Orte den Anfang (84).

Was die Vermarktung der landwirtschaftlichen Produktion betrifft, so sind von der Mitte des 19. Jahrhunderts an Versuche zu beobachten, sich von der traditionellen Form des Getreidehandels zu lösen. GOTHEIN (1916, S.366ff.) berichtet, daß, schon bevor es Köln gelungen war, eine Getreidebörse einzurichten (1851), sich „alle kleineren Orte der Nachbarschaft“ mit Getreidemärkten ausgestattet hatten. 1846 hatte die Stadt Rheydt versucht, in Konkurrenz zu Neuß einen Fruchtmarkt zu errichten, was jedoch — man möchte sagen verständlicherweise — fehlgeschlug (85). Erfolgreicher waren die Bemühungen von Händlern der Stadt Linnich um eine Fruchtbörse für Getreide, Ölsaaten und Kleesamen. Sie wurde nach Genehmigung der Regierung von 1859 an wöchentlich abgehalten — wie lange, war allerdings nicht festzustellen (86). Der (bis 1911) fehlende Eisenbahnanschluß hat der Position Linnichs offenbar keinen Abbruch getan, eher noch zu verstärkter Aktivität herausgefordert. Ein weiterer Fruchtmarkt wurde 1870 in Bedburg eingerichtet (87). Hier dürfte die Fertigstellung der Eisenbahnlinie Düren-Neuß den Anstoß gegeben haben.

Allgemein tendierte der Landesproduktenhandel dazu, sich an den Bahnstationen niederzulassen, nicht zuletzt, weil sich der Handel mehr und mehr zu einem Tauschgeschäft entwickelte: Ernteerzeugnisse gegen Saatgut, Düngemittel, Kohlen u. a. Neben den privaten Handel traten Bezugs- und Absatzgenossenschaften (88).

Die traditionelle Form des periodischen Marktes hat sich am stärksten beim Viehhandel entwickelt, besonders beim Pferdehandel, während die Schlachtviehmärkte nach dem Aufkommen der Schlachthöfe zum Erliegen kamen.

Zum bedeutendsten Pferdemarktort entwickelte sich Linnich: Der Bedarf an Pferden war durch den Übergang zum Zuckerrübenanbau stark gewachsen, das Angebot durch die rheinischen Zuchterfolge größer und attraktiver geworden. Die Märkte, die noch nach dem Ersten Weltkrieg an zehn Terminen pro Jahr stattfanden, zogen nicht nur Käufer aus dem Rheinland, sondern auch aus weit entfernten Großstädten wie Berlin und Hamburg an, die hier Pferde für Großbrauereien und Omnibusgesellschaften aufkauften (89). Von der Entwicklung haben offenbar auch andere Orte profitiert. So gelang es der Stadt

(84) im Krs. Bergheim: Kirchherten (1898), n. Landkreis Bergheim (1966, S. 208)

(85) STRAUSS (1897, S. 76 f.)

(86) StAD, Reg. Aachen 5393, s. Anhang II

(87) Bekanntmachung durch den Bedburger Bürgermeister Scheller in der Neußer Zeitung v. 15. 12. 1870

(88) Als Beispiel sei genannt das „Landwirtschaftliche Casino Dülkener Nette“, das nach BIRKER (1897, S. 34 ff.) in den Jahren 1872 bis 1897 Waren im Wert von ca. 240.000 Mark bezog; Lieferanten waren ausschließlich die Firmen Ohlendorff & Comp. (später: Anglo-Continentale Guanowerke), Emmerich, und P. J. Berger (später: Bank- u. Handelsvereinigung), Venlo, daneben noch die lokalen Firmen Holtz & Comp., Süchteln, und B. Dammer & Comp., Kempen.

(89) OIDTMANN (1921, S. 52)

Erkelenz, seit 1889 erstmals einen Pferde- und Rindviehmarkt (zweimal jährlich) abzuhalten (90), nachdem ein früherer Versuch (s. S. 48) am Widerstand Linnichs gescheitert war. Über Jülich schreibt STOLLENWERK (1927, S. 19): „Die verhältnismäßig jungen Vieh- und Krammärkte gewinnen jährlich an Bedeutung und kommen den alten, im ganzen Rheinland bekannten Viehmärkten der Nachbarstadt bald gleich. (...) Zur Zeit finden jährlich acht eintägige Rindvieh-, Pferde- und Fohlenmärkte und drei dreitägige Krammärkte statt“.

Die Kleinstädte haben versucht, von dem Aufschwung der Landwirtschaft zu profitieren, indem sie sich bemühten, neue Funktionen in der Verarbeitung und Vermarktung der Produktion oder im ländlichen Bildungswesen an sich zu ziehen. Sie haben dagegen nicht versucht, ihren Anteil an der Produktion selbst auszuweiten. Im Gegenteil: Die Landbewirtschaftung als Existenzgrundlage für die Bevölkerung der Kleinstädte verlor an Bedeutung (91). Es liegt nahe, den Rückgang als Folge davon zu interpretieren, daß sich andere, lohnendere Erwerbsmöglichkeiten fanden. Dies ist jedoch nur ein Element in einer Kette von Ursachen.

Eine erste Ursache war die Einschränkung der Wirtschaftsfläche durch Verkehrs- und Industrieanlagen sowie die private und öffentliche Bautätigkeit, ein Faktor, der in der Vergangenheit eigentlich nie eine Rolle gespielt hatte. Betroffen war vor allem das Gartenland innerhalb der Städte selbst und in ihren Außenbezirken (s. z. B. Bild 3). Dafür mußte aber Ersatz geschaffen werden, da der Bedarf an Gemüse, Obst, Kartoffeln u. a. noch nicht oder nur teilweise von auswärts bezogen werden konnte.

Der Umfang des Gartenlandes konnte nur auf Kosten des Ackerlandes gewahrt werden. Dieses selbst ließ sich jedoch nicht ohne weiteres ausdehnen, zumal auch die ländlichen Ortschaften in der Umgebung der Kleinstädte an der Beibehaltung bzw. Ausdehnung der Wirtschaftsfläche interessiert waren. Eine Ausdehnung hätte andererseits weitere Anfahrwege mit sich gebracht, also die Bewirtschaftung erschwert und verteuert. Wenn auch die Aussiedlung einzelner Betriebe aus dem Stadtkern in Außenbezirke vorgekommen ist, so war doch bedeutsamer, daß viele Betriebe durch die Schrumpfung der Betriebsfläche aufgegeben und noch verbliebene Parzellen an Landwirte aus den umliegenden ländlichen Ortschaften verkauft oder verpachtet wurden.

Eine weitere Ursache, die den Rückgang der Landwirtschaft gefördert hat, war der zunehmende Mangel an Arbeitskräften. Die Tagelöhner, die in den meisten Kleinstädten einen beträchtlichen Teil der Bevölkerung ausmachten und ein Reservoir für periodische Landarbeiten darstellten, wanderten vielfach in die Industrie ab oder fanden in einem Handwerk lohnende Beschäftigung. Eine Betriebsführung ohne Hilfskräfte kam aber für die städtischen Ackerbürger wohl nicht in Frage. Wesentlicher noch war, daß zwei wichtige Aufgaben, nämlich Transporte aller Art durchzuführen und die Bierversorgung sicher-

(90) StAD, Reg. Aachen 5440 („Auszug aus dem Protokollbuche über die Verhandlungen der Stadtverordnetenversammlung von Erkelenz. Verhandelt Erkelenz, den 6. July 1891“).

(91) In der Chronik der Stadt Erkelenz beispielsweise heißt es unter 1876, die „Ackerwirtschaft“ sei in der Stadt fast ganz verschwunden. Vgl. auch die Ausführungen von STOLLENWERK (1927, S. 14 f.) über Jülich.

zustellen (92), Aufgaben, die den Ackerbürgern zufielen, weil sie nicht losgelöst von der Landwirtschaft betrieben werden konnten, im Laufe der Zeit überflüssig wurden. Eisenbahnen und hauptgewerbliche Hauderer übernahmen die Transporte, fabrikmäßig betriebene Brauereien die Bierversorgung, die zudem mit der Ersetzung der oft unhygienischen Brunnen durch zentrale Wasserversorgungsanlagen an Bedeutung verlor.

Daß die Beteiligung der kleinstädtischen Bevölkerung an der Landwirtschaft abnahm, kann also sehr verschiedene Gründe gehabt haben. Auf die Bewertung des Grundbesitzes scheint dies keinen entscheidenden Einfluß ausgeübt zu haben. Aus Gründen der wirtschaftlichen Sicherheit und des Sozialprestiges behielt der Grundbesitz nach wie vor seine Bedeutung, so auch für die kleinstädtische Unternehmerschicht. Zwei Beispiele mögen das verdeutlichen:

Der Viersener Seidenfabrikant F. W. Diergardt (1795 — 1869) erwarb an zahlreichen Orten Grundbesitz und gründete 1857 die Familien-Fideikommiss Morsbroich und Dünnwald (beide bei Leverkusen), aufgrund deren er 1860 zum Freiherrn und Mitglied des preußischen Herrenhauses ernannt wurde (93). Nur auf diese Weise konnte der wirtschaftliche Erfolg in eine der preußischen Sozialordnung angemessene Position umgemünzt werden (94).

Der Viersener Kaufmann J. Kaiser, Gründer der Firma „Kaiser's-Kaffee-geschäft“, erwarb 1911 das Haus Clee bei Waldniel, zu dem ein Besitz von 1800 Morgen gehörte, „bestehend aus Getreidefeldern, Obstplantagen, Wiesen und Weiden für die großen Pferde-, Rinder- und Schweinezuchten, aus einer Gärtnerei mit Wasserturm und ausgedehnten Waldungen mit einem Forsthaus“ (INDERFURTH in: HBKK 1969, S. 223).

Es sind dies extreme Beispiele; in kleinerem Maßstab lassen sich ähnliche Tendenzen in den meisten Kleinstädten nachweisen, wie es bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Fall war. Erst die sozialen und politischen Veränderungen nach dem Ersten Weltkrieg schufen hier einen Wandel.

EXKURS: Zu- oder Abnahme des Ausmärkerbesitzes, ein Index für Zentralitätsschwankungen ländlicher Kleinstädte?

Der oben angedeutete Prozeß, nämlich der Übergang von Gemarkungsteilen aus dem Besitz städtischer Ackerbürger an Bewohner benachbarter ländlicher Ortschaften, ist in der geographischen Literatur zuerst von JÄKEL (1953) am

(92) Bier war (neben Wein für die wohlhabenderen Schichten) das Volksgetränk bis ins 19. Jh. hinein, hauptsächlich deswegen, weil das Brunnenwasser selten hygienisch einwandfrei war und Milch nicht geschätzt wurde (LÜTGE (1966, S. 234).

(93) LOHMANN (1913, S. 802 f.)

(94) Hier liegt offensichtlich ein Prozeß vor, wie ihn GOTHEIN (1916, S. 356) als für Köln nicht relevant ansieht, wenn er schreibt: „Die Gefahr, der das akkumulierte Kapital so leicht unterliegt, (. . .) den Weg der Immobilisierung zu gehen und aus der Knospe eines städtischen Patriziates einen Zweig des Landadels hervorwachsen zu lassen, war (. . .) für Cöln minder bedeutsam. Die großen Handelsherren gingen nur des Sonntags hinaus auf ihre schönen Landsitze in Brühl, Godesberg und Rüngsdorf, wo sich Camphausen am hohen Rheinufer seine Sternwarte errichtete, und wenn die vom Rath, Joest, Pfeiffer und andere der neuen Zuckermagnaten Landbesitz erwarben, taten sie es um ihrer eigenen Industrie willen; sie zeigten bis tief nach Schlesien hinein ihren Nachbarn, wie auch in der mit Industrie verbundenen Landwirtschaft das sorgsam zusammengehaltene Kapital sich vermehrt und stufenweise aufbaut“.

Beispiel der oberhessischen Stadt Alsfeld eingehend untersucht worden. Der Autor geht von der Annahme aus, daß die Gemarkung die ursprüngliche Wirtschaftsfläche einer Stadt sei (95) und daß sich in der Entwicklung ihres Umfangs Wandlungen der Existenzgrundlagen widerspiegeln. Dem Anteil des Landbesitzes von Ortsfremden (Ausmärkern) an der städtischen Gemarkungsfläche komme daher besondere Bedeutung zu.

In Alsfeld ist der Anteil des Ausmärkerbesitzes ständig angestiegen (96). JÄKEL (1953, S. 81) nennt als Gründe dafür den „Niedergang des städtischen Wirtschaftslebens alten Typs im 17. Jahrhundert und seine Stagnation im 18. Jahrhundert“ sowie die „Industrialisierung des 19. Jahrhunderts und die Ausprägung des neuen Stadttypus“, also zwei gegensätzliche Prozesse (Funktionsverlust, Funktionsgewinn).

RUPPERT (1959) hat die Ergebnisse JÄKELs mit eigenen Feststellungen in Spalt verglichen, wo infolge von Zentralitätsschwund der städtische Besitz über die Gemarkungsgrenze hinaus ausgedehnt wurde. Es ist RUPPERT zuzustimmen, wenn er „der Art und Verlängerung der Besitzverhältnisse der Ackerbürger den Wert eines geographischen Indexes zuerkennen“ will (a. a. O., S. 155). Die Polarisierung städtischer Besitz — Ausmärkerbesitz ist jedoch nur da gerechtfertigt, wo die städtische Gemarkung neben der Stadt selbst keine anderen Siedlungen enthält, wie es im Untersuchungsgebiet die Regel ist. Prinzipiell ist es irrelevant zur Beurteilung des fraglichen Prozesses, ob die Personen, die den Besitz der Ackerbürger pachten oder kaufen, echte „Ausmärker“ sind oder Bewohner von ländlichen, aber zur Stadtgemeinde gehörigen Ortschaften. Ferner scheint es nur dann berechtigt, Besitzveränderungen an der Gemarkungsfläche zu messen und die Ergebnisse aus verschiedenen Gemarkungen zu vergleichen, wenn tatsächlich die Gemarkung im Ursprung mit der Wirtschaftsfläche gleichzusetzen ist. Dies müßte zumindest in jedem einzelnen Fall nachgeprüft werden, falls das überhaupt möglich ist. Weiterhin: die kausale Verknüpfung: Vordringen des Ausmärkerbesitzes — Zentralitätsgewinn der Stadt ist nicht zwingend. Der Rückzug der Städter aus Teilen der Gemarkung kann auch durch Wandlungen der Wirtschaftsweise bedingt sein (97). An-

(95) s. dazu besonders das Schlußkapitel bei JÄKEL, S. 79 f. u. 82

(96) JÄKEL erwähnt S. 52 ff., die Alsfelder Bürger hätten versucht, diesem Prozeß durch höhere Besteuerung des Ausmärkerbesitzes Einhalt zu gebieten. Zum Vergleich sei auf die Situation in der Gemarkung der Stadt Jülich hingewiesen. Auch hier zahlten die Ausmärker höhere Steuern, ebenso die Bewohner der beiden in der Stadtgemarkung liegenden Dörfer Broich und Stettermich, und zwar „in ansehung nicht concurrirender diensten und sonst abtragenden lasten“, d. h. weil sie die den städtischen Bürgern obliegenden besonderen Steuern und Pflichten (Hand- und Spanndienste, Stellung von Quartieren für die militärische Besatzung u. a.) nicht teilten (KUHLE 1891, III, S. 273). In der höheren Besteuerung ist also hier keineswegs eine Abwehrmaßnahme gegen den Ausmärkerbesitz zu sehen.

(97) etwa die Umstellung von extensivem Körnerbau (wie er den grundherrlichen Interessen in der Feudalzeit entsprach, s. AUBIN 1922, S. 130 f.) auf Intensivkultur mit geringerem Flächenbedarf. Im speziellen Falle Alsfelds scheint ein wesentliches Moment die Verlagerung des wirtschaftlichen Interesses der „Acker“-Bürger vom Ackerbau auf die Viehzucht gewesen zu sein. Nach JÄKEL gab es in der Stadt vier Weidegenossenschaften (ihre Vorsteher wurden als „Kühbürgermeister“ bezeichnet), die Hutgerechtigkeiten in Nachbargemeinden erworben hatten und an diesen bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein festhielten.

dererseits kann sich die verstärkte Kapitalbildung infolge von Zentralitätsgewinn (Funktionsgewinn) unter bestimmten Umständen in Landkäufen niedergeschlagen. Besitzveränderungen in städtischen Gemarkungen sind zweifellos ein aussagekräftiger Index für wirtschaftliche und soziale Wandlungen der städtischen Bevölkerung. Bei der Interpretation scheint mir allerdings Vorsicht geboten zu sein. HARTKE (1959, S.431) deutet am Beispiel der Stadt Volckach a.M. differenziertere Interpretationsmöglichkeiten an.

Eine Variante aus dem Untersuchungsgebiet mag die Ausführungen beschließen. In der Stadt Erkelenz führte die Initiative eines 1850 aus Erfurt zugewanderten Gärtners dazu, daß bis heute Teile der Gemarkung „funktionell mit der Stadt verbunden“ geblieben sind (durch Baumschulen), während die Nachkommen des alteingesessenen landbewirtschaftenden Bevölkerungsteils zu anderen, nichtlandwirtschaftlichen Tätigkeiten übergingen. Durch die bauliche Ausdehnung der Stadt wurden nahe gelegene ländliche Ortschaften in den geschlossenen Stadtbezirk integriert. Hier blieben einige leistungsfähige Betriebe bestehen.

3.24 Infrastrukturelle Ausstattung

Im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung wurden nicht nur Produktionsstätten und Verkehrsanlagen geschaffen. Auch der Komplex der verschiedenartigen Einrichtungen, die den Rahmen für die wirtschaftliche Tätigkeit abgeben, wurde Wandlungen unterworfen und vor allem bedeutend erweitert. Diese Einrichtungen — sie werden heute unter dem Begriff „Infrastruktur“ zusammengefaßt (98) — trugen wesentlich dazu bei, den städtischen Charakter einer Siedlung zu bestärken, das „städtische Leben“ zu intensivieren (99). Dadurch, daß die einzelnen Einrichtungen sich in sehr unterschiedlichem Tempo ausbreiteten und einzelne von ihnen sich überhaupt auf wenige Punkte beschränkten, wirkten sie gleichzeitig differenzierend auf das Siedlungsnetz ein.

Nutznieser der Neuerungen wurden zuerst die größeren Städte (Vororte); ihre enge wirtschaftliche Verflechtung mit den westlichen Nachbarländern, die in vielem in der Entwicklung voraus waren und in ihren großen Städten bereits über Erfahrungen mit den verschiedensten Neuerungen verfügten, förderte zudem den Informationsprozeß. Andererseits waren, entsprechend den allgemeinen wirtschaftlichen Expansionsbestrebungen dieser Länder, die kapitalkräftigen Kreise daran interessiert, durch Investitionen die Ausbreitung der Neuerungen selbst in die Hand zu nehmen. Dabei war es verständlich, daß sich entsprechende Initiativen ausschließlich auf solche Einrichtungen erstreckten, die Gewinne abwarfen, also etwa die Energieversorgung der großen Städte, die

(98) s. dazu den Artikel „Infrastruktur“ im „Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung“, Hannover 1970, Sp. 1318 ff. Die Frage, welche Einrichtungen im einzelnen zur Infrastruktur zu zählen sind, ist noch nicht eindeutig geklärt. Der Eisenbahnananschluß gehört zweifellos dazu; die Eisenbahnen sind hier jedoch gesondert behandelt, s. o. Kap. 3.21. Auch die zentralen Verwaltungsbehörden, die in Kap. 3.25 behandelt werden, können zur Infrastruktur gezählt werden.

(99) vgl. die Erklärung des Begriffs „städtisches Leben“ bei SCHÖLLER (1967, S. 4 f.).

innerstädtischen Verkehrsbedienung (Pferde-Straßenbahnen), den Wohnungsbau. Die Errichtung weniger gewinnträchtiger Unternehmungen blieb dagegen den Kommunen, ja häufig der privaten Initiative einzelner Bürger, vorbehalten.

Die praktischen Auswirkungen mögen an einigen wenigen Beispielen aus der Stadt Köln aufgezeigt werden (100). Seit 1840 versorgte ein englisches Unternehmen die Stadt mit Gas. Vom gleichen Jahr an suchten verschiedene Interessenten, darunter englische und französische, um die Konzession für den Bau einer zentralen Wasserversorgungsanlage nach, die jedoch erst 1872 als städtisches Unternehmen in Betrieb genommen werden konnte. Ein belgisches Konsortium richtete 1879 eine Pferde-Straßenbahn ein, die 1900 von der Stadt übernommen und elektrifiziert wurde. Gleichfalls belgische Interessenten bemühten sich — allerdings vergebens — um die Konzession für die Stadterweiterung auf dem Gelände des niederzulegenden Festungsgürtels. Die erste Badeanstalt (Hohenstaufenbad, 1885) wurde von einer Aktiengesellschaft gebaut. Verschiedene Krankenhäuser und andere soziale Einrichtungen sowie die bedeutendsten Museen (Rautenstrauch-Joest, Wallraf-Richartz, Schnütgen) gehen auf private Stiftungen zurück.

Während so Köln einen Teil der Einrichtungen aufgrund fremder Investitionen erhielt, unternahmen einheimische Finanzkreise die weitere Ausbreitung einzelner Einrichtungen, beispielsweise indem sie die „Rheinische Wasserwerks-Gesellschaft Köln“ gründeten (1872), „zum Zweck der Projektierung, des Baues und der Unterhaltung von Wasserleitungs-, Entwässerungs-, Kanalisations- und Gasanlagen sowohl auf eigene Rechnung als auch im Auftrage von Gemeinden und Privaten auf deren Kosten“ (101). Die Aktivitäten der Gesellschaft richteten sich auf die Kölner Vorortzone, den Raum Bonn (Wasserwerke in Bonn, Beuel, Königswinter, Meckenheim u. a. Orten, Gaswerke in Beuel, Troisdorf), gingen aber auch darüber hinaus bis Elberfeld, Krefeld, Aachen und Koblenz.

Die gleiche Entwicklung hat mit einem mehr oder weniger deutlichen „lag“ auch die kleineren Städte ergriffen und sich unter Umständen über sie in den ländlichen Raum ausgebreitet. Mit der Ausbreitung nahm jedoch die Zahl der Einrichtungen ab: In den 20er Jahren dieses Jahrhunderts hatten größere ländliche Ortschaften zentrale Wasserversorgung, Elektrizität, mitunter ein kleines Krankenhaus (oder besser Pflegeheim), eine Sparkassenfiliale.

Was die Stellung der Kleinstädte und Flecken in dieser Entwicklung betrifft, so ist zunächst festzustellen, daß hierbei innerhalb des Untersuchungsgebiets teilweise beträchtliche Unterschiede hinsichtlich des Zeitpunkts der Übernahme einzelner Neuerungen auftraten und auch die Gründe, die dazu führten, differieren (102).

Die Quellenlage gestattet es nicht, bei der Darstellung der Entwicklung sehr in die Tiefe zu gehen. Ohne ein eingehendes Studium der (teilweise schwer zugänglichen und durch Kriegswirkung dezimierten) Verwaltungsakten müssen viele Fragen unbeantwortet bleiben. Die erreichbaren Angaben sind in einer Übersicht kreisweise zusammengestellt; die großstadtnahen Kreise Köln, Neuß

(100) alle Angaben nach NEUHAUS (1916)

(101) BENDER (1926, S. 217 - 219)

(102) So waren — ähnlich wie in den großen Städten — oft erhebliche Widerstände von seiten bestimmter Bevölkerungskreise zu überwinden. Nach STOLLENWERK (1927, S. 8) kam in Jülich der Bau eines städtischen Wasserwerks (1902) nur deswegen zustande, „weil sonst auch noch der Rest der Garnison wegen des durch das Fehlen einer Kanalisation überall verseuchten Brunnenwassers wegzuziehen drohte.“ — In Erkelenz dürfte die Tatsache hemmend gewirkt haben, daß die Wasserversorgung nicht Aufgabe der Gemeinde war, vielmehr nach altem geldrischen Recht in den Händen von Pumpengenossenschaften lag.

und Aachen sind dabei mit Absicht nicht berücksichtigt worden (s. Tab.5). Wegen der zahlreichen Lücken wurde von einer kartographischen Darstellung abgesehen.

Wie die Aufstellung zeigt, sind zahlreiche Neuerungen in den industriell geprägten Kreisen Gladbach und Kempen zuerst aufgenommen worden, während etwa der Kreis Heinsberg deutlich nachhinkt. Innerhalb der Kreise waren es in der Regel die Hauptorte, die den Anfang machten, zumindest dort, wo sie — wie in den Kreisen Erkelenz und Jülich — eine konkurrenzlose Stellung einnahmen.

Was den Zeitpunkt der Übernahme und die Zahl der Einrichtungen betrifft, so zeigt sich ein deutlicher Vorsprung von Gladbach. Dem wirtschaftlich-industriellen Aufschwung folgte kontinuierlich ein solcher in der infrastrukturellen Ausstattung, die an Differenziertheit und Qualität die der übrigen Städte übertraf. Ähnliches gilt in bescheidenerem Umfang für Rheydt und Viersen. Der Übersicht ist das — durch die Beschränkung auf einige wenige Einrichtungen — nur unvollkommen zu entnehmen. Der Vorsprung Gladbachs gegenüber der Mehrzahl der übrigen Kleinstädte ließe sich noch an vielen anderen Einrichtungen aufzeigen. Dazu einige Beispiele:

	Gladbach	Erkelenz
Städt. Bauordnung	1853	1904
Städt. Baumeister	1872	1904 (?)
Schlachthof	1858	1907
Telegraph	1855	1876
Telephon	1884	1899

Unterschiede bestehen auch hinsichtlich der Trägerschaft der einzelnen Einrichtungen. Vielfach stand private Initiative am Anfang, wobei auch Ortsfremde beteiligt waren (siehe z.B. Gasversorgung). Die Städte haben diese privaten Anfänge meist aufgegriffen und ausgebaut. Es kam auch vor, daß der Kreis stärkere Aktivitäten entwickelte, so im Kreis Bergheim, wo die verschiedenen Flecken nicht sehr leistungsfähig waren.

Wie die Entwicklung in denjenigen Kleinstädten verlief, die ihre Position wahrten, d.h. aufgrund eines gewissen Zuwachses an Wirtschaftskraft und Einwohnern Kleinstädte bleiben konnten, soll am Beispiel der Stadt Erkelenz etwas näher erläutert werden (103).

Die Stadt Erkelenz (1849: 2.070 Einw., 1900: 2.515, 1925: 4.231) erhielt als erste der hier in Frage kommenden Einrichtungen eine Filiale des „Aachener Vereins zur Beförderung der Arbeitsamkeit“ (1838) mit Kinderbewahranstalt (1840). 1867 stiftete der Notar H.J.Gormanns, der derzeit wahrscheinlich wohlhabendste Bürger der Stadt — „Industrielle“ gab es noch nicht —, einen Teil seines beträchtlichen Vermögens (60.000 Tlr., ein Haus und mehrere Gärten) für die Errichtung eines Altersheims und Krankenhauses (Baukosten ca. 18.000 Tlr.), das 1871 eingeweiht wurde (104). 1873 gründeten Kaufleute

(103) alle Angaben, soweit nichts anderes vermerkt, nach GASPERS-SELS (1926).

(104) F.KRINGS in: EVZ v. 15.4.1967

und Gewerbetreibende eine „Volksbank“. Aus kommunaler Initiative geschah nichts. Unter 1876 heißt es in der städtischen Chronik:

„Die Verwaltung und der Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadtgemeinde Erkelenz zeigt zwar in jeder Beziehung eine erfreuliche Ordnung, leider aber findet sich, trotz der Erhöhung der Leistungen, ein Fortschritt nicht. Neue Eisenbahnverbindungen sind nicht mehr zu erwarten, neue Industrie wird nicht zugeführt. Die Ackerwirtschaft ist in der Stadt Erkelenz fast ganz verschwunden und auf den Ortschaften weniger lohnend, auf Erhöhung der höheren Schule zu einem wirklichen Progymnasium hat die Stadtverordneten-Versammlung verzichten zu müssen geglaubt, die Errichtung einer höheren Töchterschule, wie einer gewerblichen Fortbildungsschule wurde abgelehnt, und sonstige das Wohl der Stadtgemeinde fördernde Projecte existieren nicht . . .“

Die Ursache für diese lethargische Haltung der Stadtverordneten ist in der schlechten Finanzlage der Stadt zu suchen. Die Einkünfte aus Steuern, Gemeindebesitz, Jagdpachten u. ä. waren unerheblich. Es fehlte jedoch auch die Industrie als stimulierender Faktor. 1896 gründete der einheimische Kaufmann F. Terstappen eine Molkereigenossenschaft, die zugleich den ersten elektrischen Strom lieferte.

Mit der erfolgreichen Entwicklung der Internationalen Bohrgesellschaft (seit 1897) änderte sich die Situation. Der Schwerpunkt des wachsenden Steueraufkommens verlagerte sich von der Grundsteuer auf die Einkommensteuer (105); zudem erwies sich der Direktor des Unternehmens, A. Raky, als sehr großzügig, so daß in kurzer Zeit zahlreiche Projekte verwirklicht werden konnten. Die Stadt veränderte sich dadurch nicht nur erstmals seit langer Zeit in ihrem äußeren Bild, sondern gewann auch an Aktivität und Dynamik.

Im einzelnen sind zu nennen:

- 1898 Verschönerungsverein
Erweiterung des Krankenhauses (durch Stiftungen)
- 1902 Zentrale Wasserversorgung u. Kanalisation
(vorher Genossenschaftspumpen, offene Abwasserrinnen und -sammelbecken mit Abflüssen in den Stadtgraben)
- 1903 „Gemeinnütziger Bauverein“: erste Siedlungsbauten (bis 1925: 76 Häuser mit 107 Wohnungen)
Bau einer ersten evangelischen Kirche
- 1904 Ortsbaustatut
- 1904 Neubau eines Postgebäudes
- 1905 Einrichtung einer höheren Mädchenschule (durch städtische Initiative)
Einrichtung einer obligatorischen gewerblichen Fortbildungsschule
- 1906 Neubau des Progymnasiums (Zuschuß von 50.000 M von Raky)

(105) Steuereinnahmen n. Angaben d. städt. Chronik (Stadtarchiv Erkelenz), ohne Pfennigbeträge:

	<u>1879</u>	<u>1909</u>	<u>1911</u>
Grundsteuer	16.467 RM	16.252 RM	16.216 RM
Gebäudesteuer	3.579 RM	10.437 RM	12.634 RM
Klassensteuer	8.679 RM	— —	— —
Gewerbsteuer	4.359 RM	11.000 RM	5.680 RM
Einkommensteuer	<u>4.680 RM</u>	<u>250.689 RM</u> (1)	<u>49.000 RM</u>
Sa.	37.764 RM	287.689 RM	83.530 RM

- 1907 Bau eines städtischen Schlachthofs mit Eisfabrik
neues Rathaus (durch Umbau eines Bürgerhauses)
Neubau des Pfarrhauses (Geschenk Rakys)
- 1908 Einrichtung eines städtischen Elektrizitätswerks
Pläne zum Bau einer städt. Elementarschule (verwirklicht 1925/26)
Neubau der Sparkasse des „Aachener Vereins“ mit Kindergarten
- 1910 Abschluß der Flurbereinigung (= erste im Kreisgebiet, IBG trug einen
Teil der Kosten); Gemeinde erhält Rieselfelder, neuen Friedhof und
Sportgelände
- 1913 Bau eines städtischen (Frei-) Schwimmbades

Ein wichtiger Bestandteil der Infrastruktur sind die Einrichtungen zur Deckung des materiellen Bedarfs.

Die Veränderungen auf diesem Gebiet sind folgendermaßen zu umreißen: Vordringen des Ladengeschäfts, Bedeutungsverlust der Jahrmärkte und des Hausierertums, Ablösung zahlreicher traditioneller Handwerke durch neue Formen bei wachsender Kommerzialisierung.

Diese Veränderungen, die durch private Einzelentscheidungen zustande kamen, entziehen sich weitgehend einer Rekonstruktion hinsichtlich des zeitlichen Ablaufs und örtlicher Unterschiede. In diesem Rahmen können daher nur einige allgemeine Bemerkungen gemacht werden.

Die Jahrmärkte haben ihre Versorgungsfunktion allmählich verloren, zunächst wohl in den größeren Kleinstädten. Ihre Zahl wurde eingeschränkt (s. die Texte im Anhang III a-b), oder sie wurden ganz aufgegeben. Das gilt auch für die ländlichen Märkte (s. das Beispiel Holzweiler, Text im Anhang III c).

Der Rückgang des Hausierertums betraf die Kleinstädte nicht, da sie kaum Hausierer unter ihren Bewohnern hatten (s. S. 54 f.). Dagegen verlor der Ort Breyell seine Funktion als Hausiererzentrum.

Das Hausierertum verschwand gleichwohl nicht vollständig aus dem Straßenleben der Kleinstädte, beschränkte sich jedoch auf sehr spezielle Waren, für die ein Bedarf nur in den unteren Sozialgruppen vorhanden war (106).

Die Versorgungsfunktion ging so immer mehr auf die Einzelhandelsgeschäfte über (107). Die Anziehungskraft der Bahnhöfe (108), die verbesserte Anbin-

(106) Die Enquete, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts über den Hausierhandel in Deutschland durchgeführt wurde (s. Schriften des Vereins f. Sozialpolitik), erstreckte sich auch auf die Regierungsbezirke, an denen das Untersuchungsgebiet beteiligt war. Die Ausführungen geben jedoch keine Auskunft über die hier interessierenden Fragen. In der Untersuchung des Regierungsbezirks Aachen geht der Autor (KRUECKEMEYER 1898) näher auf die Stadt Linnich und die umliegenden Dörfer ein, doch bleiben auch hier viele Fragen offen.

(107) Die Entwicklung des Einzelhandels läßt sich bis zu einem gewissen Grad anhand der Geschäftsanzeigen in den Lokalzeitungen verfolgen, eine allerdings sehr mühsame und zeitraubende Methode. Adreßbücher sind vor dem Ersten Weltkrieg selten und oft nur zufällig erhalten geblieben. Die physiognomischen Auswirkungen (Schaufenster, Reklame) können anhand von Photographien verfolgt werden, wenn auch nicht alle Stadtverwaltungen derartige Dokumente gesammelt haben. An Veröffentlichungen von Bilddokumenten sind Bildbände der Städte Echt (LAUGS 1970), Erkelenz (PINZEK 1966) und Rheindahlen (LÖHR 1971) zu nennen, die jedoch wegen der teilweise unzureichenden Kommentierung in ihrer Aussagekraft gemindert sind.

(108) So stellt z. B. die städtische Chronik von Heinsberg 1891, ein Jahr nach Eröffnung der Eisenbahnlinie Heinsberg-Lindern (an der Linie Aachen-Düsseldorf), fest: „Es zeigt sich immer mehr, daß

derung des platten Landes an die Kleinstädte, die gesteigerten Konsumbedürfnisse der Landbevölkerung haben zweifellos die Entwicklung begünstigt, wenn auch vielfach die entscheidenderen Anstöße durch den Bevölkerungszuwachs in den Städten selbst ausgegangen sein dürften. Die städtische Bevölkerung hat allerdings schon damals nicht ihren gesamten Bedarf am Orte selbst decken können und wollen.

STOLLENWERK (1927, S. 18) schreibt über die Verhältnisse in Jülich:

„Wenn sich nun der Kleinstadtcharakter insofern übel bemerkbar macht, daß gerade das kaufkräftigere Publikum mit Vorliebe die notwendigen Waren in den größeren Nachbarstädten einkauft — teils weil es dort besser und billiger bedient zu werden glaubt, ein Grund, der auch oft andere Kreise in die Nachbarstädte führt —, so bleibt für den Einzelhandel doch immer der große Vorzug der Kleinstadt, die Einwohner der ganzen ländlichen Umgebung als kaufendes Publikum anzuziehen. Fast alle Geschäfte sind auf die Landschaft eingestellt. (. . .) Aus dem Interesse an dem Verkehr mit der Landbevölkerung entspringt auch die gerade von den Kreisen des Einzelhandels stets an den Tag gelegte tätige Anteilnahme für die Erhaltung der in der Kleinstadt sitzenden Behörden und den Ausbau der Verkehrsverbindungen“.

Die Kleinstädte haben zweifellos auch eine wichtige Rolle gespielt für den Ausbreitungsprozeß neuer Gewerbe, wie sie im Zuge der Industrialisierung in großer Zahl auftraten. Auch dies kann hier nicht weiter verfolgt werden.

3.25 Staatlich auferlegte Funktionen

Die zentralen staatlichen Verwaltungsfunktionen

Die Kreisbehörden dienten ursprünglich vorwiegend dazu, staatliche Verwaltungsmaßnahmen durchzuführen und Kontrollfunktionen wahrzunehmen. Nachdem 1887 eine neue Kreisordnung in Kraft getreten war, änderte sich dies in Richtung auf eine stärkere Selbstverwaltung. Es kam nun u. a. zur Gründung kreiseigener Unternehmen (Kleinbahnen, Wasser- und Elektrizitätswerke, Kreditinstitute, Schulen). Dadurch wurde die Zentralität der Verwaltungssitze beträchtlich verstärkt. Der vergrößerte Personal- und Raumbedarf der Verwaltungen (109) zwang zur Errichtung von Büro- und Repräsentationsbauten; bis dahin hatten frühere Wohnhäuser ausgereicht.

Die zu Beginn der preußischen Zeit geschaffene Gebietseinteilung erfuhr bis zur Neugliederung von 1929 und 1932 keine entscheidenden Veränderungen. In zwei Fällen wurden Kreisbehörden zugunsten der nominellen Hauptorte verlagert (Bergheim 1865, Grevenbroich 1886).

Aufgrund des „Gesetzes über die kommunale Neugliederung des Rheinisch-westfälischen Industriegebietes“ vom 29. 7. 1929 wurden die Kreise Krefeld

durch die Eröffnung der Eisenbahn Heinsberg der Mittelpunkt für weite Landstriche geworden ist. Die zahllosen Frachtfuhrwerke, die namentlich Brennmaterialien und Kunstdünger hier abholen und die Erzeugnisse der Hausindustrie und des Ackerbaues hierher bringen, und Personen, welche die Eisenbahn von Norden, Osten, Süden und Westen aufsuchen, haben den Geschäftsverkehr gehoben“ (zit. n. HVZ v. 1. 7. 1969).

(109) Die Kreisbehörde in Erkelenz z. B. hatte 1895 erst 8 Beschäftigte, 1927 bereits 53 (Kreis Erkelenz, Verwaltungsbericht 1927, S. 4).

und Kempen, Grevenbroich und Neuß zusammengelegt. Der Landkreis Gladbach entfiel, da nach Gladbach und Rheydt nun auch Viersen zur kreisfreien Stadt erhoben wurde. Als weitere Neugliederungsmaßnahme erfolgte 1932 die Zusammenlegung der Kreise Geilenkirchen und Heinsberg, von denen letzterer den Sitz der Verwaltung an Geilenkirchen (und einen Teil der Gemeinden auf dem rechten Rurufer an den Kreis Erkelenz) verlor. Damit wurde dem Vorschlag des Gutachters Dr. R. Schmidt, Essen (110), alle drei genannten Kreise zusammenzulegen (unter Ausschluß der an den Landkreis Aachen angrenzenden und mit ihm eng verflochtenen Bergbaugemeinden), nicht entsprochen, eine Entscheidung, die sich wie auch die übrigen Regelungen als wenig befriedigend erweisen sollte und inzwischen revidiert worden ist (s. dazu S. 109 f.).

Von den Kleinstädten des Untersuchungsgebietes wurde also nur eine, nämlich Heinsberg, benachteiligt, dagegen Grevenbroich (und das hier nicht zu behandelnde Kempen) — theoretisch — gestärkt. Für die praktische Verwaltungsarbeit brachte die Neugliederung, wie FABER (in: Institut f. Landeskunde 1963, S. 215) herausstellt, keine entscheidenden Verbesserungen, da man davon absah, gleichzeitig die Zuständigkeitsbereiche der übrigen Behörden neu abzugrenzen. In dem nunmehrigen Kreis Geilenkirchen-Heinsberg wurden nicht einmal die Kreisbehörden konsequent an dem neuen Kreissitz Geilenkirchen konzentriert, vielmehr hielt man an einer Zweipoligkeit fest. Dadurch konnte es keiner der beiden Städte gelingen, zum Mittelpunkt des gesamten Kreisgebietes zu werden.

Die sonstigen staatlichen Verwaltungsbehörden waren ebenfalls Wandlungen unterworfen bzw. wurden um neue vermehrt (1920 Finanzämter, Arbeitsämter, Kulturämter u. a.). Dies betraf ausschließlich die Kreisstädte.

Die Justizverwaltung

In der Justizorganisation traten ebenfalls Veränderungen auf, von denen die wichtigste die Aufwertung Gladbachs zum Sitz eines Landgerichts war (1906). Ein Teil der Amtsgerichte (vor 1879 Friedensgerichte) wurde ihm unterstellt und damit aus den Bindungen an die Städte Aachen, Köln und Düsseldorf gelöst.

Die singulären staatlichen Funktionen

In der Zollverwaltung wurde 1873 das Hauptzollamt in Wassenberg aufgehoben, so daß nur Aachen und Kaldenkirchen übrig blieben. 1920 erhielt die Stadt Heinsberg eine derartige Behörde, nachdem sich die Einzugsbereiche der schon bestehenden als zu groß erwiesen hatten (111).

Die militärischen Einrichtungen

Die bedeutendste Veränderung war hier die Schleifung der Festung Jülich im Jahre 1860, eine für die wirtschaftliche und bauliche Ausdehnung der Stadt notwendige Voraussetzung. Die Garnison blieb jedoch bestehen in Form einer Unteroffizierschule und -vorschule (800 Mann). Dazu kam das Landwehr-Bezirkskommando (112).

(110) SCHMIDT, R. (o. J.)

(111) HVZ vom 1. 7. 1969

(112) OFFERMANN-SBRÜCKMANN (1912, S. 63)

Die Stadt Erkelenz erhielt 1867 wieder ein Landwehr-Bezirkskommando, für das ein eigenes Gebäude errichtet wurde. 1898 wurde jedoch das Kommando nach Rheydt verlegt (113).

In der Besatzungszeit nach dem Ersten Weltkrieg (1918 – 1926) waren außer in Jülich auch in Erkelenz französische und belgische Truppen stationiert, für die besondere Unterkünfte gebaut wurden (114).

Verkehrsfunktionen

Mit der Entwicklung der Eisenbahn trat der Ausbau des staatlichen Fernstraßennetzes in den Hintergrund. Neuansätze zeigten sich erst in den Autobahnprojekten der Zwischenkriegszeit (s.S.113f.) die jedoch nicht ausgeführt wurden.

Die Verstaatlichung der Eisenbahnen brachte für die Verkehrssituation der Kleinstädte keine entscheidenden Veränderungen, sieht man einmal von den Stich- und Nebenbahnen, die noch gebaut wurden, ab. Allerdings wurde die Stadt Jülich Standort einer der großen Reparaturwerkstätten (115). Die Anlage wurde während des Ersten Weltkrieges in der Gemarkung der (eingemeindeten) Nachbargemeinde Selgersdorf errichtet, da Jülich selbst nicht genügend Gelände besaß. Die Stadt hatte sich an den Grunderwerbskosten beteiligt, da sie sich von dem Projekt eine Besserung ihrer Finanzlage und positive Auswirkungen auf die Entwicklung der Industrie erhoffte, die derzeit nur eine Zuckerrafinerie und einige Papierfabriken umfaßte. Auch scheint der Gedanke gereizt zu haben, daß die Arbeitskräfte Staatsarbeiter sein würden, die – wie STOLLENWERK (1927, S.29) es ausdrückt – „in ihrer Gesinnung und ihrem Streben der als Bürger geschätzten Beamtenklasse nahestehen“. Die Entwicklung verlief jedoch anders als erhofft. Von den zeitweise bis zu 2.000 Arbeitskräften konnte trotz reger Bautätigkeit nur ein Teil auf Jülich selbst (Siedlung Heckfeld) konzentriert werden; der überwiegende Teil pendelte (116). Die stimulierende Wirkung auf die Industrie blieb aus; vielmehr wechselten Arbeitskräfte von der Privatindustrie zu diesem Staatsbetrieb über, der bessere soziale Leistungen bot.

Provinzialanstalten

Auch die Provinzialverwaltung schuf neue Einrichtungen, hauptsächlich sozialer Art. Hatte sie um 1830 im Untersuchungsgebiet nur eine Arbeitsanstalt (für Bettler, Landstreicher) in dem Dorf Brauweiler bei Köln unterhalten, errichtete sie nun – unter dem Vorzeichen einer größeren Selbstverantwortlichkeit – in Süchteln eine Landesheilanstalt (1906). Zahlreiche Orte hatten sich um diese Einrichtung beworben, doch konnte Süchteln mit dem günstigsten Grundstücksangebot aufwarten (117). 1921 kam noch die „Rheinische Orthopädische Landes-kinderklinik“ dazu.

(113) GASPERS-SELS (1926, S. 73)

(114) LENNARTZ in: HKE (1968, S.140 ff.)

(115) STOLLENWERK (1927, S.28 ff.); s. auch HKJ (1956, S. 17 - 25)

(116) Nach WILLEMS (1934, S. 122) mußten 1927 „noch rund 1300 der bei der Werkstätte beschäftigten Leute von auswärts mit besonderen Zügen täglich aus den Nachbarstädten Düren, Eschweiler, Stolberg, Aachen und M. Gladbach herangeschafft werden.“

(117) Festschrift Süchteln (1958, S.139 ff.)

3.3 Größen- und bedeutungsmäßige Differenzierung der Kleinstädte

In der frühindustriellen Zeit hatte es im Untersuchungsgebiet außer den Vororten nur kleine Städte und Flecken gegeben. Diese waren in sehr verschiedenartiger Weise und Stärke in das Funktionsgefüge integriert. In dem Zeitraum von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis 1925 vertieften sich die bestehenden Unterschiede. Differenzierend wirkte in erster Linie die Industrialisierung, da von ihr die stärksten Wirkungen auf die übrigen Funktionsbereiche und die Verteilung der Bevölkerung ausgingen.

Konzentrationen von Fabrikbetrieben entstanden vor allem in den Stadtgemeinden Gladbach, Rheydt und Viersen. Die Bevölkerungsentwicklung spiegelt das deutlich wider:

	Gladbach	(davon Dahlen)	Rheydt	Viersen
1871	41,9	6,2	13,8	18,5
1885	63,1	6,0	22,7	22,2
1895	80,0	6,7	30,1	22,8
1905	98,6	7,6	40,1	27,5
1925	115,3	?	45,1	32,1

(Einwohner in Tausend, Gebietsstand von 1925)

Quelle: Gemeindestatistik des Landes NRW, Bevölkerungsentwicklung 1871 — 1961 (Beitr. z. Stat. d. Landes NRW, Sonderreihe Volkszählung 1961, H. 3c), Düsseldorf 1964

Bei der Interpretation dieser Zahlen ist zu bedenken, daß die besondere Art und Weise, wie sich während der Industrialisierung die Bebauung von den städtischen Kernen ausgehend ausdehnte (Wachstumspitzen entlang der Verkehrswege), es unmöglich macht, wie noch in der frühindustriellen Zeit von der Vorstellung eines geschlossenen städtischen Baukörpers auszugehen. Vielmehr verzahnten sich in den Randgebieten der Gemeinden ländlich-beharrende mit städtisch überformten ländlichen Wohnplätzen sowie mit Neubaugebieten städtisch-industriellen Ursprungs.

Das Gemeindegebiet von Gladbach umfaßte nach Eingemeindungen im Jahre 1921 (Gladbach-Land, Neuwerk und Dahlen) mehrere ländliche, noch nicht überformte Wohnplätze sowie eine Kleinstadt (Dahlen), griff andererseits mit den sozialen Einrichtungen im Hardter Wald (118) auf das Gebiet einer Nachbargemeinde über. Insgesamt ist die Zahl für das eigentliche Stadtgebiet niedriger zu veranschlagen. Stellt man dies in Rechnung, so hatte Gladbach bereits vor 1871 die statistische Mittelstadtgrenze von 20.000 Einwohnern überschritten. 1925 dürfte es die Großstadtgrenze von 100.000 Einwohnern erreicht haben, vorausgesetzt, man rechnet die überformten, aber teilweise noch räumlich isolierten Wohnplätze am Rande des eigentlichen städtischen Verdichtungsgebietes mit.

(118) Lungenheilstätte für weibl. Personen (1804), Walderholungsstätte (1905), Städtische Waldschule für lungenkranke Kinder (1907), Städt. Kinderheilstätte (1910), Genesungsheim des Verbandes der Allgemeinen Ortskrankenkassen (1913).

Das Gemeindegebiet von Rheydt wurde im Vergleich zu Gladbach in stärkerem Maße von der städtischen Bebauung ausgefüllt, so daß hier die Einwohnerzahlen ein deutlicheres Bild abgeben. Die Mittelstadtgrenze war also etwa 1880 erreicht. Bei Viersen dürfte dies erst nach dem Ersten Weltkrieg der Fall gewesen sein. Nach der Volkszählung von 1900 hatte die Gemeinde zwar schon knapp 25.000 Einwohner, doch lebten davon nur ca. 14.000 im eigentlichen „Stadtbezirk“.

Der Aufstieg von der Kleinstadt zur Mittel- bzw. Großstadt (im Sinne der Statistik) war die Folge hoher Wanderungsgewinne. Die Zuwanderer stammten wohl zum größten Teil aus der näheren Umgebung, und zwar vor allem aus den Gebieten, in denen die Hausindustrie stark vertreten gewesen war, aber durch die Mechanisierung verdrängt und nicht sofort in ausreichendem Maße durch neue Erwerbsmöglichkeiten ersetzt wurde.

Den Umfang der Wanderungsverluste bzw. -gewinne veranschaulichen folgende Zahlen für vier Kreise des Untersuchungsgebiets (in v. H. der Ausgangszahl):

Kreis	1871—1880	1880—1890	1890—1900	1900—1910	1910—1925
Erkelenz	— 7.3	— 13.5	— 7.9	— 4.5	+ 1.1
Heinsberg	— 6.8	— 10.7	— 8.2	— 2.5	+ 2.7
Geilenkn.	— 5.2	— 10.9	— 6.4	— 3.6	+ 15.3
Jülich	— 6.1	— 10.1	— 8.6	— 5.6	— 1.8

(nach NOLDEN 1937, S.10, Tab.7)

Da in den Kreiszahlen auch die von der Abwanderung weniger betroffenen Städte und ländlichen Industriestandorte enthalten sind, müssen die Verluste der übrigen Teile noch etwas höher veranschlagt werden, als es in den obigen Werten zum Ausdruck kommt.

Daß die Wanderungsverluste nach 1890 langsam wieder geringer wurden, lag teilweise an der Verbesserung der Nahverkehrsverhältnisse, die das Pendeln (und damit das Beibehalten des Wohnsitzes) erlaubten, wengleich die langen Arbeitszeiten immer noch gewisse Grenzen setzten.

MAYER (1934, S. 145) berichtet über die Dörfer Dalheim und Arsbeck an der 1878 eröffneten Eisenbahnlinie Gladbach-Roermond: „Der Niedergang der Hausweberei hatte manche Familie veranlaßt, ihren Wohnsitz nach Rheydt oder Mönchengladbach zu verlegen, um die dortigen Fabriken zu besuchen. Andere fuhren mit den 1888 von der Eisenbahn eingelegten Arbeiterzügen täglich zur Fabrikarbeit nach Rheydt oder Mönchengladbach. Diese Arbeiterzüge mit Wochenfahrkarten zu erheblich ermäßigten Preisen verkehrten anfänglich aber nur von Mönchengladbach bis Wegberg. Trotzdem gingen viele Arbeiter von Arsbeck täglich nach Wegberg, um diese Züge zu benutzen. Fahrräder waren Ende der 1880er Jahre noch selten und teuer.

Ab 23. Mai 1893 wurden die Arbeiterzüge von Mönchengladbach bis nach Dalheim durchgeführt. Der Zug wurde zu Anfang schon von durchschnittlich 25 - 30 Arbeitern benutzt. Die Benutzerzahl vermehrte sich von Monat zu Monat und stieg bis auf durchschnittlich 100 Arbeiter ab Arsbeck und 30 ab Dalheim“.

Das aufkommende Pendlertum drückte die Wachstumsgeschwindigkeit der Zielorte herab; dafür wurden die Stadt-Umland-Beziehungen, die ja in der frühindustriellen Zeit durch das Verlagssystem sehr eng gewesen, mit der Me-

chanisierung aber fast vollständig abgerissen waren, in neuer Form wieder angeknüpft. Sie blieben nicht einseitig zentripetal; mit den starken Bevölkerungskonzentrationen entstand um die Jahrhundertwende der Wunsch nach Naherholungsmöglichkeiten. Das Wald- und Seengebiet an Schwalm und Nette wurde seitdem punktwise erschlossen; Tüschbroicher Mühle mit Ausflugslokal und Kahnweiher, Hariksee und Kriekenbecker Seen, Wassenberg mit dem parkartig umgeformten Waldkomplex des „Judenbruchs“ sind frühe Zeugnisse dieser großstädtischen Überformung.

Die Tatsache, daß in Gladbach, Rheydt und Viersen die Bevölkerungszahl so stark anwuchs, blieb nicht ohne Auswirkung auf die kommunale Entwicklung: 1888 schied Gladbach aus dem Landkreis aus, 1907 folgte Rheydt. Dazu kamen Eingemeindungen; Rheindahlen, Gladbach-Land und Neuwerk nach Gladbach (1921), Odenkirchen, Giesenkirchen und Schelsen nach Rheydt (1929). 1929 schließlich wurde der gesamte Raum des ehemaligen Landkreises Gladbach, jedoch ohne Korschenbroich und Viersen wie auch ohne die Gemeinde Wickrath (Krs. Grevenbroich), die alle funktional und siedlungsmäßig mit ihm verbunden waren, zu der Großstadt Gladbach-Rheydt zusammengefaßt (1925: ca. 194.000 Einw.) (119). Gleichzeitig wurde nun auch Viersen kreisfreie Stadt, nachdem bereits um 1910 erste Anstrengungen in dieser Richtung unternommen worden waren. Ein Zusammenschluß mit den Nachbarstädten Dülken und Süchteln scheiterte an deren Widerstand, desgleichen die von der Regierung beabsichtigte Eingliederung Viersens in den Landkreis Kempen-Krefeld, da weder Viersen selbst noch der Kreis Kempen-Krefeld dem zustimmen wollten (120).

Außer an den Funktionen, der Einwohnerzahl, der raumprägenden Kraft und der Kommunalverfassung läßt sich auch an der baulichen Struktur ablesen, daß die drei Städte den kleinstädtischen Rahmen gesprengt haben.

In Gladbach, das eindeutig den größten Vorsprung gegenüber der Masse der Kleinstädte herausholte, setzte der eigentliche städtebauliche Anpassungsprozeß an die neu erworbene Position erst in der Gründerzeit allmählich ein. Wie die Beschreibung THUNs (1879, s. Anhang IV) erkennen läßt, war davon anfangs noch nichts zu spüren. Der alte Stadtkern bot durch die starke Zersplitterung der Grundstücke und die orographischen Verhältnisse keine direkten Möglichkeiten einer aufwertenden Umgestaltung; die Bautätigkeit erstreckte sich daher hauptsächlich in östlicher Richtung (Bahnhof) entlang der Ausfallstraße nach Krefeld (heute Hindenburgstraße, Hauptgeschäftsstraße (121)). Der erste städtische Bebauungsplan (1863) begegnete der radialen Ausuferung durch Ausweisung eines Schachbrettmusters. Die Errichtung zahlreicher repräsentativer öffentlicher Gebäude (das bekannteste: Kaiser-Friedrich-Halle im Jugendstil) trug der Entwicklung auch in urbanistischer Hinsicht Rechnung.

Auch Rheydt wuchs erst allmählich über die kleinstädtische Position hinaus, ohne jedoch an Gladbach heranzureichen. Hatte die Stadt bereits in den 1830er Jahren dem noch dörflichen Siedlungsbild durch die Anlage eines Marktplatzes

(119) Die Verbindung wurde jedoch 1933 auf Betreiben bestimmter Kreise in Rheydt wieder gelöst.

(120) Inzwischen (1970) sind beide Vorstellungen, der Zusammenschluß mit Dülken und Süchteln wie auch die Angliederung an den Kreis Kempen-Krefeld, Wirklichkeit geworden.

(121) vgl. die Beschreibung des Zustands um 1930 bei DRESCHHOFF (1934, S. 36 ff.)

städtisch-bürgerlichen Zuschnitt zu geben (122), so wiederholt sich dieser Vorgang um die Jahrhundertwende mit dem Bau eines neuen Rathauses (s. Bilder 7 u. 8).

Am geringsten blieb der Abstand gegenüber der Stufe der Kleinstädte bei Viersen. Hier wuchs die Kernsiedlung mit dem südlich gelegenen Dorf Rintgen zusammen. Neue städtebauliche Akzente, die über den kleinstädtischen Charakter hinausgewiesen hätten, wurden nur vereinzelt gesetzt (z. B. Festhalle 1912). Die Außenbezirke wahrten ihren ländlichen Charakter.

Haben also infolge der industriellen Entwicklung drei der Kleinstädte ihre Position verbessern können, so haben sich andererseits einige ländliche Ortschaften der Position der Kleinstädte genähert. Hierzu gehören Orte wie Hochneukirch, Jüchen, Wickrath, Grefrath im Textilrevier, ferner Bergbausiedlungen wie Würselen, Alsdorf u. a.

Die Gruppe der Kleinstädte muß also in ihrer Zusammensetzung neu bestimmt werden.

(122) STRAUSS (1897, S. 73 ff., m. Plänen)

4. Die Stellung der Kleinstädte im Siedlungsnetz um 1925

4.1 Neubestimmung der Kleinstädte

Im Jahre 1925 zählte das Untersuchungsgebiet außer den traditionellen Vororten 17 Städte. Rechtsgrundlage war die preußische Städteordnung von 1856, die nur zwei Titularstädte, nämlich Geilenkirchen und Grevenbroich, nicht anerkannt hatten. Unter diesen 17 Städten befanden sich sämtliche 14 Orte, die in der Aufstellung für 1828 als Städte (im Sinne der derzeit gültigen Regelung) aufgeführt sind (s. Tab. 1), allerdings hatte von diesen (Rhein-)Dahlen die kommunale Selbständigkeit durch die Eingemeindung nach Gladbach verloren. Odenkirchen folgte 1929.

Wie im vorigen Kapitel gezeigt wurde, hatten sich die drei Städte Gladbach, Rheydt und Viersen über den Rahmen dessen, was als Kleinstadt anzusehen ist, hinausentwickelt.

Neu hinzugekommen waren die vormaligen Flecken Linnich (1846) und Herzogenrath (1919) sowie das Dorf Würselen (1924).

Die Einwohnerzahlen der 14 kleineren Stadtgemeinden (s. Tab. 6) lagen zwischen 20.000 (Odenkirchen) und 2.200 (Linnich); gegenüber 1828 sind beträchtliche Rangverschiebungen festzustellen. Die Diskrepanz zwischen den Zahlen für die Gemeinde und denen für die Stadt im engeren Sinne ist geblieben. Es ist deshalb die Größenordnung der Stadt jeweils gesondert angegeben.

Auf limburgischer Seite ist nur Sittard als Kleinstadt anzusehen.

4.2 Die Integration der Kleinstädte in das Funktionsgefüge — *synthetische Betrachtung der einzelnen Funktionen*

Vorbemerkung:

Nachdem in Kapitel 3 die Wandlungen der verschiedenen Funktionsbereiche dargestellt worden sind, ist nunmehr das Ergebnis für die Kleinstädte zu erfassen. Hierbei kommt es nicht allein darauf an, festzustellen, an welchen Funktionen die einzelne Stadt beteiligt war, sondern auch, wie stark die jeweilige Funktion ausgebildet war. Letzteres ist wegen teilweise großer Lücken in den Quellen nur annäherungsweise möglich. Es wird hier so verfahren, daß normativ ein mittleres Niveau formuliert wird, das von der „typischen“ Kleinstadt erreicht werden sollte und daß Übereinstimmung mit bzw. Abweichung von diesem Niveau nach oben und unten in einer Übersicht angegeben wird (s. Tab. 6).

4.21 Integrationsgrade der Kleinstädte

Vergleicht man die Eintragungen für die einzelnen Städte miteinander, so zeigt sich, daß nur ein Teil der Städte in der geforderten Form in das Funktionsgefüge integriert war.

Die breiteste Beteiligung erreichten die Städte, die Hauptorte von Kreisen waren, dazu Dülken und Odenkirchen, die ebenfalls zentrale Behörden besaßen

(Dülken: Amtsgericht, Kataster- und Finanzamt, Odenkirchen: Amtsgericht und Katasteramt). Neben der Verwaltungsfunktion besaß diese Gruppe Bedeutung für die Landwirtschaft ihres Umlandes. Das hing damit zusammen, daß eine der Hauptaufgaben der Kreisverwaltung die Förderung der Landwirtschaft war, und daher für verschiedene Einrichtungen, die daraus resultierten, der Verwaltungssitz als Standort gewählt wurde. In allen diesen Städten war auch die Industrie vertreten; in Geilenkirchen und Heinsberg fiel sie allerdings kaum ins Gewicht, jedoch ist im Falle Heinsbergs zu berücksichtigen, daß in der Nachbargemeinde Oberbruch ein Großbetrieb mit mehr als 5.000 Beschäftigten lag.

Die restlichen Städte, d. s. (Rhein-)Dahlen, Herzogenrath, Kaldenkirchen, Linnich, Süchteln, Wevelinghoven und Würselen, waren weniger vielseitig in ihren Funktionen. Mit ihnen konkurrierten einige Orte, die rechtlich nicht zu den Städten zählten, so vor allem Bergheim (Kreissitz), Bedburg, Lobberich und andere. Eine exakte Grenze zu ziehen, ist nicht möglich und wohl auch nicht sinnvoll.

Die Aufteilung des Funktionskomplexes auf mehrere benachbarte Ortschaften (s. S. 58 f.) kommt weiterhin vor:

Heinsberg: Kreisverwaltung, Katasteramt; Finanzamt in Wassenberg, Industrie in Oberbruch;

Wevelinghoven: Bahnhof in Kapellen.

4.22 Integrationsweisen der Kleinstädte

Die Unterschiede, die hinsichtlich der Art und Weise, wie die einzelnen Städte in das Funktionsgefüge integriert waren, in der frühindustriellen Zeit bestanden hatten, waren keineswegs ausgeglichen worden. Einige Vergleiche mögen dies verdeutlichen.

Jülich hatte die führende Position als Verkehrsknotenpunkt eingebüßt. Das Vorhandensein mehrerer Eisenbahnanschlüsse (nach Aachen, Düren, Eschweiler, Gladbach, Dalheim, Geilenkirchen-Kreisbahn!) war kein Ersatz für die frühere Position im Fernstraßennetz, vor allem, weil eine durchgehende Verbindung Köln-Aachen nicht zustandekam. Das Reichsbahnausbesserungswerk, das gewissermaßen als Entschädigung anzusehen ist, bot keinen wirklichen Ausgleich, verstärkte vielmehr die Abhängigkeit der Stadt von staatlichen Entscheidungen und hat keine stimulierende Wirkung auf die industrielle Entwicklung gehabt. Diese war aber immerhin stark genug (Papierindustrie/Zuckerindustrie), um sich gegenüber der frühindustriellen Zeit in den Vordergrund zu schieben. Da auch die landwirtschaftlichen Folgefunktionen an Gewicht gewonnen haben, kann man zusammenfassend feststellen, daß das Funktionsgefüge Jülichs nun breiter und ausgeglichener war.

Bei Linnich stand nach wie vor die Marktfunktion an erster Stelle. Neue Funktionen waren hinzugekommen (Gewerbe: Kunstanstalt für Glasmalerei; Lehrerseminar), jedoch ohne die Grundstruktur entscheidend zu verändern.

Für die Stadt Kaldenkirchen war — stärker noch als in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts — die Grenzlage maßgebend, seitdem sie zu ihrer Funktion als Grenzübergangsstelle des Straßenverkehrs diejenige eines Grenzbahn-

hofs hinzugewinnen konnte. Auch ihre Industrie (Tabakverarbeitung, Dachziegelherstellung u. a.) unterlag weitgehend den besonderen Bedingungen, die sich aus der Grenzlage in Verbindung mit der Lage im Verkehrsnetz ergaben.

Die industrielle Funktion war am stärksten ausgeprägt in den Städten Odenkirchen und Dülken. Letztere wies die vielseitigere Struktur auf; Den Bemühungen der Stadtverwaltung unter dem Bürgermeister Kaspar Voss war es zu verdanken, daß sich auch solche Betriebe niederließen, die nicht dem traditionellen Textilsektor angehörten.

Die unterschiedliche funktionale Ausprägung der einzelnen Städte spiegelt sich in den Einwohnerzahlen wider.

Ein Zuwachs an landwirtschaftlichen Folgefunktionen hat für das Wachstum wenig ausgemacht; die Wirkung lag mehr darin, daß die Beziehungen zwischen Stadt und ländlicher Umgebung intensiver wurden. Eine Gemeinde wie Linnich war überhaupt nicht an einem Einwohnerzuwachs interessiert. Da hier ausgedehnte Allmendweiden vorhanden waren, hätte es eine Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Lage der alteingesessenen Bürger bedeutet, wenn die Zahl der Nutzungsberechtigten durch Zuzüge vermehrt worden wären. Es ist daher nicht verwunderlich, daß die Stadt zeitweise ein Bürgereinzugsgeld erhob, um sich vor dem Zustrom finanzschwacher Personen zu schützen⁽¹⁾.

Bei der Industrie war die Wirkung unterschiedlich; am ehesten hat die Textilindustrie einen Zuwachs bewirkt, was ja schon für Gladbach, Rheydt und Viersen festgestellt wurde. Bei Odenkirchen, Dülken und Süchteln führte das Wachstum nicht über den kleinstädtischen Rahmen hinaus. Für die bauliche Entwicklung war wichtig, daß dieses Wachstum langsam, jedoch nicht stetig, sondern in Anlehnung an den schwankenden Konjunkturverlauf, erfolgte. Es fehlen daher so ausgedehnte, baulich und sozial gleichförmige Siedlungskomplexe, wie sie bei den Siedlungen des Steinkohlenbergbaus vorkamen.

Ein großer Teil der städtischen Industriebetriebe beschäftigte einen mehr oder weniger hohen Anteil von ländlichen Arbeitskräften (Pendlern) und wirkte so nicht unmittelbar auf die größenmäßige Entwicklung ein. Zudem war bei manchen Betrieben die Beschäftigungslage schwankend, so daß hier nur Personen zu finden waren, die einen Rückhalt in der Landwirtschaft hatten, sei es als Kleinbauern, sei es als Landarbeiter.

Über die Zuckerfabrik in Grevenbroich-Elsen berichtet die „Neußer Zeitung“ vom 27. 3. 1871: „Die hiesige Zuckerfabrik stellte in voriger Woche für dieses Jahr ihre Thätigkeit ein. In Folge dessen wurde der größte Theil der Arbeiter resp. Arbeiterinnen entlassen. circa 1500. Es ist gut, daß dieselben zu landwirtschaftlichen Arbeiten, wo der fleißigen Hände viele zu gebrauchen sind, übergehen können.“

Diese Verhältnisse waren zweifellos nicht dazu geeignet, die Arbeitskräfte dauerhaft an die Stadt selbst zu binden.

Auch die Arbeiterschaft des Glanzstoffwerks Oberbruch war weit gestreut (1929: ca. 700 in Oberbruch ansässig, über 3.000 aus anderen Gemeinden). Auf

(1) Nach SCHUBERT (1925, S. 159) hatte die französische Regierung das Bürgereinzugsgeld abgeschafft. Preußen führte es für Gemeinden mit französischer Gemeindeordnung (linksrhein. Teil d. Rheinprovinz) durch Kabinettorder von 1836 und 1839 wieder ein. Erst 1867 entfiel es endgültig. S. auch REINICK (1865, III, S. 721). Das Einzugsgeld betrug 10 Tlr.

diese Weise profitierten weder Oberbruch selbst (1905: 1.601 Einw., 1925: 3.492 Einw.) noch Heinsberg (2.405/3.256), im Gegenteil: Der Umstand, daß der Kreis steuerlich stark von diesem einen Unternehmen abhing — die Gemeinde Oberbruch brachte 1929 alleine ca. 65% der Kreissteuern auf (2) —, hat wesentlich dazu beigetragen, daß er 1932 aufgelöst und das Kreisgebiet auf die Nachbarkreise Geilenkirchen und Erkelenz aufgeteilt wurde. Da die Stadt Heinsberg die Kreisstadtfunktion verlor, es ihr andererseits nicht gelang, Oberbruch einzugemeinden, liegt hier ein Beispiel dafür vor, wie die Entstehung eines Großunternehmens die kleinstädtische Entwicklung gefährdete.

Positiver war beispielsweise die Niederlassung der „Internationalen Bohrergesellschaft“ für Erkelenz. Zahlreiche Facharbeiter und Techniker zogen zu. Sie wohnten zunächst (als „Kostgänger“) in der Stadt selbst, in der dadurch die Wohndichte zunahm. Die bald einsetzende Bautätigkeit, die eine „Neustadt“ im Bereich zwischen Stadtkern und Eisenbahn entstehen ließ, fing diese Entwicklung auf (Bild 3). Es war teils privater, teils genossenschaftlicher Ausbau; Werkswohnungen gab es nicht. Die Tatsache, daß die Fluktuation in der Belegschaft gering war, erleichterte die soziale Integration in die alteingesessene Bürgerschaft.

4.23/4.3 Die Struktur des Städteneetzes (auf der Stufe der Kleinstädte) im Vergleich mit dem Zustand um 1830

Der Rahmen von Groß- und Mittelstädten hatte im wesentlichen keine bedeutungsmäßigen Einbußen erlitten. Zwar hatten die Städte an der Nordwestflanke des Untersuchungsgebiets — Roermond und Venlo — mit dem industriellen Aufschwung diesseits der Grenze nicht mithalten können, doch war nunmehr Gladbach-Rheydt auf der Grundlage der Textilindustrie zu einer zweipoligen großstädtischen Agglomeration aufgestiegen.

Dies hat die Entwicklung der in der Nachbarschaft gelegenen kleinen Städte und Flecken begünstigt und sich selbst auf ländliche Ortschaften ausgewirkt. Was die kleinen Städte betrifft, so wurden sie nicht zu Satelliten degradiert, sondern bildeten nach ihrer kommunalen Ausstattung wie nach der branchenmäßigen Ausrichtung ihrer Industrie eigenständige Kerne. Nur Rheindahlen, das verhältnismäßig schwach in das Textilrevier eingegliedert war, hatte begonnen, sich Gladbach unterzuordnen, was durch die Eingemeindung (1921) sanktioniert wurde.

Im nordwestlichen Vorfeld Kölns blieb die vorhandene Konstellation gewahrt: Erst an der Erft waren kleine städtische Kerne anzutreffen, die ihre Bedeutung hatten ausbauen können. Grevenbroich und Bergheim, die nun auch de facto Sitze der Kreisbehörden geworden waren, erlebten den stärksten Aufschwung; nach ihnen ist nur noch Bedburg zu nennen; Wevelinghoven war zugunsten von Grevenbroich in den Hintergrund getreten und ist an die Grenze dessen gerückt, was man als Kleinstadt bezeichnen kann. Das Städtenez wurde somit in diesem Bereich von drei Städten, nämlich Grevenbroich, Bedburg und Berg-

(2) WILLEMS (1934, S. 123)

heim getragen, die jedoch den Status einer Landgemeinde behielten. Wirtschaftliches Fundament waren einerseits Funktionen, die aus der Landwirtschaft resultierten (Zuckerfabriken, Handel), andererseits industrielle Funktionen, besonders solche, die mit dem Braunkohlenbergbau und der Energiegewinnung aus Braunkohle zusammenhingen. Letztere bewirkten speziell bei Grevenbroich, daß die traditionelle Verflechtung mit dem Gladbacher Textilrevier überlagert wurde.

Im Bördengebiet zwischen Erft und Rur bestanden keine Ansätze einer städtischen Entwicklung. Die Orientierung auf die randlich gelegenen Städte (d. h. Grevenbroich, Bedburg und Bergheim sowie Jülich, Linnich und Erkelenz) blieb bestehen. Sieht man von Linnich und Bedburg ab, so beruhte der Aufschwung dieser Städte jedoch weniger darauf, daß sie ihren Bedeutungsüberschuß durch die Versorgung der Bördenbevölkerung mit Gütern und Diensten vergrößerten; folgenreicher war eindeutig die Industrie. Bei Erkelenz (Maschinenbau) und Jülich (Pappe) war sie unabhängig von den größeren Revieren Gladbach und Düren, während die Erftstädte in das Braunkohlenrevier, dessen Schwerpunkt ursprünglich in der südlichen Ville lag, einbezogen wurden.

Westlich der Rur waren die Städte Geilenkirchen und Heinsberg klein geblieben, weil sie keine Industrie heranziehen konnten, die ihnen spürbare Wanderungsgewinne gebracht hätte. Ihre Stellung war zwar im Vergleich zu den meisten übrigen Kleinstädten relativ schwach, doch bildeten sie echte Mittelpunkte für den ihnen zugeordneten ländlichen Raum, der seinerseits wirtschaftlich nicht sehr günstig strukturiert war. Das gleiche könnte für Sittard gesagt werden, wäre die Stadt nicht seit der Jahrhundertwende und verstärkt seit dem Ersten Weltkrieg zur Wohngemeinde für Beschäftigte der südlimburgischen Steinkohlenzechen (vor allem der 1920 in Betrieb genommenen Staatszeche „Maurits“ bei Geleen, 5 km sw des Stadtzentrums) geworden und dadurch rasch gewachsen.

Bis an Geilenkirchen heran reichte der Einzugsbereich Aachens. Hier war der Flecken Herzogenrath in die Gruppe der Kleinstädte aufgerückt, bedingt durch den Zuwachs an Industrie: Glaswerke, die auf der Basis örtlicher Quarzsandvorkommen entstanden, eine bedeutende Nadelfabrik, die 1870 aus Aachen hierher verlagert worden war. Durch den Steinkohlenbergbau hatten zwar verschiedene ländliche Gemeinden wie Alsdorf oder Würselen hohe Wanderungsgewinne zu verzeichnen, ohne daß bereits städtische Ansätze erkennbar gewesen wären.

Die schon in der frühindustriellen Zeit innerhalb des Untersuchungsgebiets angelegten Unterschiede in der funktionalen Struktur des Kleinstadtnetzes haben sich im Verlauf des Industrialisierungsprozesses verstärkt; dabei entstand aus einer Verdichtungsstelle des Netzes heraus (im Bereich von Gladbach) eine neue großstädtische Agglomeration mit mehreren städtischen Kernen von unterschiedlichem Gewicht. Das nordwestliche Kölner Umland blieb bis zur Erft weiterhin städteleer. Die Bevölkerungskonzentration im nördlichen Aacheener Raum führte nicht zu einer Verdichtung des Kleinstadtnetzes an dieser Stelle. In dem verbleibenden Bereich des Netzes wahrten die Kleinstädte ihre Position als Kleinstädte, mußten aber zum Teil Bedeutungseinbußen innerhalb einzelner Grundfunktionen hinnehmen. Wenn auch in erster Linie die Industrie dazu

beitrug, die infrastrukturelle Ausstattung den veränderten Erfordernissen anzupassen, so war doch für die Ausprägung des „städtischen Lebens“ wichtig, daß daneben auch andere Funktionen — etwa solche für die Landwirtschaft — eine vielseitige Verflechtung mit dem Umland herstellten.

5. Die Rolle der Kleinstädte in der Entwicklung des Funktionsgefüges seit dem Zweiten Weltkrieg

5.1 Allgemeine Entwicklung des Untersuchungsgebiets

In den 1930er Jahren sind im Untersuchungsgebiet keine Impulse zu registrieren, die den infolge der Industrialisierung erreichten Entwicklungsstand entscheidend beeinflußt hätten. Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde der Niederrhein eines der Ausgangsgebiete für die militärischen Operationen Deutschlands gegen die westlichen Nachbarstaaten, zugleich aber auch — als Vorfeld des Rhein-Ruhr-Gebiets — Hauptangriffsziel der Alliierten und entsprechend stark in Mitleidenschaft gezogen (1). Von den Kleinstädten wurden Jülich, Erkelenz, Geilenkirchen und Heinsberg am meisten zerstört (2).

Die evakuierte Bevölkerung kehrte unmittelbar nach Kriegsende zurück und begann unter schwierigsten Bedingungen mit dem Wiederaufbau. In Jülich nutzte man die Gelegenheit, eine Umlegung der innerstädtischen Grundstücke durchzuführen (3). Auf eine großzügige Neugestaltung, wie sie in der Planung zunächst vorgesehen war, glaubte man jedoch verzichten zu müssen, da gerade in den ersten Nachkriegsjahren noch keine Möglichkeiten eines wirtschaftlichen Wiederaufstiegs erkennbar waren, die eine solche Lösung nahegelegt hätten (s. Bilder 9 und 10).

Nach der Rückkehr der evakuierten einheimischen Bevölkerung setzte der staatlich gelenkte Zustrom von Vertriebenen und Flüchtlingen aus Mittel- und Ostdeutschland sowie aus volksdeutschen Gebieten ein. Da die Wirtschaft bald wieder in Gang kam und das Angebot an Arbeitsplätzen unter anderem durch die Ansiedlung von geflüchteten Industrieunternehmen erweitert werden konnte, ließ sich ein großer Teil der Vertriebenen und Flüchtlinge endgültig nieder.

Bei der Volkszählung 1961 betrug der Anteil dieses Personenkreises an der Gesamtbevölkerung in den Landkreisen und kreisfreien Städten des Untersuchungsgebiets mehr als 14 %. In den (kreisangehörigen) Kleinstädten lag der Prozentsatz vielfach sogar über dem Kreisdurchschnitt, wie Tabelle 7 zu entnehmen ist.

Mit dem Fortschreiten des wirtschaftlichen Aufschwungs in den 50er und 60er Jahren, an dem das neugeschaffene Land Nordrhein-Westfalen bekanntlich besonderen Anteil hatte, und mit der damit verbundenen Ausweitung des Dienstleistungssektors verstärkte sich die Tendenz zur Konzentration auf die großstädtischen Ballungsräume. Dabei gewann — besonders seit der „Kohlenkrise“ im Ruhrgebiet — die „Rheinachse“ mit den Zentren Köln und Düsseldorf-Neuß an Bedeutung. Gleichzeitig wurden im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft die Beziehungen zu den belgisch-niederländischen Häfen intensiviert.

(1) s. dazu die Karte der „Kriegsschadensregionen Westdeutschlands“ bei MÜLLER-MINY (1959)

(2) nähere Angaben bei KEYSER (1956, Ziffer 5 d).

(3) SCHEUER (1959)

Der Güterverkehr benutzte in zunehmendem Umfang die Straße. Zur ersten größeren linksrheinischen Autobahn wurde die Strecke von Köln nach Aachen mit Fortsetzung über Lüttich nach Antwerpen ausgebaut. Im Bau sind die Strecken Ruhrgebiet/Duisburg – Venlo und Düsseldorf/Neuß – Venlo als Zubringer zur teilweise fertiggestellten Autobahn Venlo – Eindhoven – Antwerpen. Die wachsende Verflechtung mit dem Westen bewirkt, daß der mittlere Niederrhein die Hemmnisse, die sich aus seiner Grenzlage – besonders seit der nationalsozialistischen Zeit – ergaben, überwindet und zu seiner früheren Funktion als Durchgangsraum zwischen dem Rhein-Ruhr-Gebiet und den Nordseehäfen zurückfindet.

Dieser Prozeß läßt auch die Position der niederländischen Nachbarprovinz Limburg in neuem Licht erscheinen. Die durch ihre exzentrische Lage zum niederländischen Kernraum, der „Ringstadt Holland“, benachteiligte und lange Zeit in ihrer Wirtschaftsstruktur einseitig von der Grundstoffindustrie (Steinkohlenbergbau, Tonverarbeitung, Kiesgewinnung) geprägte Provinz bemüht sich mit staatlicher Unterstützung sehr energisch, aus ihrer Lage im Zentrum der vier nordwesteuropäischen Agglomerationen Nutzen zu ziehen. Auslösendes Moment war die Krise des Steinkohlenbergbaus, die bereits zu hohen Ab- und Auswanderungsverlusten geführt hat und weiterhin führt (4). Bis 1976 sollen sämtliche Zechen geschlossen sein (5). Neue Arbeitsplätze werden geschaffen. Durch die Ausweisung von Industrieparks (z. B. „Heide“ bei Roermond, „Spekholzerheide“ bei Kerkrade) wird versucht, die Betriebe sinnvoll zu konzentrieren. Nach der SIOL (= Stimuleringsregeling voor industriele omschakeling in Limburg) werden staatliche Prämien an neue und erweiterungswillige Unternehmen gezahlt. Ende September 1969 waren bereits 100 neue Betriebe mit ca. 17.000 geplanten Arbeitsplätzen angesiedelt (6).

Wichtige Voraussetzung für weiteren wirtschaftlichen Fortschritt ist die Verbesserung der infrastrukturellen Ausstattung. Daran wird auf niederländischer wie auf deutscher Seite gearbeitet (7). Im Zusammenhang damit bemüht man sich in jüngster Zeit, den Raum außerhalb der Ballungsgebiete, der sogenannten Rheinischen Stadtlandschaft und dem Raum Aachen-Südlimburg („Oostelijk Mijnstreek“), in Anlehnung an bestehende Grundfunktionen neu zu ordnen.

Das landwirtschaftliche Vorzugsgebiet der Börde soll primär der Landwirtschaft vorbehalten bleiben. Eine flächenhafte Ausbreitung von Industrie soll vermieden werden, um die spätere Entwicklung des Braunkohlenbergbaus nicht zu behindern.

(4) Von 1965 bis 1967 wanderten 2.421 Personen aus. Maas- en Roerbode v. 30. 7. 1968

(5) Maas- en Roerbode v. 19. 9. 1969. Durch die Schließungen werden 17.000 Arbeitskräfte frei, die anderweitig untergebracht werden müssen. Die bisher letzte geschlossene Zeche ist die „Domaniale mijn“ in Kerkrade (1969) mit ca. 700 Arbeitnehmern. Sie war eine der ältesten Steinkohlenzechen in Westeuropa.

(6) Maas- en Roerbode v. 12. 11. 1969. Von den 100 Betrieben werden 86 staatlich gefördert. Einer der größten Betriebe ist das DAF-Automobilwerk bei Born a. d. Maas mit 2.400 Arbeitsplätzen. Zum Strukturwandel in Limburg s. GACHELIN (1969); HAAS (1965); HESSING (1967); SEUFFERT (1967).

(7) s. Provinciaal Bestuur van Limburg (o. J.); Landesregierung NRW (1970)

Der landschaftlich vielgestaltige Bereich der Schwalm-Nette-Platten wurde als Naturpark ausgewiesen (1965 Gründung des „Zweckverbandes Naturpark Schwalm-Nette“, Sitz Kempen) und soll als Naherholungsraum für die „Rheinische Stadtlandschaft“ ausgestaltet werden (8). Analoge Tendenzen im benachbarten limburgischen Maasgebiet führten 1970 zur Einrichtung einer „Stichting Recreatiegebied Maas“ (Sitz Venlo). Eine Zusammenarbeit in der Planung der Freizeiteinrichtungen wird über die 1967 gebildete „Deutsch-Niederländische Raumordnungskommission“ angestrebt.

Um den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden, haben sich im Rahmen des ersten Neugliederungsprogramms der Landesregierung (1967 – 1970) zahlreiche Gemeinden zusammengeschlossen (9). Soweit dabei Kleinstädte beteiligt waren, ist die Folge, daß ihre Bürgerschaften innerhalb des neuen Verwaltungsbezirks zahlenmäßig nicht mehr überwiegen. Das gilt z.B. für Dülken und Süchteln nach dem Zusammenschluß mit der Mittelstadt Viersen und für Linnich nach dem Zusammenschluß mit zehn umliegenden Landgemeinden, die bis dahin mit der Stadt einen Amtsverband bildeten. Von den etwa 12.000 Einwohnern sind nur etwa 4.000 in Linnich selbst ansässig. Wie sich diese Tatsache, die ja auch die Zusammensetzung der Stadträte und damit die kommunalpolitischen Entscheidungen beeinflusst, auf die Entwicklung der Kleinstädte auswirkt, ist noch nicht abzusehen. Die Neuordnung der Gemeinden soll im Zuge des zweiten Neugliederungsprogramms fortgeführt werden, und zwar in Verbindung mit einer Neuordnung der Kreise. Das Ziel ist ein „rationeller und übersichtlicher Aufbau der Gesamtverwaltung mit einer wesentlich herabgesetzten Zahl der Verwaltungseinheiten“ (10).

5.2 Die Rolle der Kleinstädte in der Entwicklung des Funktionsgefüges – analytische Untersuchung

Bis zum Ersten Weltkrieg hing das Ausmaß, in dem die städtische Entwicklung fortschritt, in erster Linie von dem Zuwachs an Industrie ab. Die Einrichtungen der Infrastruktur, in deren Zahl und Qualität sich der erzielte Fortschritt widerspiegelt, gewannen nun immer größeren Eigenwert. Die Gesetzgebung der Weimarer Republik versuchte zudem, einen Ausgleich zwischen punkthaft konzentrierter Produktivität und flächenhaft auftretendem Infrastrukturbedarf zu schaffen, damit allen Bürgern eine bestimmte Grundausstattung zur Verfügung stünde. Diese Tendenz verstärkte sich nach dem letzten Krieg, wengleich die bis 1969 gültige Gemeindefinanzordnung, nach der die Gewerbesteuer den Gemeinden zugewiesen wurde, die industriearmen Gemeinden benachteiligte (11).

(8) Erste Ansätze dazu fanden sich schon um die Jahrhundertwende, als Fabrikanten hier ihre Villen errichteten, der Reiz der Seen und der alten Burgen entdeckt wurde und aus zahlreichen der „romantischen“ Wassermühlen Ausflugslokale entstanden. Die junge Entwicklung umfaßt Campingplätze und Zweithausiedlungen, Wassersportanlagen, Naturlehrpfade, Wild-Freigehege u. a. m.

(9) s. die Karte bei HESSING (1971, nach S. 250)

(10) Landesregierung NRW (1970, S. 144)

(11) s. Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 4. Bd. 1965, S. 535

Mit der ständig wachsenden Bedeutung der Infrastruktur, die in der Ausdehnung des tertiären Wirtschaftsektors zum Ausdruck kommt, hängt es entscheidend von der Qualität der infrastrukturellen Ausstattung ab, ob die Kleinstädte ihre Position im Siedlungsnetz wahren oder verbessern können.

5.21 Funktionen der Infrastruktur

Zum Teil schon in der Zwischenkriegszeit hatten Einrichtungen, die bis dahin von den Großstädten aus bis in die Stufe der Kleinstädte vorgedrungen waren, auch in ländliche Ortschaften Eingang gefunden, und zwar teils durch Vermittlung der Kleinstädte, teils durch eigenständige Initiativen. Was auf diese Weise den Kleinstädten an Bedeutungsüberschuß verloren ging, wurde durch das Nachdringen neuer Funktionen kompensiert. Andererseits ging bei manchen Einrichtungen die Tendenz dahin, die Streuung im Interesse einer größeren Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit abzubauen, was teilweise wiederum den Kleinstädten zugute kam. Diese Prozesse, die andauern, sollen im folgenden an Beispielen erläutert werden; den gesamten Komplex der zur Infrastruktur gehörenden Einrichtungen erschöpfend zu behandeln, ist in diesem Rahmen nicht möglich.

Als erstes Beispiel sei das BILDUNGSWESEN angeführt.

Hatten im 19. Jahrhundert nur wenige Kleinstädte Gymnasien besessen und waren bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs die meisten höheren Bürgerschulen und Progymnasien zu Vollanstalten ausgebaut worden, so nahm nun auch die Zahl der Schulen in den Kleinstädten zu, teils durch Doppelung gleichartiger Schultypen, teils durch Einführung neuer Typen mit dem Ziel, ein möglichst differenziertes Bildungsangebot bereitzustellen. Gleichzeitig erhöhte sich die Zahl der Schulorte. Dadurch wurden die Einzugsgebiete der Schulorte zwar verkleinert, die Verflechtung innerhalb des neuen Einzugsgebiets durch das Anschwellen der Schülerzahl jedoch intensiver.

Am Beispiel des Kreises Erkelenz soll diese Entwicklung zahlenmäßig belegt (s. Tab. 8) und in ihren städtebaulichen Konsequenzen für die betroffenen Kleinstädte dargestellt werden.

Obwohl im Kreis die Zahl der Schulorte wuchs, bewahrte Erkelenz die führende Position: Es zählt — Grund- und Hauptschulen ausgenommen — nicht nur die meisten Schüler, sondern auch die meisten Schultypen. Zu berücksichtigen sind ferner die Aktivitäten der Volkshochschule, die in Fortbildungskursen, kulturellen Veranstaltungen u. a. bestehen. Die 1969 in Erkelenz gegründete Kreismusikschule arbeitet dezentral; Im ersten Jahr wurden an 27 Orten rund 900 Schüler unterrichtet (12). Nach Erkelenz weist die Gemeinde Hückelhoven-Ratheim, die 1969 das „Stadtrecht“ erhielt, die besten Bildungsmöglichkeiten auf.

Bei einem Vergleich sollte jedoch nicht allein die Zahl der Schüler und der Schultypen herangezogen werden. Im Hinblick auf die bei der Erneuerung des

(12) HKE (1971, S. 21)

Bildungssystems angestrebte Gesamtschule (13) ist auch die Lage der Schulgebäude zueinander, zu den Sportstätten und zu dem Stadtzentrum als dem Verkehrsmittelpunkt der Gemeinde zu berücksichtigen. Die Tendenz geht dahin, das bisherige System der kleinen und verstreut liegenden Einzelschulen aufzugeben „zugunsten der Einrichtung konzentrierter Bildungseinrichtungen in Form von Schulzentren, Bildungszentren oder Gesamtschulen, die an Schwerpunkten städtischen oder regionalen Lebens angeordnet werden“ (JUCKEL 1971, S. 90).

In Erkelenz bilden die vorhandenen Schulen und Sportstätten vom Innenrand der Altstadt ausgehend einen geschlossenen Komplex in dem nordwestlichen Sektor zwischen den Ausfallstraßen nach Venlo/Roermond und Aachen bzw. Hückelhoven (s. Abb. 5 und Bild 19). Nachteilig ist, daß dieses Schul- und Sportviertel von der verkehrsreichen B 57 durchschnitten wird, deren Verlegung jedoch geplant ist.

Hückelhoven-Ratheim zählt insgesamt 9 räumlich voneinander getrennte Schulstandorte (Hückelhoven 4, Ratheim 2, Hilfarth, Schaufenberg und Kleingladbach je 1) (14). Die Standorte in Hückelhoven sind:

1. alter Dorfkern; Gemeinschaftsgrundschule m. Turnhalle
Sonstige Einrichtungen in der Nähe: kath. Kirche, Kindergarten, Jugendheim, Altenheim
2. Bergarbeitersiedlungsgebiet/Ludovici-Straße; Hauptschule m. Turnhalle f. 5./6. Schuljahr
Sonstige Einrichtungen: keine
3. Bergarbeitersiedlungsgebiet/In der Schlee (nordöstl. Stadtrand); Hauptschule m. Turnhalle f. 8.-10. Schuljahr, Sonderschule
Sonstige Einrichtungen: keine
4. Stadtmitte; Gemeinschaftsgrundschule, Gymnasium m. Aula (im Bau) u. Turnhalle, auf Zechengelände Bergvorschule u. Bergberufsschule
Sonstige Einrichtungen: Rathaus, Gemeindebücherei, Hallenbad, Stadion, Neuapostolische Kirche, Hauptgeschäftsstraße
Wie Bild 18 erkennen läßt, sollte mit dem Bau des Gymnasiums das bestehende Stadtzentrum mit Rathaus, Hallenbad usw. sowie mit der Hauptgeschäftsstraße städtebaulich aufgewertet werden, um die Mittlerfunktion zwischen dem alten Dorf Hückelhoven und den Bergarbeitersiedlungskomplexen zu verstärken. Der Ausbau ist im Gange (15).

Diese Aufsplitterung der Schulstandorte erschwert zweifellos eine Neuordnung in dem oben angedeuteten Sinn. Die Siedlungsstruktur der Gemeinde läßt jedoch eine dezentrale Entwicklung der Bildungseinrichtungen sinnvoll erscheinen, zumal das Gemeindegebiet nach der kommunalen Neugliederung ab 1972

(13) Landesregierung NRW (1970, S. 53 f.)

(14) Stadt Hückelhoven-Ratheim (1971 b). Die Schulzielplanung wurde im September 1971 vom Stadtrat gebilligt, allerdings ohne die Stimmen der drei Stadtverordneten aus Hilfarth, denen mißfiel, daß für ihren Ort kein Schulzentrum mit Hauptschule vorgesehen ist.

(15) Die Planung des Architekten Parade, Düsseldorf, im Ausschnitt abgebildet bei STAHL - CURDES (1970, S. 76), wird über das Gymnasium und die Aula hinaus nicht verwirklicht, da nach einem neuen Ideenwettbewerb der Architekt Prof. Schneider-Esleben, Düsseldorf, als erster Preisträger zu den weiteren Ausbauplanungen herangezogen werden soll.

noch ausgedehnter sein wird. Die Schulzielplanung der Gemeinde sieht neben Einzelschulen in allen größeren Orten zwei Schulzentren in Hückelhoven/In der Schlee und in Ratheim vor (16). An dem Standort „Stadtmitte“ sollen neben den Gymnasiasten die Schüler der „Orientierungsstufe“ (5./6. Schuljahr) und der „Kollegstufe“ (11.-13. Schuljahr) unterrichtet werden. Eine noch stärkere Konzentration von Ausbildungsstätten (entsprechend den Verhältnissen in Erkelenz) dürfte bei dem immer noch ausgeprägten Ortsdenken politisch nicht durchsetzbar sein, würde andererseits die notwendige multifunktionale Entwicklung und die Bevölkerungsverdichtung im Bereich Hückelhoven-Mitte, wie es der neue Flächennutzungsplan der Gemeinde vorsieht, behindern.

Im GESUNDHEITSWESEN wurde das Netz der Einrichtungen engmaschiger: Apotheken, praktische Ärzte, Zahnärzte sind heute in weitaus mehr Orten vertreten als 1925. Die Kleinstädte behielten jedoch auch hier ihre führende Stellung; dazu trug vor allem die Entwicklung der Krankenhäuser bei. Nach den Kriegszerstörungen wurden sie zum Teil neugebaut und modernisiert, während die Anstalten in manchen ländlichen Ortschaften zurückblieben und einige von ihnen bereits geschlossen wurden (Bracht, Lövenich). Wo größere Krankenhäuser bestehen, haben sich in der Regel auch mehrere Fachärzte niedergelassen. Die Beispiele der Kreise Jülich und Kempen-Krefeld (Westteil) mögen das veranschaulichen (s. Abb. 7).

Die Kleinstädte wurden dazu auch Stützpunkte neuartiger Betreuungssysteme. So richtete die „Landeskirchliche Hauptstelle für Evangelische Familien- und Lebensberatung“, Düsseldorf, zunächst in Aachen eine Beratungsstelle ein (1967), die ihrerseits Außenstellen in Jülich, Erkelenz, Geilenkirchen und Herzogenrath unterhält.

Was die Stellung der KLEINSTÄDTE ALS INFORMATIONSZENTREN (Verlagsorte von Zeitungen) betrifft, so ist festzustellen, daß es heute keine selbständigen Zeitungen mehr gibt, sondern nur Lokalausgaben der großstädtischen Tageszeitungen, die in den Kreisstädten redigiert werden. So besitzt die Stadt Erkelenz insgesamt vier Lokalredaktionen (Aachener Nachrichten, Aachener Volkszeitung, Westdeutsche Zeitung-Mönchengladbach, Rheinische Post-Düsseldorf, alle mit eigenen Kopfblättern für den Kreis). Die Zeitungen, die in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts in so kleinen Städten wie Linnich oder Bedburg gegründet worden waren, haben sich nicht behauptet.

Das Niveau der Infrastruktur einer Stadt wird mitbestimmt von der Art und Zahl der BEHÖRDEN, die von der Bevölkerung häufiger in Anspruch genommen werden (Gesundheitsamt, Katasteramt, Straßenverkehrsamt und andere Dienststellen der Kreisverwaltungen, Finanzamt, Arbeitsamt, Amtsgericht). Diese Behörden sind heute zum überwiegenden Teil in den Kreisstädten lokalisiert. Es fragt sich allerdings, inwieweit Veränderungen der derzeitigen räumlichen Verteilung zu erwarten sind im Zusammenhang mit der Neugliederung der Kreise, die von der Landesregierung im Rahmen des zweiten Neugliederungsprogramms für abgegrenzte Teilräume des Landes in einem jeweils abge-

(16) Stadt Hückelhoven-Ratheim (1971 b)

schlossenen Verfahren durchgeführt wird (17). Den Anfang macht der Neuordnungsraum Aachen (RB Aachen + Kreis Euskirchen); hier wird es im Bereich des Untersuchungsgebiets ab Januar 1972 entsprechend den Vorschlägen der „Sachverständigenkommission für die staatliche und regionale Neugliederung des Landes Nordrhein-Westfalen“ (sog. Rietdorf-Gutachten) sowie des Innenministers (sog. Koesting-Gutachten, vorgelegt am 15.1.1971) nur noch drei Kreise geben (18), und zwar:

1. einen neuen Kreis Aachen mit dem Kreissitz wie bisher in Aachen,
2. einen neuen Kreis Düren (durch Zusammenlegung der Kreise Düren und Jülich) mit dem Kreissitz in Düren,
3. einen neuen Kreis Heinsberg (durch Zusammenlegung der Kreise Geilenkirchen-Heinsberg und Erkelenz) mit dem Kreissitz in Heinsberg (19).

Die Verminderung der Kreissitze wird zwar eine Umorganisation der verschiedenen Dienststellen mit sich bringen; die Dienststellen mit Publikumsverkehr in den Städten, die den Kreissitz verlieren, das sind Jülich, Geilenkirchen und Erkelenz, dürften jedoch in den meisten Fällen als Nebenstellen erhalten bleiben. Jedenfalls ist schon als Platzgründen nicht zu erwarten, daß sämtliche doppelt vorhandenen Dienststellen am neuen Kreissitz zusammengelegt werden. In Heinsberg müssen überhaupt erst Unterbringungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Im Interesse des Bürgers wäre es bei der Flächengröße und Siedlungsstruktur der neuen Kreise wünschenswert, neben einem dezentralen, stationären Dienststellennetz auch mobile Betreuungseinrichtungen zu unterhalten. Erfahrung hat damit bereits der Kreis Grevenbroich, der 1969 — offenbar als erster Landkreis der Bundesrepublik — eine fahrbare Außenstelle des Straßenverkehrsamtes (zuständig für Führerscheine und Kfz-Kennzeichen) einführte. Sie wird in Randgemeinden des Kreises eingesetzt, deren Bevölkerung engere Bindungen an Großstädte außerhalb des Kreises hat als an die Kreisstadt (20). Die Maßstabsvergrößerung der Kreise ermöglicht andererseits den wirtschaftlichen Einsatz von modernen Kommunikationssystemen und Datenverarbeitungsanlagen. Dadurch müßte ein reibungsloser Austausch von Informationen zwischen der Zentralverwaltung des Kreises und ihren stationären und mobilen Außenstellen möglich sein. Neben den Großstädten des Untersuchungsgebietes verfügt inzwischen den Landkreis Bergheim als erster über eine EDV-Anlage (21).

Zum Abschluß der Ausführungen über die Rolle der Kleinstädte in der Entwicklung der Infrastruktur soll auf den breit gefächerten KOMPLEX DER PRIVATWIRTSCHAFTLICHEN VERSORGUNG MIT KONSUMGÜTERN UND DIENSTLEISTUNGEN kurz eingegangen werden.

Folgende Tendenzen zeichnen sich ab: Das Netz der Versorgungseinrichtungen wurde (und wird noch) engmaschiger, neue Betriebsformen traten auf (Selbstbedienungsläden, Diskontläden, Supermärkte u. a.); das Angebot wurde

(17) Landesregierung NRW (1970, S. 144 u. Abb. 63)

(18) Das sog. Aachen-Gesetz wurde inzwischen (2. 12. 1971) vom Landtag verabschiedet.

(19) Diese Lösung entspricht im Prinzip dem Vorschlag von R. SCHMIDT aus der Zeit um 1930.

(20) Westdeutsche Zeitung vom 9. 1. 1969

(21) Landesregierung NRW (1970, Abb. 64)

breiter; es gewann aber auch das Einkaufen in der Großstadt weiter an Bedeutung.

In zahlreichen ländlichen Orten gibt es heute lokale Ansammlungen von Einzelhandelsgeschäften; das Angebot umfaßt in der Regel Lebensmittel, Haushaltsartikel, Kleintextilien u. ä. In größeren Orten bildeten sich Geschäftsstraßen mit streckenweise geschlossenen Schaufensterfronten und differenzierterem Angebot.

Das gilt etwa für das Dorf Elsdorf (Krs. Bergheim), das durch seine Zuckerfabrik eine kräftigere Entwicklung zu verzeichnen hatte als die meisten anderen Orte der Börde. Zu Geschäften umgebaute Bauernhäuser bestimmen das Bild im Zuge der Hauptdurchgangsstraße, der B 55 Bergheim-Jülich.

Das bedeutet nicht unbedingt, daß die zentrale Versorgungsfunktion der Kleinstädte geschwächt würde. Vielmehr bewirkte die Ausbreitung von Neuerungen (im Angebot und in der Art seiner Darbietung), daß ein Spannungsverhältnis zwischen Stadt und Land gewahrt blieb. Die verschiedenen neuen Betriebsformen, die nach dem Kriege auftraten, haben allerdings noch nicht in alle Kleinstädte Eingang gefunden; andererseits nahmen bestehende Formen an Bedeutung zu. Lebensmittelfilialen beispielsweise gab es schon vor dem Kriege, doch verdichtete sich ihr Netz nun so stark, daß zur Belieferung ein großzügigerer Apparat notwendig wurde.

In Erkelenz baute 1965 die REWE-Genossenschaft (= „Revisionsverband West“, Zentralorganisation in Köln) an der B 57 einen Büro- und Lagerhauskomplex mit insgesamt 8200 qm Nutzfläche, in dem bei der Inbetriebnahme 105 Personen beschäftigt wurden. Beliefert wurden von hier aus derzeit 355 Filialen in den Kreisen Erkelenz, Geilenkirchen-Heinsberg, Jülich, Düren, Aachen-Land und Grevenbroich.

1969 wurden die REWE-Genossenschaften Erkelenz und Aachen/Laursberg zur „REWE Erkelenz“ zusammengeschlossen. Die Zentrale in Erkelenz betreut nunmehr 458 Einzelhändler (22).

Die gestiegene Kraftfahrzeugdichte brachte einen beträchtlichen Zuwachs an Dienstleistungsfunktionen (Tankstellen, Reparaturwerkstätten, Verkaufseinrichtungen für Fahrzeuge und Zubehör, Fahrschulen, Technische Überwachungsvereine u. a.), die zum Teil auch den Kleinstädten zugute kamen. In der Regel besteht heute bereits ein differenziertes Angebot an derartigen Einrichtungen, d. h. mehrere Vertragswerkstätten verschiedener Autofirmen (meist Verkauf, Reparatur und Gebrauchtwagenhandel kombiniert) sowie einige der genannten Dienstleistungsunternehmen (s. Abb. 7, Beispiel Erkelenz).

In den Kleinstädten hat sich das schon vor dem Krieg vorhandene zentrale Geschäftsgebiet weiter verdichtet, und zwar in deutlicher Abhängigkeit von der Kaufkraft der Bevölkerung und der Erreichbarkeit großstädtischer Zentren.

Das wird deutlich, vergleicht man die Geschäftsgebiete der Städte Heinsberg, Hückelhoven, Erkelenz und Rheindahlen miteinander; die genannten Orte sind auf das Oberzentrum Mönchengladbach orientiert und von ihm unterschiedlich weit entfernt (23). Die verkehrsmäßige Anbindung erfolgt durch eine durchgehende Omnibuslinie der Kraftverkehr Erkelenz sowie — außer für Heinsberg — durch die Eisenbahn. Rheindahlen ist darüber hinaus an das Omnibusnetz der Mönchengladbacher und Rheydter Verkehrsbetriebe angeschlossen.

(22) EVZ vom 25. 5. 1965 u. 1. 10. 1969

(23) Vgl. KLUCZKA (1970), wo Heinsberg dem Bereich des Oberzentrums Aachen zugeordnet ist. Meiner Meinung nach ist es jedoch richtiger, eine doppelseitige Orientierung, d. h. auf Aachen und Mönchengladbach, anzusetzen. In Erkelenz bestehen neben der vorwiegenden Orientierung auf Mönchengladbach auch Beziehungen nach Aachen und Düsseldorf.

Heinsberg, die kleinste der vier Städte (ca. 6.000 Einw.), ist das traditionelle Einkaufszentrum für das ländlich geprägte Grenzgebiet. In der Nachkriegszeit konnten sich nicht alle Branchen des Einzelhandels gleich stark entwickeln, da die Bevölkerung innerhalb des Zollgrenzbezirks ihren Bedarf an Lebensmitteln und einigen anderen Gütern regelmäßig in den niederländischen Nachbargemeinden deckte.

Die jüngste Entwicklung (Einführung der Mehrwertsteuer und Angleichung des Preisniveaus im Rahmen der EWG) hat vorübergehend eine gegenläufige Erscheinung eingeleitet. Die Entstehung von zwei Supermärkten am Stadtrand von Heinsberg ist wohl damit in Zusammenhang zu bringen. Die Frage, ob diese beiden Supermärkte das innenstädtische Einkaufsgebiet bisher ungünstig beeinflusst haben, ist wohl eher mit nein zu beantworten (24).

Hier, im Stadtkern (Bild 17), behaupten sich nebeneinander verschiedene Geschäftstypen: alteingeführte (vielfach mehr als 100 Jahre bestehende) Familienunternehmen, die in Angebot und Präsentation durchaus neuzeitlichen Ansprüchen genügen und einen festen Kundenstamm haben, daneben drei neuerrichtete Filialen großstädtischer Konfektionshäuser, traditionelle Kaufhäuser, Diskontläden, wechselnden Modeansprüchen entgegenkommende „Boutiquen“, sowie Spezialgeschäfte, die auch gehobenen Ansprüchen gerecht werden (Kunstgewerbe, Babyausstattung u. a.). Diese Typenvielfalt ist zweifellos geeignet, einen sozial weit gestreuten Kundenkreis anzusprechen.

Das Hückelhovener Geschäftsgebiet (vgl. Bild 18), erst in den letzten Jahren gewissermaßen „auf grüner Wiese“ entstanden, bildet den Mittelpunkt einer dicht besiedelten Bergbaugemeinde (ca. 25.000 Einw.). Es zieht sich längs der Straße hin, die den alten Dorfkern mit den unmittelbar an das Zechengelände angrenzenden älteren Arbeiterwohnsiedlungen verbindet. Räumlich ist das Geschäftsgebiet eng mit den kommunalen Einrichtungen (Rathaus, Gymnasium, Hallenbad, Sportstadion, Altersheim, Friedhof) verflochten und bietet wegen des starken Passantenverkehrs für den Außenstehenden zeitweise durchaus das Bild regen städtischen Lebens.

Die Branchengliederung der hier anzutreffenden Ladengeschäfte findet sich in ganz ähnlicher Form in den Geschäftsansammlungen anderer Ortsteile (z. B. Ratheim, Hilfarth) wieder, die also nicht etwa nur der Befriedigung des kurzfristigen Bedarfs dienen. Eine gewisse Überordnung des zentralen Geschäftsgebiets ergibt sich hauptsächlich aus der Existenz von zwei Niedrigpreiskaufhäusern, aus dem zweimal im Monat abgehaltenen „Lohntagsmarkt“ und aus dem oben angedeuteten „städtischen Charakter“, der gegebenenfalls zum Schaufensterbummel einlädt.

Insgesamt erscheint das Angebot im Vergleich zu Heinsberg einseitiger, d. h. auf die Bedürfnisse der Arbeiterbevölkerung abgestimmt. Es bleibt zu erwähnen, daß der „Oberbau“ des strukturbestimmenden Bergbauunternehmens nicht in Hückelhoven wohnt und die dortigen Geschäfte kaum in Anspruch nimmt.

Erkelenz, von den vier Städten diejenige mit der größten Bevölkerungskonzentration um den Altstadt kern, ist durch seine Funktion als Behörden- und Schulzentrum sowie durch seine differenziertere Erwerbsstruktur städtischer geprägt. Sein Umland besteht im wesentlichen aus dem Amt Erkelenz-Land und den Börde-Gemeinden im Süden und Südosten der Stadt.

Erkelenz besitzt in der Kölner Straße (vom Alten Markt bis zum DB- bzw. Omnibusbahnhof) eine relativ geschlossene Geschäftsstraße, die in mehrere Seitenstraßen ausstrahlt (vgl. Bild 4). Supermärkte, wie sie in Heinsberg bestehen, gibt es bisher nicht (25). Ebenso fehlen Kaufhäuser der Hückelhovener Kategorie. Das einzige Kaufhaus (Stammhaus der Heinsberger Filiale) hat sich durch Verbreiterung des Angebots aus einem Textilgeschäft entwickelt. Dieser Tendenz entspricht die Tatsache, daß die Konfektion im Vergleich zu Heinsberg nur schwach vertreten ist. Dies ist ein Effekt der höheren Kaufkraft der städtischen Bevölkerung sowie der leichteren Erreichbarkeit der in dieser Hinsicht sehr gut ausgestatteten Zentren Rheydt-Mönchengladbach, die im wesentlichen die Versorgung übernommen haben. Andere Branchen sind dafür besser besetzt; das differenzierte Angebot der Lebensmittel filialen unterschiedlichen Niveaus wird ergänzt durch einen Feinkostladen, ein Fischgeschäft und nicht zuletzt durch den Wochenmarkt (seit 1968).

(24) S. dazu SENSBACH (1969) für eine us-amerikanische Kleinstadt.

(25) Einer Meldung der Rheinischen Post/Erkelenzer Kreispost vom 29. 7. 1970 zufolge beabsichtigen die Firmen Otto-Joeres-KG, Inh. F. Busch, Rheydt, und J. Träger, Mönchengladbach, in Erkelenz an der Schnellstraße nach Hückelhoven Verbrauchermärkte zu errichten. — Der erste Verbrauchermarkt wurde 1971 eröffnet.

Die 1921 nach Mönchengladbach eingemeindete Stadt Rheindahlen schließlich besitzt noch eine geringe Anziehungskraft für die zugehörigen ländlichen Außenbezirke (zus. ca. 15.000 Einw.), ist selbst jedoch in der Versorgung überwiegend auf Rheydt und Mönchengladbach orientiert. Während sich in Heinsberg und Erkelenz das Geschäftsgebiet gegenüber dem Vorkriegsstand kräftig weiterentwickelt hat, scheint hier nur ein geringer Fortschritt gegenüber dem Zustand, wie ihn DRESCHHOFF (1934, S. 97 ff.) beschreibt, eingetreten zu sein.

In den vorgenannten Orten wird die Gestaltung der Innenstadt wesentlich von den Geschäftsleuten getragen und bestimmt, in Rheindahlen dagegen scheint dies nur bedingt der Fall zu sein; zumindest kommen über die inzwischen eingeleiteten Maßnahmen zur Neugestaltung des Stadtkerns auch andere Kräfte zum Tragen. Die unmittelbare Nähe der groß- bzw. mittelstädtischen Zentren hat hier eine Entfaltung des Einzelhandels und damit eine spontane Modernisierung des Stadtkerns verhindert.

5.22 Funktionen im Verkehrsnetz

Das Eisenbahnnetz wurde in jüngster Zeit durch die Elektrifizierung einzelner Hauptstrecken in sich weiter differenziert. Im Untersuchungsgebiet waren es die Verbindungen Köln-Aachen, Köln-Venlo, Köln-Neuß und Neuß-Aachen. Dadurch wurde die Verkehrsanbindung mehrerer Kleinstädte theoretisch verbessert; ein praktischer Vorteil entstand daraus jedoch nicht, da die Fernzüge (D-Züge) nur in den Großstädten halten. Bemühungen, an dieser Situation etwas zu ändern (26), scheinen wenigstens in naher Zukunft ohne Aussicht auf Erfolg zu bleiben.

Seit dem Ersten Weltkrieg verlagerte sich der Personen- und Güterverkehr wieder mehr auf die Straße, so daß Benachteiligungen einzelner Städte beim Aufbau des Eisenbahnnetzes abgebaut werden konnten, wenigstens solange wie der Verkehr auf das aus dem 19. Jahrhundert überkommene Landstraßennetz angewiesen war.

So konnte STOLLENWERK (1927, S.11) für Jülich feststellen:

„Nachdem fast ein Jahrhundert die Eisenbahn das Geschick der alten Stadt so nachteilig beeinflusst hat, kommen heute wieder die alten Landstraßen zu Ehren. (. . .) Während die Eisenbahn (. . .) den Menschen- und Güterstrom weit an Jülich vorbeiführte, hat der Kraftwagenverkehr die Stadt wieder unmittelbarer mit der Außenwelt verbunden und ihr Wirtschaftsleben aufs günstigste beeinflusst. Zudem führen die großen Durchgangsstraßen mitten durch den Ort, eine Tatsache, die für die Befruchtung des Wirtschaftslebens von größter Bedeutung ist. Zum größten Teile muß auf sie die ‚Citybildung‘, der Ausbau der Durchgangsstraßen zu Geschäftsstraßen, zurückgeführt werden.“

Als die ersten Pläne auftauchten, ein neues Fernstraßennetz zu schaffen, setzte wieder ein Kampf um die Linienführung ein.

In einem Bericht der Kreisverwaltung Heinsberg aus dem Jahre 1925 heißt es:

„Die Handelskammern von M. -Gladbach und Krefeld tragen sich zur Zeit mit dem Plane, unter Einbeziehung der beteiligten Kommunen und Kreise eine Autoverkehrsstraße von Aachen nach Duisburg

(26) So richtete laut EVZ vom 14.2.1968 der Landrat des Kreises Erkelenz ein Schreiben an den Präsidenten der Bundesbahndirektion Köln, in dem die Bitte geäußert wird, in der Kreisstadt wieder D-Züge halten zu lassen. „Der Landrat begründete seine Eingabe mit der gegenwärtigen Einwohnerzahl der Stadt, doch auch mit den zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten und vor allem mit der Größe des Einzugsgebiets, für das die Stadt Erkelenz Verkehrsmittelpunkt ist. Von den 94.000 Einwohnern des Kreises würden vier Fünftel bei Eisenbahnfahrten den Bahnhof Erkelenz benutzen. Zur Zeit seien das 5.000 Personen täglich. Auch für die Industrie sei die bestehende Situation ungünstig.“

zu bauen. Es besteht die Absicht, diese Straße über Jülich zu führen. Aussichtsreiche Verhandlungen sind eröffnet worden, um die Linienführung über Heinsberg, was für unseren Kreis naturgemäß von einer ganz außerordentlichen Bedeutung wäre, durchzusetzen. Es wird daher in absehbarer Zeit hoffentlich möglich sein, eine schnelle Autoverbindung Aachen-Heinsberg einzurichten (27). "

Ein Jahr später wird über den Fortgang der Planung berichtet: „Was den Bau einer Autostraße betrifft, so ist das Projekt des Baues einer solchen von Aachen über M. Gladbach-Crefeld ins Ruhrgebiet im verflorbenen Jahre weiter verfolgt worden. Es fanden diesbezüglich verschiedene Besprechungen zwischen der Provinz, dem Ruhrsiedlungsverband, dem Landesplanungsverband Düsseldorf, den in Frage kommenden Handelskammern und den Vertretern der Städte und Kreise statt. In der Erwägung, daß der Bau einer Autostraße heute wirtschaftlich untragbar ist, hat man den Begriff dahin revidiert, daß man heute nur eine Durchgangsstraße zu bauen beabsichtigt, d. h. man will die vorhandenen Provinzialstraßen benutzen und notwendige Verbindungsstücke und Umgehungsstraßen um die Ortschaften schaffen sowie günstige Bahnüberführungen und Ausmerzung allzu starker Kurven. Unter dieser Zielsetzung erscheint das Projekt auch heute durchführbar, zumal es bei dieser Einstellung nicht auf einmal ausgeführt zu werden braucht, sondern eine Arbeit auf lange Zeit darstellt. Um die Führung der Straße zu bestimmen, ist eine Kommission gewählt worden, der auch ein Vertreter des Herrn Regierungspräsidenten in Aachen angehört. Aufgabe des Kreises Heinsberg ist es, möglichst dahin zu wirken, daß die Linienführung der Straße stärker westlich gelegt wird, damit sie auch unserem Bezirk zugute kommt (28)."

Zwar wurden einige der geplanten Ortsumgehungen verwirklicht (z. B. in Erkelenz und Rheindahlen; in Linnich erst nach dem Kriege), doch unterblieb eine grundlegende Erneuerung des Netzes. Auch die Autobahnpläne (Köln-Aachen, Düsseldorf-Aachen), die in der nationalsozialistischen Zeit gefaßt wurden, konnten nicht verwirklicht werden. Erst nach dem Kriege begann die Neugestaltung des Straßennetzes; sie ist noch nicht abgeschlossen.

Zur Zeit bestehen Autobahnen zwischen Köln und Aachen sowie zwischen Köln und Neuß. Weitere Verbindungen sind in kleinen Teilabschnitten fertiggestellt (s. Abb. 9). Da für den Bereich des Untersuchungsgebiets ein (im Vergleich zum nördlichen Niederrhein und zum Raum südlich der Linie Aachen-Bonn) engmaschiges Netz vorgesehen ist, dürften die zur Zeit noch bestehenden räumlichen Disparitäten hinsichtlich der Erreichbarkeit der Autobahnen nach und nach abgebaut werden. Den Plänen der Landesregierung zufolge wäre dies allerdings erst „um 1990“ erreicht (29). Da es — anders als bei den Eisenbahnen — nicht darauf ankommt, daß eine Stadt unmittelbar von der Autobahn tangiert wird, wenn eine gute Verbindungsstraße zur nächsten Auffahrt vorhanden ist, würde bei der vorgesehenen Linienführung keine der Kleinstädte des Untersuchungsgebiets benachteiligt sein.

Als Bestandteil der Bandinfrastruktur ist abschließend auf das Gasfernnetz hinzuweisen, das in der Zwischenkriegszeit entstand und seitdem weiter ausgebaut worden ist. Zur Zeit bestehen neben den älteren Kokereigasleitungen vor allem Leitungen für Erdgas, das in Zukunft die Versorgung allein bestreiten soll (30). Diese Leitungen liegen so, daß die meisten Kleinstädte angeschlossen werden konnten.

(27) Bericht der Kreisverwaltung über den Zeitraum vom 1. 8. 1924 bis 1. 8. 1925, in HKH (1926, S. 132)

(28) Verwaltungsbericht der Kreisverwaltung des Kreises Heinsberg für das Rechnungsjahr 1925/26, in HKH (1927, S. 142)

(29) Landesregierung NRW (1970, Abb. 26, 28 u. 31). Für den limburgischen Teil des Untersuchungsgebiets s. Provinciaal Bestuur van Limburg . . . S. 66 ff.

(30) Landesregierung NRW (1970, Abb. 5 und 6)

5.23 Industrielle Funktionen

Der im Untersuchungsgebiet vorhandene Vorkriegsbestand an Industriebetrieben wurde zwar durch die Kriegseinwirkungen in Mitleidenschaft gezogen, konnte aber im wesentlichen gewahrt bleiben.

Im Verlauf der späteren Entwicklung wurden stillgelegt u. a. :

- 1956 Baumwollspinnerei & Weberei AG, Grevenbroich,
- 1963 Zeche Carolus-Magnus, Übach-Palenberg (ca. 3.000 Beschäftigte),
- 1966 Bedburger Wollindustrie AG, Bedburg (450 Beschäftigte),
- 1967 Seidenweberei H. E. Schniewind, Zweigwerk Birgden (ca. 500 Beschäftigte).

In den Jahren 1968 und 1969 wurden in den Kreisen Erkelenz, Geilenkirchen-Heinsberg, Jülich, Bergheim und Grevenbroich jeweils weniger als 100 Beschäftigte von Betriebsstillegungen betroffen. Höher lag die Zahl in den Landkreisen Aachen (1969 Zeche Gouley, Würselen) und Kempen-Krefeld sowie in den kreisfreien Städten Mönchengladbach und Rheydt (31).

Noch während des Krieges haben einige Firmen, die in den Großstädten ausgebombt worden waren, ihre Betriebe in Kleinstädte verlegt, so z. B. ein Textilder- und Riemenwerk (Fa. Schwan & Co.) aus Aachen nach Stüchteln, eine Konservenfabrik (Fa. Grönland GmbH) aus Düsseldorf nach Grevenbroich, ein Zulieferwerk für die Autoindustrie (Fa. Lange) aus Düsseldorf nach Wevelinghoven.

Dazu kamen Flüchtlingsbetriebe aus Mittel- und Ostdeutschland. Zu den bedeutendsten gehören die Maschinenbaufirma Buckau R. Wolf aus Magdeburg, die die Produktion in ihr Zweigwerk in Grevenbroich verlagerte, für den Gesellschaftssitz allerdings die Stadt Neuß wählte (32), sowie die Werkzeugmaschinenfabrik W. Hegenscheidt KG aus Ratibor. Diese ließ sich nach Sondierungen bei verschiedenen Firmen in Erkelenz nieder, weil die Firma Wirth und Co., die über die technischen Voraussetzungen für die Wiederaufnahme der Produktion verfügte, an einer Zusammenarbeit interessiert war (33). Während diese und viele andere Unternehmen Fuß fassen konnten und expandierten — Hegenscheidt besitzt inzwischen einen Zweigbetrieb in den USA —, gingen einzelne Firmen wieder ein, darunter eine Glashütte in Grevenbroich (1956) (34).

Der Prozeß der Betriebsverlagerungen aus Ballungsgebieten kann anhand der Kartenserie „Standorte neuer Industriebetriebe in der BRD“ im Atlaswerk „Die Bundesrepublik Deutschland in Karten“ (35) von 1955 an verfolgt werden. Die Eintragungen im Bereich des Untersuchungsgebiets sind in Tabelle 9 zusammengestellt.

Es zeigt sich, daß bei diesen Verlagerungen die ballungsnahen Räume bevorzugt wurden und daß bei Gründungen, die weiter außerhalb erfolgten, neben Kleinstädten auch ländliche Gemeinden gewählt wurden. Die Wettbewerbslage

(31) KRONER (1971, Karte 2)

(32) Institut f. Landeskunde (1963, S. 184)

(33) SCHONDORFF in: HKE (1965, S. 84 ff.)

(34) Institut f. Landeskunde (1963, S. 185)

(35) Karten 4431 - 4435

zwischen den Gemeinden war — wegen der Vorteile, die sich aus einer Erhöhung des Gewerbesteueraufkommens ergaben — sehr angespannt.

Dies führte wiederholt zu unerfreulichen Erscheinungen, sowohl für die Betriebe, weil die Landgemeinden nicht in der Lage waren, das Versorgungsnetz schnell genug an die Bedürfnisse anzupassen (36), als auch für die Gemeinden, weil sich angeworbene Unternehmen als unqualifiziert erwiesen und nun das von der Gemeinde unter hohen finanziellen Opfern angekaufte und erschlossene Gelände blockierten. Die planvolle Einrichtung größerer Industriegelände mit angemessener infrastruktureller Ausstattung (z. B. Eisenbahn- und Fernstraßenanschluß, Brauchwasserversorgung und -entsorgung) hätte derartige Fehlentwicklung zweifellos verringert.

Die besondere Situation der Kleinstädte ist dadurch zu kennzeichnen, daß hier allgemein der Flächenbedarf größer ist als in Landgemeinden, weil der Komplex der kommunalen Aufgaben umfangreicher und differenzierter ist, und daß das Reservoir an Arbeitskräften begrenzt oder bereits erschöpft ist. Dies hat zur Folge, daß für bestimmte Industriezweige ländliche Standorte günstiger sind. Es ist auch zu berücksichtigen, daß in den Kleinstädten viele Auspendler nicht bereit sind, ihren Arbeitsplatz in der nahen Großstadt aufzugeben.

Ein gutes Beispiel für die Schwierigkeiten bietet die Stadt Dülken. Als Folge ihrer früheren Industrieansiedlungsbestrebungen besitzt sie im Innenstadtbereich mehrere metalloverarbeitende Betriebe (Gießereien), die wegen der Lärm- und Geruchsbelästigung ausgesiedelt werden müssen; 1968 war das bereits in zwei von sieben Fällen geschehen. Damit wird aber das neu ausgewiesene Industriegelände schon durch bestehende einheimische Betriebe zum Teil in Anspruch genommen. Derartige Sanierungsmaßnahmen erübrigen sich in den Dörfern. Zu den nach Dülken verlagerten Unternehmen gehört die Firma Gallus-Herrenschuhfabrik, die aus Mönchengladbach stammt. Wegen des Mangels an weiblichen Arbeitskräften verlegte sie Teile der Fertigung in ländliche Zweigwerke (1952 Hilfarth, mit Bergarbeiterbevölkerung!, 1959 Lövenich, 1966 Wassenberg).

Es gibt auch Beispiele für den umgekehrten Vorgang, daß nämlich Unternehmen, die auf dem Lande gegründet worden sind, einen neuen Standort in einer Kleinstadt suchen und wegen der Vorteile, die dieser bietet — etwa in verkehrstechnischer Hinsicht für den Güterversand mit der Bahn —, höhere Grundstückspreise in Kauf nehmen.

Die Spezial-Hosenfabriken Fa. J. Statz und Co. KG, 1937 in dem Dorf Borschemich (Krs. Erkelenz) gegründet, hatte 1962/64 in zwei weiteren Dörfern (Baal, Krs. Erkelenz, Rödingen-Höllen, Krs. Jülich) Zweigbetriebe eingerichtet. 1967 gab sie das Werk Borschemich auf und errichtete im Industriegelände von Erkelenz (in Bahnhofsnähe) einen Neubau, in dem die Fertigware der Zweigwerke für den Versand vorbereitet wird. Dieser erfolgt per Bahn an vier Auslieferungslager in Hamburg, Berlin, Köln und Frankfurt. Durch die Verlagerung in die Nähe eines Güterbahnhofs werden also Transportkosten eingespart (37).

Zu den wenigen Kleinstädten, deren Gemeindeareal so klein ist, daß sich nur beschränkte Möglichkeiten der Industrieansiedlung boten, gehört Heins-

(36) Dies war z. B. in der Gemeinde Granterath bei Erkelenz zu beobachten. Hier waren vier Industrie- bzw. Gewerbebetriebe zunächst ohne Wasser- und Stromversorgung.

(37) EVZ vom 1. 7. 1967

berg. Hier rückt besonders im Bereich des Eisenbahngeländes die Nachbargemeinde Schafhausen nahe an die Stadt heran (s. Abb. 8). Um die daraus sich ergebenden Hindernisse für die Industrieansiedlung auszuräumen, schloß sich 1961 die Stadt mit den Gemeinden Schafhausen und Unterbruch zu einem Planungsverband entsprechend den Richtlinien des Bundesbaugesetzes vom 23.6.1960 zusammen. Es war dies der erste Fall im Regierungsbezirk Aachen. Nunmehr konnte man daran gehen, die bereits bestehenden Einrichtungen an der Straße Heinsberg-Oberbruch und der Eisenbahnlinie Heinsberg-Lindern um neue zu ergänzen; dabei ergab sich eine zweifellos nicht ungünstige Mischstruktur von Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen (Bild 15). Die wichtigsten Bestandteile seien hier aufgeführt (38):

a) Industriebetriebe:

- 1963 Fa. Gebr. Ludewig-Karosserie KG, (37 Arbeitsplätze)
- 1964 Fa. „Venus-Werk“ Hammerschmidt, Herstellung von Heizkörpern, (38)
Fa. von der Lieck, Schleiferei- u. Fleischereibedarfsartikel, (5)
- 1965 HAZET-Werk Hermann Zerver, Remscheid, Zweigbetrieb, (102)
Fa. E. Sternickel, Kleiderfabrik, (26)
Fa. H. Råde, Strickwarenfabrik, (22)
Fa. Bauer, Damenkleiderfabrik, (?)
- 1966 Fa. H. Latzel, Schweißmaschinenwerk, verlagert aus Porz, (54)
Fa. B. Pfeifer, Blechgehäuse- u. Apparatebau, (?)
- 1967 Fa. Sikond Chemie G. Siebeneicher, (5)
Fa. M. Lück, Spezialdruckerei u. Wertmarkenfabrik, gegr. 1902 in Köln, (?)
- 1968 Fa. Heinoxan, chem. Fabrik, (?)
Fa. Schröer KG, Waagenfabrik, (25)
- 1970 Fa. J. Breuer Stahlbau KG, Rheydt-Odenkirchen

b) Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe:

- 1963 Druckerei H. J. Himmels, (19)
- 1964 MAN-Vertretung Ganser, (10)
Mercedes-Benz-Vertretung H. Siebertz KG, (?)
- 1965 Ford-Vertretung Königs, (17)
- 1970 Fa. J. Birkhard, Intern. Spedition GmbH, Außenstelle

c) Supermärkte:

- 1968 Großkaufhaus „Allkauf“
Grenzland-Großmarkt „ggm“ (gemeinsame Gründung des Heinsberger Holzkaufmanns Krappen und des Dülkener Elektrogroßhändlers H. Ferschoth)

d) sonstige Einrichtungen:

- . . . Warengenossenschaft eGmbH
- 1952 Knoben's Reisen (Omnibusunternehmen)
- 1964 Straßenmeisterei

Der Planungsverband hat, wie die Angaben erkennen lassen, bisher ohne Zweifel Erfolge zu verbuchen. Ein Gegengewicht gegen die Gemeinde Oberbruch, die mit dem Glanzstoffwerk einen potenten Steuerzahler besitzt, ist jedoch damit erst in geringem Maße geschaffen.

(38) Angaben nach ZIMMERMANN (in: HVZ vom 1. 7. 1969) und eigenen Feststellungen

5.24 Funktionen in der Landwirtschaft

Die Landwirtschaft hat trotz mancher Veränderungen im Untersuchungsgebiet ihre wirtschaftliche Bedeutung behalten, auch wenn sie für einen immer geringer werdenden Anteil der Bevölkerung die Erwerbsgrundlage bildet. In der Börde herrschen weiterhin Weizen- und Zuckerrübenanbau vor. Im Norden des Kreises Erkelenz und im Westen des Kreises Kempen-Krefeld erfolgte seit den 20er Jahren eine Spezialisierung auf Frühkartoffeln (39) und Feldgemüse. Weiter ausgedehnt haben sich die Baumschulen um Erkelenz (40). Als neues Element hat die Blumenzucht in Freiland- und Unterglaskulturen an verschiedenen Stellen (z.B. Borschemich, Krs. Erkelenz) Fuß gefaßt. Im Kreise Geilenkirchen-Heinsberg wurde — als Innovation aus den Niederlanden — die Champignonzucht aufgenommen. Allgemein von Bedeutung ist die Viehhaltung und -zucht. Erwähnt seien nur die Gestüte Schlenderhan, Zieverich und Etzweiler im Kreise Bergheim.

Ein großer Teil der landwirtschaftlichen Produktion kommt nicht in den Handel, sondern wird direkt an die Verarbeitungsindustrie geliefert (Zuckerrüben, Gemüse, Milch). Soweit die Kleinstädte Standorte von Verarbeitungsbetrieben waren, haben sie diese Funktion gewahrt. Vereinzelt kamen neue Betriebe hinzu: In Grevenbroich entstand 1951 eine Hammelgroßschlachtereier (41); in Jülich errichtete 1962 die „Düsseldorfer Senfindustrie Otto Frenzel“ eine Konservenfabrik, die von Vertragsbauern beliefert wird (42).

Veränderungen gab es bei den Molkereien. Da ein Großteil der Milch heute unverarbeitet von den großstädtischen Milchverwertungen übernommen wird, geht die Bedeutung der Eigenverarbeitung zurück. Um notwendige Rationalisierungsmaßnahmen durchführen zu können, haben sich bereits verschiedene Molkereigenossenschaften zusammengeschlossen. Im Kreis Geilenkirchen-Heinsberg beispielsweise fusionierten 1967 die drei Genossenschaften von Geilenkirchen, Heinsberg und Waldfeucht. Letztere stellte als kleinste die Verarbeitung ganz ein.

Das Getreide wird weiterhin größtenteils über Genossenschaften und Produktenhandlungen vermarktet. Eine gewisse Konzentration der bestehenden Einrichtungen erfolgte im Zusammenhang mit dem Bau von Trocknungs- und Reinigungsanlagen. Bevorzugt wurden dabei Standorte an Eisenbahnlinien.

Für Obst, Gemüse u. a. bestehen Erzeugergroßmärkte in Heinsberg und Bedburg. Für die Vermarktung der Frühkartoffeln wird z. Z. angestrebt, die zahlreichen Einzelversender zu einigen wenigen Verkaufsorganisationen zusammenzuschließen, so daß hier eine Konzentration der entsprechenden Einrichtungen zu erwarten ist (43). Die Blumen werden über eine Börse in Neuß vermarktet; damit entfallen mögliche Funktionen für die Kleinstädte.

(39) Im Kreis Erkelenz wurde der Frühkartoffelanbau in den 1920er Jahren als Innovation aus den Niederlanden übernommen. S. dazu REUL in: HKE (1968, S. 47 - 61)

(40) Neuere Untersuchungen als die von SINS (1953) liegen nicht vor.

(41) Institut f. Landeskunde (1963, S. 135)

(42) HKJ (1966, S. 114 ff.)

(43) EVZ vom 15. 1. 1968. In Kaarst (an der Eisenbahn Neuß-Gladbach war bereits 1927 eine Versteigerung für Frühkartoffeln eingerichtet worden, die jedoch nur bis 1935 bestand (n. Institut f. Landeskunde 1963, S. 129).

Das gleiche gilt für die Vermarktung des Zuchtviehs, die auf den Auktionen in Krefeld (Niederrheinhalle) oder Köln-Deutz erfolgt (44). Die noch in den 20er Jahren bedeutenden Linnicher Pferdemarkte werden zwar zum Teil noch abgehalten und offiziell als solche angekündigt, doch stehen jeweils nur noch ein paar Pferde und Ponys zum Verkauf. Auf dem Andreasmarkt 1967 wechselten von 7 angebotenen Pferden 5 den Besitzer. Der Grund für den Rückgang ist allein in dem Umstand zu suchen, daß heute in der Landwirtschaft praktisch keine Pferde mehr verwendet werden. Etwas lebhafter ist der Schweinehandel, während das äußere Bild der Markttag von Krambuden und ausgestellten Traktoren und Landmaschinen bestimmt wird (Bild 12). Für den Landmaschinenhandel attraktiver sind jedoch wohl Veranstaltungen wie die Regionalschauen, die in Jülich 1967 und 1970 abgehalten wurden (45). Die Handlungen selbst sind stark gestreut, keineswegs auf die Kleinstädte konzentriert, obwohl vereinzelt mehrere Unternehmen bzw. Filialen vorhanden sind. Im Kreis Jülich gab es 1969 insgesamt 15 Handlungen bzw. Kundendienste in 11 Ortschaften; Jülich besaß zwei, Linnich eine (46).

Ausschließlich in Kleinstädten befinden sich die Landwirtschaftsschulen sowie die mit ihnen verbundenen Dienststellen der Landwirtschaftskammer Rheinland. In Erkelenz wurde dafür 1965 ein neues Gebäude im „Schulviertel“ der Stadt errichtet. Heinsberg, das die Landwirtschaftsschule auch nach dem Verlust der Kreisstadtfunktion (1932) behielt, wurde 1968 mit der Tatsache konfrontiert, daß sich der Schulbeirat der Landwirtschaftskammer dafür aussprach, die Schule mit den angeschlossenen Einrichtungen (Kreisstelle der Kammer, Kreisbauernschaft, Geschäftsstelle der Züchtervereinigung und der Kreisbesamungsgenossenschaft, Obst- und Gemüsebauberatung) zugunsten der Kreisstadt Geilenkirchen aufzulösen (47). Die Ortslandwirte der Kreisbauernschaft Heinsberg wandten sich in einer Stellungnahme aus verständlichen Gründen gegen die Bestrebung, u. a. mit dem Argument, daß Geilenkirchen nach der Kreisreform am Rande des neuen Kreises liegen, Heinsberg aber die zentralere Lage besitzen würde. Mit der Bestimmung von Heinsberg zur Kreisstadt hat sich eine neue Situation ergeben, durch die nun umgekehrt das Weiterbestehen der Einrichtungen in Geilenkirchen und Erkelenz in Frage gestellt wird.

5.25 Staatlich auferlegte singuläre Funktionen

Diese Funktionen, die der Einflußnahme der Bevölkerung weitgehend entzogen sind, haben sich im Untersuchungsgebiet gegenüber 1925 vermehrt. Das gilt in erster Linie für die militärischen Einrichtungen. Waren während der Rheinlandbesetzung nach dem Ersten Weltkrieg nur vereinzelt besondere Anlagen

(44) Über die Verkaufserfolge der einheimischen Züchter auf diesen Auktionen wird in den Lokalzeitungen regelmäßig berichtet.

(45) Ausstellungskatalog „Rheinlandschau Jülich“ 14. bis 22. 10. 1967, Veranstalter der Ausstellungen ist die GEFA-Gesellschaft für Ausstellungen, Generalagentur für Deutschland, 8203 Mühlbach Post Oberaudorf, jeweils gemeinsam mit der betreffenden Stadt.

(46) Wirtschaftliche Nachrichten 10, 1969

(47) EVZ vom 1. 4. 1968

geschaffen worden (z. B. in Erkelenz), so entstanden nach dem Zweiten Weltkrieg unter der britischen Besatzung im Untersuchungsgebiet weitaus umfangreichere Komplexe (48). Sie liegen abseits der Siedlungen in Wald- und Heidegebieten. Für die Städte sind sie wegen ihres Gettocharakters nur bedingt von Bedeutung, obwohl sie eine beträchtliche Anzahl zivilen Hilfspersonals beschäftigen und die stationierten Militärpersonen und deren Angehörige in beschränktem Umfang die städtischen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe in Anspruch nehmen.

Bisher konnte lediglich der Flugplatz Teveren von der Bundeswehr übernommen werden. Wohl im Zusammenhang damit gelang es der (in seiner Nachbarschaft gelegenen) Stadt Geilenkirchen, eine Bundeswehr-Garnison zu bekommen; im Juli 1969 bezog die Raketenschule des Heeres, die bis dahin bei Eschweiler (Krs. Aachen-Land) stationiert war, das neuerrichtete Kasernengelände in Geilenkirchen-Niederheid. Bereits 1954 hatte der Haupt- und Finanzausschuß der Stadt dem Rat vorgeschlagen, „zur Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse mit den zuständigen Stellen zwecks Errichtung einer Bundeswehrgarnison in Geilenkirchen Fühlung zu nehmen“ (49). Der Rat stimmte dem Vorschlag zu. Dabei ist zu bedenken, daß die Wirtschaft der Stadt nicht von der Industrie, sondern von Handels- und Gewerbetreibenden getragen wird, für die eine Garnison potentielle Aufträge und Kunden bedeutet. An der Ausführung der Bauten wurden nach Zeitungsangaben 185 Firmen mit ca. 700 Aufträgen beteiligt (50). Inwieweit die Investitionen tatsächlich Geilenkirchener Firmen zugute kamen, ist natürlich nicht festzustellen.

In der alten Garnisonstadt Jülich, d. h. in dem in der Nähe gelegenen Eisenbahnausbesserungswerk, wurde ein Instandsetzungsbataillon der Bundeswehr stationiert. Auf diese Weise blieb die Anlage weiterhin — wenigstens zum Teil — in Benutzung, nachdem sie bereits um 1950 stillgelegt werden sollte. Den Bemühungen des Jülicher Landrats ist es nach DE JONG (1964) zu verdanken, daß es nicht dazu kam. Inzwischen (1969) wurde auch der Verbleib der Bundeswehr in Frage gestellt, da das Gelände des Ausbesserungswerks nicht dem Bund, sondern dem Land Nordrhein-Westfalen gehört. Diesmal gelang es der gemeinschaftlichen Intervention des Bundestags- und des Landtagsabgeordneten, die geplante Verlegung nach Köln zu verhindern (51).

Jülich besitzt heute jedoch eine Funktion, die wesentlich folgenreicher — im positiven Sinn — war als die militärischen Einrichtungen und das Eisenbahnausbesserungswerk. Im Staatsforst Stetternich südöstlich der Stadt wurde 1956 mit dem Bau der Kernforschungsanlage des Landes Nordrhein-Westfalen (KFA) begonnen.

Als Standort dieser Anlage war ursprünglich Düren vorgesehen, doch hatten die dort ansässigen Industrieunternehmen sowie der Braunkohlenbergbau Ein-

(48) NATO-Hauptquartier im Hardter Wald (Stadtgebiet von Mönchengladbach), Flugplätze Teveren, Krs. Geilenkirchen-Heinsberg, Wildenrath und Elmpt, beide Krs. Erkelenz; weitere Anlagen verschiedener Art bei Rheindahlen, Rickelrath, Dalheim, Effeld usw.

(49) zit. n. Sonderausgabe der Geilenkirchener Volkszeitung zum 9. 7. 1969

(50) EVZ vom 1. 7. 1969. Vgl. MEYER-TRUELSEN (1968)

(51) AVZ vom 21. 3. 1969. S. auch 7. Bericht d. Landesregierung NRW (1970, S. 27)

wände erhoben (52). Daß die Wahl auf Jülich fiel, lag allerdings nicht allein daran, daß hier ein geeignetes Gelände zur Verfügung stand und die Stadt ungefähr auf halbem Wege zwischen den Universitäten Aachen, Bonn, Köln und Düsseldorf liegt (wenngleich ohne direkte D-Zug-Verbindung mit ihnen!). Es ist nicht auszuschließen, daß die Tatsache eine Rolle gespielt hat, daß der Landrat und „starke Mann“ des Kreises Jülich — vom Volksmund als „Herzog Wilhelm“ bezeichnet — zu dieser Zeit auch das Amt des nordrhein-westfälischen Landtagspräsidenten bekleidete. Im Verlauf dieser Untersuchung konnte ja mehrfach darauf hingewiesen werden, welche Bedeutung einflußreiche Personen in den kleinen Städten für die funktionale Entwicklung hatten. Daran dürfte sich bis heute nichts geändert haben.

Für die Stadt Jülich war die Übernahme dieser Funktion gleichbedeutend mit einem steilen Aufstieg. Das gilt für die bauliche Entwicklung: Neue Wohngebiete entstanden; Anfang 1966 wurde die 1000. Wohnung für Beschäftigte der KFA fertiggestellt. Deren Gesamtzahl belief sich am 31.8.1969 auf 3.505 Personen (53). Da es weitgehend Personen mit relativ hoher Kaufkraft und entsprechend hohen Ansprüchen sind, blieben kräftige Impulse für die Entwicklung des innerstädtischen Geschäftsgebiets nicht aus. Auch wurde die kommunale Infrastruktur wesentlich verbessert. Als Folgeerscheinung ist nicht zuletzt die Gründung einer staatlichen Ingenieurschule zu werten. Die Entwicklung des gesamten Komplexes ist zur Zeit noch nicht abgeschlossen, so daß der Strukturwandel noch deutlichere Formen annehmen wird.

Die übrigen kleinen Städte wurden nicht in diesem Ausmaß begünstigt. Kaldenkirchen behielt seine Bedeutung als Grenzübergangsort mit den entsprechenden Einrichtungen (54). Mit der Zunahme des internationalen Straßenverkehrs stieg auch die Zahl der in der Stadt ansässigen Speditionsunternehmen.

Sitz eines (Grenz-)Hauptzollamts ist weiterhin die Stadt Heinsberg (seit 1920); sein Zuständigkeitsbezirk umfaßt die Kreise Geilenkirchen-Heinsberg, Erkelenz und Jülich (55).

Schließlich ist noch die Stadt Süchteln zu erwähnen, die die — erweiterten — Landesanstalten (Landeskrankenhaus und Landesklinik für Jugendpsychiatrie, Rheinische Orthopädische Landeskinderklinik, Rheinisches Heilpädagogisches Landesjugendheim, Rheinisches Landeserzieherseminar) beherbergt.

5.3 Größen- und bedeutungsmäßige Differenzierung der Kleinstädte

Hatten bis 1925 drei der Kleinstädte der frühindustriellen Zeit die statistische Obergrenze der Kleinstadt (20.000 Einw.) überschritten und sich auch in qualitativer Hinsicht einem mittel- und großstädtischen Niveau angenähert, so ist in der jüngsten Entwicklungsphase des Städtetetzes ein vergleichbarer Vor-

(52) BRUCKNER (1967, S. 420)

(53) Wirtschaftliche Nachrichten 10, 1969

(54) Näheres hierüber enthalten die Untersuchungen von PFEIFFER (1953) und PEICHER (1966).

(55) HVZ — Sonderausgabe vom 1. 7. 1969

gang nicht zu registrieren. Welche Bedeutungsveränderungen innerhalb der Größenklasse der Kleinstädte eingetreten sind, wird im folgenden Kapitel erörtert. Desgleichen ist zu prüfen, ob einige größere Ortschaften auch qualitativ in die Stufe der Kleinstädte aufgerückt sind.

6. Die gegenwärtige Stellung der Kleinstädte im Siedlungsnetz

6.1 Neubestimmung der Kleinstädte

Heute zählt das Untersuchungsgebiet auf deutscher Seite (ohne die Mittel- und Großstädte) 23 Städte gegenüber 17 im Jahre 1925. Diese Zahl setzt sich folgendermaßen zusammen:

1) Städte, die seit 1828 als „Städte“ auf den Rheinischen Provinziallandtagen vertreten waren und die Städteordnung von 1856 annahmen:

Dülken, Erkelenz, Heinsberg, Jülich, Kaldenkirchen, Linnich (seit 1846), Odenkirchen, Rheindahlen, Süchteln, Wevelinghoven.

Rheindahlen und Odenkirchen bilden seit 1921 bzw. 1929 keine selbständigen Gemeinden mehr.

Dülken und Süchteln wurden mit Wirkung zum 1.1.1970 mit der bis dahin kreisfreien Stadt Viersen und der Landgemeinde Boisheim zu einer neuen kreisangehörigen Stadtgemeinde Viersen zusammengeschlossen.

Kaldenkirchen und Lobberich bilden vom gleichen Zeitpunkt an mit den Landgemeinden Breyell, Hinsbeck und Leuth die neue Stadtgemeinde Nette-tal.

2) Städte, die die Städteordnung von 1856 nicht annahmen: Grevenbroich und Geilenkirchen

3) Orte, die bis 1925 das Stadtrecht erhielten: Herzogenrath, Würselen

4) Orte, die nach 1925 das Stadtrecht erhielten:

a) Kaster und Zons; aus historischen Gründen

b) Bedburg und Bergheim

c) junge Stadtrechtsorte: Alsdorf (1950), Lobberich (1964), Übach-Palenberg (1967), Hückelhoven (1969), Dormagen (1969).

Auf niederländischer Seite besitzt lediglich Echt Kleinstadtcharakter. Die flächenmäßig relativ ausgedehnte Gemeinde (71,6 km²) zählt knapp 16.000 Einwohner (15.803 am 1.1.1969); davon leben rund 9.000 in den zusammengewachsenen zentralen Kernen Echt, Schilberg und Pey.

Von den 23 deutschen Stadtrechtsorten besitzen in ihrem Gemeindegebiet mehr als 20.000 Einwohner: Alsdorf, Hückelhoven-Ratheim, Übach-Palenberg, Grevenbroich, Dülken, Dormagen, Würselen, Odenkirchen. Weniger als 10.000 Einwohner zählen: Bedburg, Bergheim, Geilenkirchen, Herzogenrath, Kaldenkirchen, Kaster, Wevelinghoven und Zons.

Diese Zahlen besagen nichts über die Größenordnung der städtischen Kernsiedlung, die allerdings nicht genau angegeben werden kann; dazu müßte die Frage der Abgrenzung des Kerns im einzelnen untersucht werden.

Im Falle der jungen Stadt Hückelhoven-Ratheim, die etwa 25.000 Einwohner zählt, können für den Ortskern Hückelhoven 8.000 Einwohner angesetzt werden; die übrigen verteilen sich auf mehrere Wohnplätze verschiedener Größenordnung und baulicher Struktur mit ländlichem, aber nur teilweise landwirtschaftlichem Charakter.

Ähnlich ist die Situation bei der Stadt Linnich, die ihre Einwohnerzahl von etwa 4.000 (für den Kern) durch kommunale Zusammenschlüsse auf etwa 12.000 aufstockte.

Es ist also heute noch mehr als früher bei der Beurteilung der Gemeindegemeinden diese Situation in Rechnung zu stellen (1).

6.2 Die Integration der Kleinstädte in das Funktionsgefüge — synthetische Betrachtung der einzelnen Funktionen

Vorbemerkung: vergleiche 4.2

Das mittlere Niveau (= Stufe II), das den Anhaltspunkt für die Bedeutungsabstufung liefert, ist neu zu formulieren. Es sei betont, daß der vielfältige Komplex der Funktionen nur in seinen wichtigsten Komponenten erfaßt werden kann (s. Tab. 10 u. Abb. 10).

6.21 Integrationsgrade der Kleinstädte

Wie Tabelle 10 erkennen läßt, ist die Beteiligung der einzelnen Städte an den aufgeführten Funktionen nach wie vor recht unterschiedlich. Durch die qualitative Gewichtung der Beteiligung verstärkt sich dieser Eindruck noch. Erkennt man an, daß die Breite der Beteiligung etwas über den städtischen Charakter aussagt, so ist dieser weiterhin in den Kreisstädten am stärksten ausgeprägt.

Die Spitzenposition unter den Kleinstädten dürfte Jülich und Grevenbroich zukommen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß Jülich in städtebaulicher Hinsicht — trotz des konservativen Wiederaufbaus nach dem Kriege — manche Vorzüge aufweist im Vergleich zu Grevenbroich, dessen Altstadt viel kleiner ist und nach außen hin in eine teilweise wenig attraktive, baulich überalterte Randbebauung übergeht. Um ein Geringes schwächer ist die Position von Erkelenz; mit größerem Abstand folgen Geilenkirchen, Bergheim und Heinsberg (als ehemalige Kreisstadt). Dieser Gruppe der Kreisstädte ist noch die Stadt Dülken zuzuordnen, die von den Städten im Westteil des Kreises Kempen-Krefeld (nach Viersen) die stärkste Position innehat.

Eine zweite größere Gruppe bilden Orte wie Bedburg, Herzogenrath, Linnich, Lobberich, Rheindahlen, Wevelinghoven, Kaldenkirchen. Sie alle liegen im Schatten größerer Städte bzw. bedeutender Kleinstädte, die Teilfunktionen für sie wahrnehmen.

Eine letzte Gruppe setzt sich zusammen aus den Orten Würselen, Alsdorf, Übach-Palenberg, Hückelhoven und Dormagen, deren Struktur jeweils von einem Großbetrieb (Steinkohlenzeche; bei Dormagen: Bayer-Werk) geprägt wird. Diese Aussage ist allerdings insofern einzuschränken, als inzwischen die Zechen in Übach-Palenberg und Würselen stillgelegt sind (2). Im Interesse dieser Großbetriebe erfolgten auch die Zusammenschlüsse mit Nachbargemeinden

(1) Die unterschiedliche Siedlungsstruktur innerhalb der Gemeindeareale wird bei Gemeindetypisierungen in der Regel vernachlässigt. Eine klare Unterscheidung zwischen Gemeinde und städtischer Kernsiedlung trifft der Atlas van Nederland (Blad XI — 14, Verstedelijking 1960).

(2) Übach-Palenberg erhielt als Ersatz für die ausgefallenen Arbeitsplätze auf der Zeche Carolus-Magnus bisher u. a. ein Werk der Maschinenbaufirma W. Schlafhorst & Co., das auf dem Zechengelände errichtet wurde und sich z. Z. im weiteren Ausbau befindet.

meinden (1932 Alsdorf mit Schaufenberg und Teilen von Oidtweiler und Broich; 1935 Hückelhoven mit Ratheim, Hilfarth und Kleingladbach; 1935 Übach mit Teilen von Frelenberg und Scherpenseel). Bei Dormagen wurden die Schwierigkeiten, die sich aus der Tatsache ergeben, daß das Bayer-Werk teilweise auf dem Gebiet der angrenzenden Stadt Köln liegt, bisher nicht ausgeräumt.

Städtische Formen nahm die Entwicklung bei allen diesen Orten erst in den letzten zehn Jahren an, nachdem die Arbeiterschaft, die das Gros der Bevölkerung ausmachte, kaufkräftiger und zugleich konsumfreudiger wurde. Der Handelssektor wuchs in der Folge beträchtlich an, und zwar hauptsächlich in den Branchen Haushaltswaren, Möbel, Elektrogeräte, Textilien, Schuhe . . . Mit den Geschäftsleuten, dem Mittelstand, verstärkte sich das „bürgerliche Element“ im Sozialgefüge der betreffenden Gemeinden, das bis dahin hauptsächlich von dem — auch im Siedlungsbild klar erkennbaren — Dualismus zwischen Arbeiterschaft und eingessenerer bäuerlich-handwerklicher Bevölkerung geprägt wurde. Erst damit werden Ansätze zu einer Orientierung der zum Teil in verschiedenen, voneinander getrennten Wohnplätzen mit ausgeprägtem Eigenbewußtsein lebenden Gemeindebevölkerung auf ein gemeinsames Zentrum erkennbar. Die soziale Integration und Differenzierung der Bevölkerung in dieser Form wirkte sich auch auf den Bildungssektor insofern aus, als inzwischen auch weiterführende Schulen entstanden.

Einen Sonderfall stellt die (bis 1929 selbständige) Stadt Odenkirchen dar, die mit der größeren Nachbarstadt Rheydt zusammengewachsen ist.

6.22 Integrationsweisen der Kleinstädte

Die funktionale Basis der meisten Kleinstädte ist gerade in jüngster Zeit breiter geworden. Der Anreicherungsprozeß führte den Städten nur vereinzelt neue Grundfunktionen zu (z. B. Geilenkirchen: Garnison; Hückelhoven: höhere Schule). Er bewirkte in der Regel, daß schon vorhandene Funktionskomplexe ausgebaut wurden. Das gilt für die Industrie und besonders für den Komplex der infrastrukturellen Einrichtungen.

Das Ergebnis sieht allerdings in der Mehrzahl der Fälle nicht so aus, daß die verschiedenen Grundfunktionen einander bedeutungsmäßig angeglichen wären. Vielmehr sind die schon in der Vergangenheit angelegten Unterschiede eindeutig erhalten geblieben oder noch verstärkt worden. Von einer funktionalen Uniformität kann man höchstens dann sprechen, wenn man die Zahl der Grundfunktionen meint, nicht aber, wenn man auch deren qualitative Bedeutung für die Struktur der einzelnen Stadt in Rechnung stellt.

Die Kreisstadt Jülich ist als Standort der Kernforschungsanlage weiterhin Träger einer staatlich auferlegten Funktion und als funktional stark spezialisiert zu bezeichnen. Die Gefahr einer Einseitigkeit wird durch Industrie und zentrale Versorgungsfunktionen für das Kreisgebiet herabgesetzt.

Bei Heinsberg, das der Einwohnerzahl nach zu den kleineren der hier behandelten Städte zählt (ca. 5.000 Einw. im städtischen Kern), steht die Funktion als Versorgungs- und Dienstleistungszentrum für den Nordteil des Selfkantkreises im Vordergrund. Die industrielle Funktion ist nach den jüngsten Bemühungen um eine gezielte Ansiedlung von neuen Betrieben erst in Ansätzen entwickelt. Die Tatsache, daß die Stadt auch Sitz einer staatlichen Behörde (Hauptzollamt) ist, hat für die Struktur bei weitem nicht die Bedeutung wie für Jülich.

Als stark spezialisiert ist weiterhin Kaldenkirchen (als Grenzstadt) zu bezeichnen. Durch die Nähe zu Venlo hat sich bisher der Einzelhandelssektor nur schwach entwickelt.

Wie schon angedeutet, können auch die vom Bergbau geprägten Städte als ein besonderer Typus herausgehoben werden.

Insgesamt gesehen bieten die Kleinstädte des Untersuchungsgebiets in funktionaler Hinsicht ein schillerndes Bild. Die Unterschiede spiegeln sich in den Einwohnerzahlen. Starkes Wachstum (in Form von Wanderungsgewinnen) brachte hauptsächlich der Bergbau (oder andere Großindustrie). Dieses Wachstum konzentrierte sich in der Regel nicht auf einen Ort, sondern verteilte sich über ein größeres Gebiet, das — wie etwa im Fall der Stadt Hückelhoven-Ratheim — selbst nach Eingemeindungen noch nicht verwaltungsmäßig zusammengefaßt ist. Vergleichsweise geringe Impulse für das Wachstum gingen von dem Sektor der Dienstleistungen aus, doch hat gerade dieser am meisten zur Verstärkung und Intensivierung des „städtischen Lebens“ in den betroffenen Orten beigetragen. Das macht deutlich, wie falsch bzw. ungenügend es sein kann, bei der Beurteilung des Siedlungsnetzes hauptsächlich von quantitativen Fakten auszugehen. Wie schon in der frühindustriellen Zeit gibt es auch heute Gemeinden, die wesentlich höhere Einwohnerzahlen aufweisen als die eigentlichen Städte, d. h. diejenigen Siedlungen, die hauptsächlich die Entwicklung des Funktionsgefüges tragen,

- a) weil sie in ihrer Einwohnerschaft über bestimmte Sozialgruppen oder Einzelpersonlichkeiten verfügen, die ein Interesse daran haben, die funktionale Basis ihres Wohnorts zu verbessern und auszubauen, und
- b) weil ihnen von außen neue Funktionen auferlegt werden, für die sie die Voraussetzung einer günstigen Infrastruktur mitbringen.

6. 23/6. 3 Die gegenwärtige Struktur des Städtensetzes (auf der Stufe der Kleinstädte). Vergleich mit dem Zustand um 1925 sowie mit den Vorstellungen der Landesplanung über die zukünftige Ordnung ().*

Die weitere positive Entwicklung des groß- und mittelstädtischen Rahmens — auch jenseits der Grenze, hier allerdings mit einer gewissen Phasenverschiebung — war eine wichtige Voraussetzung für eine ebenfalls positive Entwicklung der Kleinstädte. Mit der Ausbreitung der individuellen Motorisierung wuchs die Erreichbarkeit der großstädtischen Arbeitsstätten und Versorgungszentren. Für die Bevölkerung der Kleinstädte ist das zweifellos ein entscheidender Faktor, der noch dadurch verstärkt wird, daß wegen der geringen Entfernungen mehrere Zentren zur Wahl stehen. Auch haben die durchweg günstige Entwicklung der in den Kleinstädten bereits vorhandenen Industrie und die Vermehrung der Arbeitsplätze (z. B. durch Betriebsverlagerungen aus den Ballungsgebieten) dazu beigetragen, die Position zu festigen, ebenso die bisherigen Erfolge in der Verbesserung der infrastrukturellen Ausstattung.

Bei der folgenden Analyse der gegenwärtigen räumlichen Struktur des Städtensetzes geht es darum, das Ergebnis einerseits mit dem Stand um 1925

(*) Dieses Kapitel wurde im Dezember 1971 überarbeitet.

zu vergleichen und andererseits mit den Vorstellungen der Landesplanung von der zukünftigen Ordnung des Siedlungsnetzes zu konfrontieren.

Die landesplanerischen Vorstellungen sind niedergelegt im Nordrhein-Westfalen-Programm 1975 (NWP 75) (3) und im Landesentwicklungsplan II (LEP II) (4). Für den limburgischen Teil des Untersuchungsgebiets wurde die von der Provinzialverwaltung herausgegebene Broschüre „limburgs toekomst“ (5) herangezogen.

Das NWP 75 ist, wie der Ministerpräsident des Landes im Vorwort schreibt, „der zweite mittelfristige Handlungsplan der Landesregierung“. Es soll „die Entwicklungsperspektive des ganzen Landes bis zur Mitte der siebziger Jahre darstellen und die voraussehbaren Entwicklungstendenzen der weiteren Zukunft aufzeigen“.

Im LEP II ist die „Strategie der Landesentwicklung mit dem Blick auf das Jahr 2000“ (LOWINSKI 1970, S. 330) niedergelegt. Er dient als „Koordinierungsgrundlage für den räumlich, sachlich und zeitlich koordinierten Einsatz aller strukturwirksamen Landesmittel“ (a. a. O. S. 331).

Der LEP II überzieht das Land mit einem System von „Entwicklungsschwerpunkten“ und „Entwicklungsachsen“, auf das die Gesamtentwicklung des Landes ausgerichtet werden soll (Abb. 10). Als „Entwicklungsschwerpunkte“ ausgewiesen sind diejenigen Räume des Landes, „in denen die Standortvoraussetzungen für eine geordnete siedlungsräumliche Schwerpunktbildung gegeben oder durch bewußte Förderung möglichst bald auszubauen sind. Dabei gilt der Grundsatz, daß die Eignung eines Raumes als Entwicklungsschwerpunkt durch seine Tragfähigkeit für öffentliche und private Einrichtungen der Daseinsvorsorge bestimmt wird.“ (LOWINSKI 1970, S. 333). Es sind drei Stufen unterschieden (im folgenden abgekürzt ESP I/II/III/, lies: Entwicklungsschwerpunkt erster/zweiter/dritter Ordnung); dies gilt in gleicher Weise für die Entwicklungsachsen (abgekürzt EA I/II/III, Definitionen in Abb. 10).

Im Bereich zwischen Köln und Neuß bahnt sich eine ähnliche Entwicklung an, wie sie sich auf dem jenseitigen Rheinufer seit längerem vollzieht; eine bandartige Ausdehnung der großstädtischen Randsiedlungen. 1925 war davon noch nichts zu spüren, jedoch stießen hier bereits die Interessen von Köln und Düsseldorf aufeinander. Während Köln sein Gemeindeareal 1922 weit nach Norden ausdehnen konnte (Eingemeindung von Worringen u. a.), scheiterten die Bemühungen Düsseldorfs, auf der linken Rheinseite südwärts bis an die neuen Grenzen Kölns vorzustoßen (6).

Dormagen, an der Nahtstelle beider Interessensphären gelegen, spielte lediglich als Industriestandort eine Rolle. Ob es dem jetzt zu den Stadtgemeinden gehörenden Dormagen gelingen wird, sich in absehbarer Zeit zu einem eigenständigen urbanen Mittelpunkt aufzuschwingen, scheint fraglich; auf dem Ar-

(3) s. Landesregierung NRW (1970)

(4) s. dazu LOWINSKI (1970)

(5) s. Provinciaal Bestuur van Limburg (o. J.)

(6) Vorschläge der Stadt Düsseldorf zur kommunalen Neugliederung im Regierungsbezirk Düsseldorf, Düsseldorf 1928, S. 26 u. Tafel 5

beitssektor dürfte durch die beherrschende Stellung des Bayer-Werks der Spielraum für andere, neue Betriebe gering sein. Der private Versorgungssektor wird sich durch die Nähe der Großstädte nur in engen Grenzen entfalten können. Nach KLUCZKA (1970) ist Dormagen zentraler Ort unterer Stufe mit Teilfunktion eines Mittelzentrums. Der Wohnwert wird durch die Industrieanlagen (Geruchsbelästigung; bei der Zuckerfabrik auch Verkehrsbehinderungen während der Kampagne) gemindert, so daß der Ort für Angehörige gehobener Sozialgruppen kaum sehr attraktiv sein dürfte. Hinsichtlich der Wohnfunktion für großstädtische Pendler konkurriert mit Dormagen beispielsweise die im Aufbau begriffene Neue Stadt Chorweiler. Im LEP II ist Dormagen als ESP II in der EA Köln-Neuß-Krefeld ausgewiesen. Diese Einstufung muß im Hinblick auf die genannten Verhältnisse als problematisch angesehen werden.

Für die kleine historische Stadtsiedlung Zons, die kaum in das Städtetz integriert ist, bestehen Entwicklungschancen als Standort von Naherholungseinrichtungen und als Wohnsitz für Angehörige gehobener Sozialgruppen. Die reizvolle bauliche Gestalt der Stadt, einer Art rheinischem Rothenburg, wird in Zukunft nur dann mit Leben gefüllt werden können, wenn sie auf solche Weise „revitalisiert“ wird.

Im Erftgebiet hat sich die Grundstruktur des Städtetzes gegenüber 1925 nur wenig gewandelt. Schwerpunkte sind die Kreisstädte Grevenbroich und Bergheim. Hinsichtlich ihrer Stellung im Siedlungsnetz allgemein haben sich die schon vor 1925 angelegten Unterschiede vertieft. Während nämlich Grevenbroich in seinem Umland die Vorrangstellung ausbauen konnte, auch gegenüber seiner Nachbarstadt Wevelinghoven, hat sich um Bergheim herum die alte Struktur, das enge Nebeneinander relativ kleiner konkurrierender Zentren, noch verstärkt, insofern aus einigen ländlichen Siedlungen (Horrem, Sindorf, Elsdorf und Oberaußem-Fortuna) weitere lokale Arbeits- und Versorgungszentren mit Ansätzen zu einer möglichen (klein-)städtischen Entwicklung erwachsen sind. Bergheim war schon dadurch in seinen Entwicklungsmöglichkeiten eingeengt; hinzu kommen andere Faktoren, die auch die zukünftige Entwicklung belasten: Die Stadt ist eingekeilt zwischen der Erftaue und dem Braunkohletagebau „Fortuna“ (7); der alte Stadtkern sollte aus denkmalpflegerischen Erwägungen in seiner Bausubstanz nicht wesentlich umgestaltet werden; es fehlt eine direkte Eisenbahnverbindung mit Köln.

Einen Bahnhof an der Hauptlinie Aachen-Köln besitzt dagegen der südliche Nachbarort Horrem; der Anschluß an das geplante Schnellbahnnetz Rhein-Ruhr ist vorgesehen (8). Der Ort liegt zudem näher an den Straßenverbindungen des Kreises mit Köln, der B 55 und der BAB Aachen-Köln.

Der LEP II faßt Bergheim und Horrem zu einem ESP II zusammen. Wie der Ausbau städtebaulich befriedigend gelöst werden könnte, ohne die bestehende Zersplitterung noch weiter zu treiben, ist schwer vorstellbar.

(7) s. dazu Landkreis Bergheim (1966, S. 303): Karte mit folgendem Kommentar: „Die Entwicklungsmöglichkeiten der Kreisstadt sind innerhalb der Gemeindegrenzen durch Abbaulinien, Überschwemmungs- und Landschaftsschutzgebiet aufs äußerste begrenzt. Der Ausbau eines leistungsfähigen Kreisentrums ist daher nur mehrgemeindlich zu lösen.“

(8) Landesregierung NRW (1970, S. 84/ Abb. 24)

Von den beiden anderen Kleinstädten des Kreises Bergheim, Kerpen und Bedburg, ist nur letztere als ESP (III) ausgewiesen. Schon länger vorhandene Ansätze auf dem privaten und öffentlichen Versorgungssektor konnten in den letzten Jahren ausgebaut werden (z. B. Aufstockung des Progymnasiums zur Vollanstalt); damit blieb eine gewisse zentralörtliche Bedeutung erhalten: Nach KLUCZKA (1970) ist Bedburg Kleinzentrum mit Teilfunktion eines zentralen Ortes mittlerer Stufe. Das könnte damit zu erklären sein, daß die Stadt mit ihrem Nahbereich verkehrsmäßig etwas im toten Winkel zwischen den Knotenpunkten Horrem und Grevenbroich liegt.

Erftabwärts folgt auf Bedburg nach etwa 2 km der Ort Kaster, der wie Zons aus historischen Erwägungen noch als „Stadt“ geführt wird. Daß die Bewohner der Dörfer Epprath, Morken und Harff, die dem Braunkohletagebau weichen mußten, nach Kaster umgesiedelt wurden, schlug sich lediglich in der Einwohnerzahl der (im Jahre 1956 um das Gemeindegebiet der genannten Orte vergrößerten) Gemeinde nieder. Da der Ortskern von Kaster wegen seines historischen Baubestandes und seiner Befestigungsanlagen Denkmalwert besitzt und daher möglichst unangetastet erhalten werden soll, gliederte man diesem die neuen Siedlungskomplexe nicht unmittelbar an; auch wurde ein eigenes Versorgungszentrum angelegt.

Grevenbroich gehört heute zu den Kleinstädten mit den günstigsten Zukunftsaussichten. Es besitzt eine bedeutende Industrie und liegt im Schnittpunkt von drei Entwicklungsachsen: EA II Aachen-Düsseldorf (B 1, zukünftige BAB), EA I Köln-Venlo (B 59/B7 (9) und elektrifizierte Eisenbahnlinie), EA II Rheinbach/Meckenheim-Grevenbroich (zukünftige BAB Ludwigshafen-Venlo). Grevenbroich ist als ESP II in den LEP II eingetragen. Von der baulichen Struktur und Substanz her gesehen ist die Stadt allerdings nicht besonders attraktiv, doch sind bei einer vernünftigen Planung Verbesserungen möglich.

Von Grevenbroich durch weiträumige Industriekomplexe (Zuckerfabrik, Maschinenfabrik Buckau R. Wolf) getrennt, bewahrte Wevelinghoven viel von seinem ursprünglichen dörflichen Charakter; der Eindruck wird noch verstärkt durch die Straßendorf-Form: Der Ort erstreckt sich entlang zweier paralleler Straßenzüge über etwa 3 km. Ein Ortszentrum hat sich bisher noch nicht herausgebildet. Einige Orte ohne Stadtrecht wie Wickrath oder Wegberg sind Wevelinghoven in dieser Hinsicht überlegen.

Als nächstes ist die Struktur im Bereich des Ballungsraums Mönchengladbach zu skizzieren.

Von der nach Rheydt eingemeindeten Stadt Odenkirchen, 1925 noch selbständig, darf man annehmen, daß sie inzwischen kaum mehr als eigenständiges Gemeinwesen agiert. In ihrem äußeren Erscheinungsbild wie in ihrer Bevölkerungsstruktur jedoch trägt sie viele Züge, die sie mit anderen Kleinstädten des Untersuchungsgebiets vergleichbar erscheinen läßt. Die Frage, ob man Odenkirchen noch als Kleinstadt ansprechen kann, soll hier nicht weiter verfolgt werden.

(9) Der Neubau der B 59 bis Rheydt ist vorgesehen, s. 7. Bericht d. Landesregierung (1970, S. 36): im weiteren Verlauf bis Venlo ist eine Autobahn geplant, im Bau oder schon fertig (Teilstück Dülken/Süchteln-Venlo).

Leichter fällt die Beantwortung im Fall Rheindahlens. Die Stadt tritt zumindest noch als eigener Siedlungskomplex hervor. Die Verbindung mit Mönchengladbach (B 57) ist weniger günstig als die mit Rheydt, die in jüngster Zeit sehr verbessert wurde. Als Barriere gegenüber Mönchengladbach wirkt auch die Tatsache, daß in der Dahlemer Heide östlich der Stadt zu beiden Seiten der B 57 militärische Anlagen entstanden.

Die Eingemeindung nach Mönchengladbach hat der Stadt meines Erachtens keine Vorteile gebracht; der Ausbau zu einem attraktiven städtischen Nebenzentrum unterblieb. Erst in jüngster Zeit lassen sich entsprechende Tendenzen erkennen: Ortskernsanierung, Ausbau des Einzelhandels- und Dienstleistungssektors, Einrichtung einer höheren Schule.

Die Stadt entspricht ihrer Stellung nach einem ESP III. Die Einstufung erkennt der LEP II den Landgemeinden „Schwalmtal“ und Wegberg zu, die dem Ballungskern Mönchengladbach/Rheydt im Westen vorgelagert sind. Die Kernsiedlungen, Waldniel und Wegberg, tragen durchaus städtische Züge. Das gilt auch für Wickrath, so daß hier ebenfalls ein ESP III vertretbar wäre. Obwohl die Gemeinde wie Rheindahlen Bestandteil des Ballungsraumes Mönchengladbach/Rheydt ist, hat sie aufgrund ihrer Zugehörigkeit zum Kreis Grevenbroich eine verhältnismäßig eigenständige Entwicklung betreiben können.

Der alten — kommunalpolitisch unselbständig gewordenen — Kleinstadt Rheindahlen sind also in ländlichen — selbständig gebliebenen — Gemeinden Konkurrenten erwachsen. Das Netz städtischer Siedlungen ist damit in diesem Bereich engmaschiger geworden.

Hauptsächlich aufgrund ihrer Industrie haben die Städte Dülken und Süchteln ihren eigenständigen Charakter gewahrt. Daß sie sich mit Viersen zusammenschlossen, ist bei der räumlichen Nähe und der Verflechtung der Städte miteinander zu befürworten, obwohl dadurch die kommunale Vereinigung aller zur Agglomeration Mönchengladbach zählenden Gemeinden fürs erste blockiert sein dürfte. Die Einstufung von Viersen, Dülken, Süchteln als ESP I innerhalb der nördlichen Ballungszone von Mönchengladbach erscheint berechtigt. Es sollte jedoch nicht übersehen werden, daß hier eben drei städtische Kerne vorhanden sind, deren Eigenständigkeit erhaltenswert ist.

In der Achse (Köln-) Mönchengladbach-Venlo ist also die neue Stadtgemeinde Viersen als ESP I, die Neubildung „Nettetal“ (1970) als ESP II ausgewiesen. Die Gemeinde, die heute knapp 38.000 Einwohner zählt, umfaßt die Kerne Kaldenkirchen, Lobberich, Breyell, Leuth und Hinsbeck. Kleinstädtische Zentren sind nur Kaldenkirchen und Lobberich; letzteres hat gegenüber 1925 weiter an Bedeutung gewonnen, was auch die Stadtrechtsverleihung zum Ausdruck brachte. Die beiden städtischen Kerne liegen über 5 km auseinander. Unter diesen Umständen wäre eine zweipolige Entwicklung — wie in der Vergangenheit — sinnvoll, wobei Kaldenkirchen, das die beste Verkehrslage von allen Gemeindeteilen besitzt (10), die Priorität zukäme. Die Vorstellungen der Planung sehen jedoch anders aus. Zwischen Lobberich und Breyell, die aufeinander zu gewachsen, aber durch die Nette (mit den Seen Nettebruch und

(10) Grenzbahnhof an der Fernlinie Köln-Venlo-Niederlande. Anschluß an die BAB Venlo-Ludwigshafen und Venlo-Duisburg.

Windmühlenbruch) sowie die Trasse der BAB Venlo-Ludwigshafen (fertiggestellt von Venlo bis Dülken/Stichteln) getrennt sind, soll am Ufer der beiden Netteseen ein neues Gemeindezentrum entstehen. Nach dem von JUCKEL (1971) vorgelegten Plan sind verschiedene Gemeinschaftseinrichtungen (Bürger-/Rathaus, Stadtbibliothek/Volkshochschule, Jugend-, Sport-, Bildungs- und Kurzentrum, Kunsthaus/Museum) vorgesehen, dazu eine Einkaufsstraße sowie Wohnbereiche mit unterschiedlicher Bebauung (erdgeschossige Wohnteppiche, mehrgeschossige Wohngehöfte, mehrgeschossige Terrassenhäuser und Wohnhäuser). Ein günstiger Entwicklungsfaktor ist für dieses neue Siedlungsgebiet wie für alle anderen größeren Orte (darunter: Hinsbeck, Grefrath, Brüggel) im Westteil des Kreises Kempen der Freizeitwert, der durch die Aufrüstung des Gebiets im Rahmen des Naturparks Schwalm-Nette in Zukunft weiter angehoben werden wird.

Jenseits der Grenze, im Raum zwischen Venlo, Roermond und Sittard, trägt nur das in der „Entwicklungsumachse Maas“ (Maastricht-Venlo-Nijmegen) liegende Echt Kleinstadtcharakter (11). Es verfügt über ein hinreichend differenziertes Geschäftszentrum (mit Supermarkt) und verschiedene Bildungseinrichtungen (keine höhere Schule), jedoch keine nennenswerte Industrie; die traditionelle Ziegeleiindustrie hat in letzter Zeit an Bedeutung verloren. Die Entwicklungsaussichten der Stadt werden von der Planung günstig beurteilt, trotz einer gewissen Konkurrenz mit dem benachbarten Ort Maasbracht, einem kleinen Hafen an der Abzweigung des Juliana-Kanals von der Maas. Echt besitzt Anschluß an die Eisenbahnlinie Maastricht-Roermond und verfügt in seinem relativ großen, landschaftlich reizvollen Gemeindeareal über günstiges Baugelände und Raum für Freizeiteinrichtungen (Freibad bereits vorhanden).

Im nördlichen Umland von Aachen hat sich als Folge der besonderen wirtschaftlichen Entwicklung (Bergbau) ein teilweise wenig übersichtlicher, heterogener Siedlungsraum herausgebildet, der in starkem Maße von den Arealen der Bergarbeiterwohnsiedlungen geprägt wird. Alte städtische Kerne fehlen; höchstens Herzogenrath und Aldenhoven wären hier zu nennen. Die jetzt vorhandenen Zentren städtischen Zuschnitts reichen in ihren Ansätzen kaum in die Zeit vor dem 2. Weltkrieg zurück: Würselen, Alsdorf, Übach. Neben diesen haben sich kleinere lokale Versorgungszentren herausgebildet, so Baesweiler, Setterich, Hoengen und Bardenberg.

Das gesamte Gebiet ist durch den Rückgang des Steinkohlenbergbaus in einem Strukturwandel begriffen, der bei der Beurteilung der Entwicklungsmöglichkeiten berücksichtigt werden muß. Orte wie Würselen und Übach, die vor der Schließung der Zechen über einen eigenen Arbeitereinzugsbereich bzw. einen Einpendlerüberschuß verfügten, sind jetzt Auspendlergemeinden.

Der LEP II verzeichnet Würselen als ESP II und Alsdorf sogar als ESP I, beide in der EA Aachen-Mönchengladbach. Bei der Einstufung von Alsdorf hat möglicherweise die Tatsache eine Rolle gespielt, daß es auch Bundesausbauort, der einzige im Untersuchungsgebiet, ist. Die beiden ESP sind nur durch die B 57 in die EA Aachen-Mönchengladbach integriert, haben also keinen An-

(11) s. dazu Stadsgewestvorming in Midden-Limburg . . . (1967, S. 134 ff., s. auch Abb. S. 15)

schluß an die Eisenbahnverbindung zwischen beiden Achsenendpunkten. Herzogenrath und Übach, die über einen derartigen Anschluß verfügen, sind dagegen nicht als ESP ausgewiesen. Als zentrale Orte unterer Stufe (nach KLUCZKA 1970) erfüllen sie jedoch die notwendigen Voraussetzungen, um als ESP III (wie Waldniel, Wegberg, Bedburg) eingestuft werden zu können, wobei Herzogenrath wegen des vielseitigeren und umfangreicheren Arbeitsplatzangebots die Priorität zukäme.

Wenn Alsdorf auch Bundesausbauort ist, so dürften seine Entwicklungsmöglichkeiten mit der Einstufung als ESP I doch überbewertet worden sein. Das als Wohnumfeld wenig attraktive Gemeindegebiet läßt kaum eine Einwohnerkonzentration von mehr als 50.000 zu; eine Ausdehnung des zentralörtlichen Einflusses (nach KLUCZKA jetzt nur zentraler Ort unterer Stufe mit Teilfunktion eines zentralen Ortes mittlerer Stufe) auf größere Nachbarsiedlungen ist wegen der starken Konkurrenzsituation und der beherrschenden traditionellen Orientierung auf Aachen als Einkaufs- und Kulturzentrum unwahrscheinlich. Würselen, nach KLUCZKA (1970) Selbstversorgerort mittlerer Stufe, verfügt über eine gute Ausstattung (Kreiskrankenhaus, Sportstätten, differenziertes Schulwesen); es fehlt aber die Eigenständigkeit auf wirtschaftlichem Gebiet, was in dem hohen Auspendlerüberschuß (1970 ca. 4000 Auspendler, 1700 Einpendler) zum Ausdruck kommt (12).

Zu behandeln bleibt noch der Teil des Städtetetzes, der sich über den ländlichen Bereich zwischen den Ballungsräumen Aachen und Mönchengladbach sowie der Städtereihe an der Erft im Braunkohlenrevier erstreckt und von Jülich, Linnich, Geilenkirchen, Heinsberg, Hückelhoven und Erkelenz gebildet wird.

Die Stadt Jülich hat sich in ihrer funktionalen Basis gegenüber 1925 verbessern können. Durch die weiter im Ausbau begriffene Kernforschungsanlage besitzt sich von allen hier untersuchten Kleinstädten neben Grevenbroich die beste Ausgangsposition, um die Schwelle zur Mittelstadt zu überschreiten. Voraussetzung dafür ist, daß das vorhandene Potential an industriellen und administrativen Funktionen gewahrt und damit das städtische Sozialgefüge nicht zu stark von den Beschäftigten der KFA geprägt wird. Wieweit das gelingt, wird nach dem Verlust des Kreissitzes an Düren unter anderem davon abhängen, ob die verbleibenden Dienststellen (Nebenstellen) genügend Arbeitsplätze — auch höher qualifizierte — bieten (13). In städtebaulicher Hinsicht er-

(12) s. Stadt Würselen, Hrsg. (o. J.)

(13) Über die Auswirkungen, die der Verlust des Kreissitzes haben kann, gibt es keine konkreten Vorstellungen; die Gutachten geben hierüber verständlicherweise eher beschönigende Hinweise. Im Rietdorf-Gutachten heißt es: „Man befürchtet, daß die bisherige Kreisstadt durch den Fortzug der Kreisbeamten und -angestellten und ihrer Familien sowie durch Verlagerung mancher Behörden und Institutionen, die üblicherweise am Sitz der Kreisverwaltung residieren, Schaden nehmen könnte.“ (Gutachten Neugliederung, Abschn. B, 1968, S. 102). Eventuelle Nachteile würden durch Strukturförderungsmaßnahmen des Landes wettgemacht. Das Koesting-Gutachten schneidet ebenfalls die Frage der möglichen Abwanderung von Kreisbediensteten an: „Angesichts der insgesamt begrenzten Entfernungen, die innerhalb der neuen Kreisgebiete zu bewältigen sind, und wegen der steigenden Mobilität der Bediensteten wird in der Regel nicht damit zu rechnen sein, daß eine Vielzahl von Kreisbediensteten ihren Wohnsitz wegen des neuen Verwaltungssitzes verlegen muß“ (Innenminister NRW 1971, S. 261).

geben sich Nachteile aus dem Standort der Zuckerfabrik am nördlichen Stadtrand (Geruchs- und Verkehrsbelastung während der Kampagne). Hinsichtlich der Verkehrsanbindung ist es besonders für die KFA ungünstig, daß mit den nahen Großstädten und Universitätsstandorten keine direkten D-Zug-Verbindungen bestehen und auch nicht eingerichtet werden können. Die Anbindung an das geplante regionale Schnellbahnsystem Rhein-Ruhr ist nicht vorgesehen (14). Verbesserungen sind hauptsächlich vom Ausbau der B 1 zur Bundesautobahn zu erwarten, der 1975 abgeschlossen sein soll. Ferner würde die Stadt wohl von der vorgesehenen Autobahn Aachen-Lüdenscheid (über Hitdorf a. Rh. und Remscheid) tangiert (15). Weniger bedeutsam für die Stadt dürfte die ebenfalls vorgesehene Autobahn Hennef/Sieg-Bonn-Düren-Jülich-Heinsberg-Roermond (16) sein.

Jülich ist im LEP II als ESP II (wie Grevenbroich und Bergheim/Horrem) im Schnittpunkt der „Rurachse“ (EA II) mit der EA II Aachen-Grevenbroich-Düsseldorf ausgewiesen.

Jülichs nördliche Nachbarstadt Linnich hat ihre frühere Stellung als Marktort nur zu einem geringen Teil gehalten, dafür aber andere Funktionen (Industrie) ausgebaut. Die Stadt, die ihr Gemeindegebiet um das mehrerer Nachbargemeinden durch freiwilligen Zusammenschluß vergrößern konnte, ist nicht als ESP verzeichnet. Im Vergleich etwa mit Bedburg (ESP III) erscheint das nicht ganz verständlich, ist doch Linnich ebenso wie Bedburg nach KLUCZKA (1970) zentraler Ort unterer Stufe mit Teilfunktion eines Mittelzentrums.

Die Stadt Heinsberg hat sich gegenüber 1925 nur wenig weiterentwickelt; unter den Ursachen sind zu nennen: der Verlust des Kreissitzes im Jahre 1932, die Lage in Grenznähe, der geringe Industriebesatz (bis zur Gründung des Planungsverbandes 1961), die Konkurrenz der Nachbargemeinde Oberbruch, die als Standort eines industriellen Großbetriebs (Glanzstoff-Werk) finanziell besser ausgestattet war. Die Bedingungen für die zukünftige Entwicklung sind allerdings günstiger geworden, nachdem sich Heinsberg im Rahmen der kommunalen Neugliederung mit Oberbruch-Dremmen und anderen Nachbargemeinden zusammengeschlossen hat und zudem von der Landesregierung wieder zum Kreissitz (ab 1972) bestimmt worden ist.

Mit der Ausbildung eines neuen städtischen Kerns in der Bergbaugemeinde Hückelhoven-Ratheim ist das Städtchen im Bereich des unteren Rurtals gegenüber 1925 dichter geworden. Der Gemeinde verlieh die Landesregierung 1969 den Stadttitel. Bei der kommunalen Neugliederung wurde die Gemeinde mit Nachbargemeinden zur neuen Stadt „Hückelhoven“ vereinigt.

Im LEP II sind Heinsberg, Oberbruch-Dremmen und Hückelhoven zu einem ESP I zusammengefaßt, in dem sich die EA II Düren-Roermond („Rurachse“) und die EA IAachen-Mönchengladbach kreuzen. Dies ist wohl als Konsequenz der Tatsache zu interpretieren, daß der LEP I von 1966 hier ein „Städtisches Verflechtungsgebiet“ auswies. Dieses Gebiet umfaßte 10 Gemeinden mit rund 50.000 Einwohnern und einer Fläche von annähernd 100 qkm (Bevölkerungs-

(14) Landesregierung NRW (1970, Abb. 36)

(15) 7. Bericht d. Landesregierung NRW (1970, S. 26)

(16) Landesregierung NRW (1970, Abb. 26)

dichte 1967: 513 Einw./qkm (17). Die Bevölkerungsverdichtung, die 1925 noch nicht bestand, hängt so gut wie ausschließlich mit der Entwicklung zweier Großunternehmen, des Glanzstoff-Werks in Oberbruch und der Steinkohlenzeche Sophia-Jacoba in Hückelhoven, zusammen. Dies sowie die nach Umfang und Intensität doch wohl eher geringen inneren Verflechtungen lassen den Begriff „Städtisches Verflechtungsgebiet“ problematisch erscheinen. Nur die unzureichende Kenntnis der Verhältnisse und die Überschätzung quantitativer Tatbestände (wie der Bevölkerungsdichte) konnten meines Erachtens dazu führen, das Gebiet als ESP I auszuweisen, d.h. als Raum, der „hinsichtlich der Ausstattung mit öffentlichen und privaten Einrichtungen der Daseinsvorsorge die Tragfähigkeit von Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung für einen Versorgungsbereich von mehr als 100.000 Einwohnern“ aufweist „oder aufgrund seiner Entwicklungstendenz, Ausbaufähigkeit und besonderen Lagegunst im System der Entwicklungsachsen durch gezielte Förderung möglichst bald erreichen“ (s. Legende in Abb.10) soll.

Auf diese Weise nun „soll zwischen den Ballungskernen und Oberzentren Mönchengladbach und Aachen ein kräftiger Schwerpunkt geschaffen werden, der ein ‚Leerlaufen‘ dieses relativ schwachen Zwischenraumes verhindern und auch den niederländischen Bemühungen um den Ausbau des benachbarten Grenzgebietes ein wirtschaftlich und kulturell kräftiges Gegengewicht entgensetzen soll“ (Innenminister NRW 1971, S.226). Ein ESP I sollte aber meines Erachtens einen wenigstens mittelstädtischen Kern besitzen (vgl. Düren, Viersen, Wesel u. a.), der integrierende Kraft in sozialer und funktioneller Hinsicht entfaltet. Dies trifft bisher auf keinen der in dem „Städtischen Verflechtungsgebiet“ gelegenen Kerne zu (18).

Bei der Förderung sind folgende negative Faktoren zu beachten, die nicht ohne weiteres zu überwinden sind.

- a) die starke Zersiedlung in zwei Siedlungsbändern beiderseits der Rur, zwischen denen nur drei Querverbindungen bestehen (19);
- b) die räumliche Streuung der infrastrukturellen Einrichtungen; nach den Untersuchungen des Instituts für Landeskunde (s. KLUCZKA 1970) weist das Gebiet 3 zentrale Orte auf: Heinsberg als Mittelzentrum, Hückelhoven als Kleinzentrum, Oberbruch als zentralen Ort unterer Stufe, nicht voll wirksam, sowie Ratheim als Selbstversorgerort unterer Stufe.

(17) Gutachten Neugliederung, Abschn. B, 1968, S. 218

(18) Vgl. die Ausführungen im Koesting-Gutachten: „Die bisherige Entwicklung im städtischen Verflechtungsgebiet Rurtal und seinem Versorgungsbereich einer Vielzahl kleiner Gemeinden zeigt deutlich, daß diese Gemeinden – insbesondere wegen der ständigen Konkurrenzsituationen auf engem Raum – nicht in der Lage waren, die aus übergeordneter Sicht notwendige mittelzentrale Entwicklung einzuleiten und zu steuern.“ (Innenminister NRW 1971, S. 217)

(19) Im Rietdorf-Gutachten heißt es über dieses und die beiden anderen Verflechtungsgebiete im Untersuchungsgebiet (Grevenbroich, Erfttal): „Die drei Verflechtungsgebiete könnten ihrer Zahl nach mit je etwa 50.000 Einwohnern das Bild blühender Mittelstädte abgeben, wenn sich die Bebauung in guter Gliederung um einen Stadtkern vollzogen hätte. In der jetzigen regellosen Verteilung über ein ungünstig geschnittenes Gebiet großer Längsausdehnung fehlt ihnen sowohl die Atmosphäre einer Stadt als auch die sympathische Struktur eines kleinen ländlichen Zentralortes“ (Gutachten Neugliederung, Abschn. B, 1968, S. 40). Ein Hinweis auf die Existenz aktiver kleinstädtischer Kerne wie Heinsberg fehlt eigenartigerweise.

- c) die Beherrschung des Arbeitsmarktes durch zwei Großbetriebe (20);
- d) die Geruchs- und Staubbelastigung sowie das Auftreten von Bergschäden in Teilen des Gebiets.

Für eine Entwicklung in dem angestrebten Sinne wäre der kommunale Zusammenschluß der Gemeinden des „Städtischen Verflechtungsgebiets“ notwendig. Das Koestering-Gutachten setzt sich mit den Argumenten für und gegen eine solche Lösung auseinander und kommt zu dem Ergebnis, daß einer zweipoligen Struktur der Vorzug zu geben ist; die beiden neuen Gemeinden sollten allerdings dem gleichen Kreis angehören. Mit dem Inkrafttreten des Aachen-Gesetzes wird diese Lösung verwirklicht. Das Koestering-Gutachten hält vor allem den Einwohnerzuwachs; der von 1961 bis 1969 nur 15 % betrug, für zu gering: „Mit diesem Zuwachs läßt sich in absehbarer Zeit kein neues Oberzentrum bilden, abgesehen davon, daß großstädtisches Gepräge hier auch nicht in Ansatzpunkten erkennbar ist. Es kommt hinzu, daß es volkswirtschaftlich nicht vertretbar wäre, in vorhandenen Zentren wie Heinsberg und Hückelhoven, die auf absehbare Zeit für den gehobenen Bedarf der Bevölkerung völlig ausreichen, eine großstädtische Siedlungsentwicklung zu betreiben. Vielmehr ist es besser, hier zwei typische Mittelstädte zu entwickeln, d. h. die private und kommunale Ausstattung auf die vorhandenen Zentren Heinsberg und Hückelhoven zu richten, die getrennte Bereiche über das Verflechtungsgebiet hinaus zu versorgen haben.“ (Innenminister NRW 1971, S. 227). Ist hiermit nun die ursprüngliche Konzeption der Landesplanung hinfällig geworden, so bleibt doch die Frage, ob der neue Vorschlag, „zwei typische Mittelstädte“ zu entwickeln, in Bezug auf Heinsberg und Hückelhoven vertretbar ist.

Bei der Beurteilung der Entwicklungsperspektiven der beiden Kleinstädte wäre es falsch, die nächstgelegenen Kleinstädte als Konkurrenten außer Betracht zu lassen. Auf Jülich wurde schon eingegangen; in der EA Aachen-Mönchengladbach sind Erkelenz und Geilenkirchen zu berücksichtigen. Beide Kleinstädte sind als ESP III eingestuft.

Erkelenz hat seine Stellung im Funktionsgefüge gegenüber 1925 gefestigt. Der Verlust des Kreissitzes an Heinsberg stellt allerdings eine Schwächung dar, deren Konsequenzen noch nicht abzusehen sind. Zwar entfällt damit die bisher notwendige Rücksichtnahme auf die Belange des Kreises, doch könnte durch den kommunalen Zusammenschluß mit den ländlichen Umlandgemeinden der politische Handlungsspielraum der Stadt selbst so eingeschränkt werden, daß mögliche Vorteile nicht genutzt werden können. Die bauliche Struktur ist relativ günstig, weil sich der junge Ausbau konzentrisch um den Altstadtkern gelegt hat, bei einer klaren funktionalen Trennung (Industrie- und Gewerbegebiet im Bereich der Eisenbahnlinie, Schul- und Behördenviertel, s. Bild 4). Nachteilig ist, daß bisher das Problem des höhengleichen Eisenbahnübergangs

(20) Die wirtschaftliche Lage der beiden Betriebe (Glanzstoffwerk Oberbruch, ca. 5.500 Beschäftigte; Gewerkschaft Sophia-Jacoba, ca. 5.200 Beschäftigte, darunter seit 1961 Gastarbeiter) ist zufriedenstellend, obwohl der Bergbau anderenorts in Frage gestellt ist. Hier handelt es sich jedoch um eine Zeche, die hochwertigen Anthrazit fördert und zudem eine der modernsten Schachtanlagen in Westeuropa besitzt. Mit einer Stilllegung ist daher in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Beide genannten Betriebe befinden sich in niederländischem Besitz.

im Zuge der Hauptgeschäftsstraße (und Ausfallstraße in Richtung Köln/BAB) nicht gelöst werden konnte.

Was Geilenkirchen betrifft, so zeigt die Bemühung um eine Garnison deutlich an, daß die wirtschaftlichen Grundlagen der Stadt schwach sind. Dies wiederum hatte zur Folge, daß das infrastrukturelle Niveau nicht die Höhe erreichte wie in Erkelenz, wenn auch Art und Zahl der vorhandenen Einrichtungen in etwa vergleichbar sind. Der Verlust des Kreissitzes wird die Stadt möglicherweise stärker treffen als Erkelenz und dazu beitragen, daß der Garnisoncharakter stärker als bisher in den Vordergrund tritt.

In Anbetracht der Tatsache, daß die beiden Städte der neuen Kreisstadt funktional überlegen sind und zudem über bessere Verkehrsverbindungen zu den Ballungskernen Aachen bzw. Mönchengladbach verfügen, ist zu fragen, ob es nicht sinnvoller wäre, sie als eigenständige Trabantenstädte (21) zu fördern; dies würde bedeuten, daß Erkelenz und Geilenkirchen zu ESP II angehoben werden müßten und damit die gleiche Stellung wie Jülich, Grevenbroich und Bergheim-Horrem einnehmen würden. Im nördlichen Aachener Umland sind die Bergbaustädte Würselen und Alsdorf als ESP gleicher oder höherer Ordnung ausgewiesen. Sie dürften im Gegensatz zu Geilenkirchen kaum in der Lage sein, die Trabantenstadtfunktion zu übernehmen, sondern werden wegen der geringen Entfernung zu dem Ballungskern Aachen eher als Satellitenstädte anzusprechen und weiterzuentwickeln sein.

Die Alternativlösungen für die EA Aachen-Mönchengladbach könnten demnach, wie Abb. 11 zeigt, folgendermaßen aussehen:

Alternative I) weist Geilenkirchen und Erkelenz als ESP II aus und zerlegt den ESP I Rurtal in zwei ESP III Heinsberg und Hückelhoven. Gegen diese Lösung spricht, daß Heinsberg, nachdem es Kreissitz geworden ist (wenn auch zunächst nur nominell, da erst Unterbringungsmöglichkeiten für die Dienststellen geschaffen werden müssen), bessere Entwicklungsmöglichkeiten hat als Hückelhoven. Dazu kommt, daß Heinsberg als zentraler Ort einen höheren Rang einnimmt. Als Alternative II) ist daher Hückelhoven als ESP III und Heinsberg als ESP II vorgeschlagen.

Schließlich ist auch die Entwicklungsachse Aachen-Mönchengladbach selbst einer kritischen Prüfung zu unterziehen. Eine EA I — sie verbindet ESP I miteinander — soll „mindestens eine Straße und eine Eisenbahnstrecke für den großräumigen Schnellverkehr umfassen“.

Bisher besteht eine solche Eisenbahnstrecke mit elektrischem Betrieb; angeschlossen sind unmittelbar nur Geilenkirchen und Erkelenz, mittelbar über eine Stichbahn Heinsberg (Entfernung zum Anschlußbahnhof Lindern 12 km), über eine Nebenstrecke auch Hückelhoven (Entfernung zum Anschlußbahnhof Baal 5 km).

Die Bundesstraße 57 Aachen-Mönchengladbach führt über Würselen, Alsdorf und Erkelenz; Geilenkirchen, Heinsberg und Hückelhoven werden nicht berührt.

(21) zur Begriffsbestimmung s. Akademie f. Raumforschung u. Landesplanung (1970, Sp. 3377 f.)

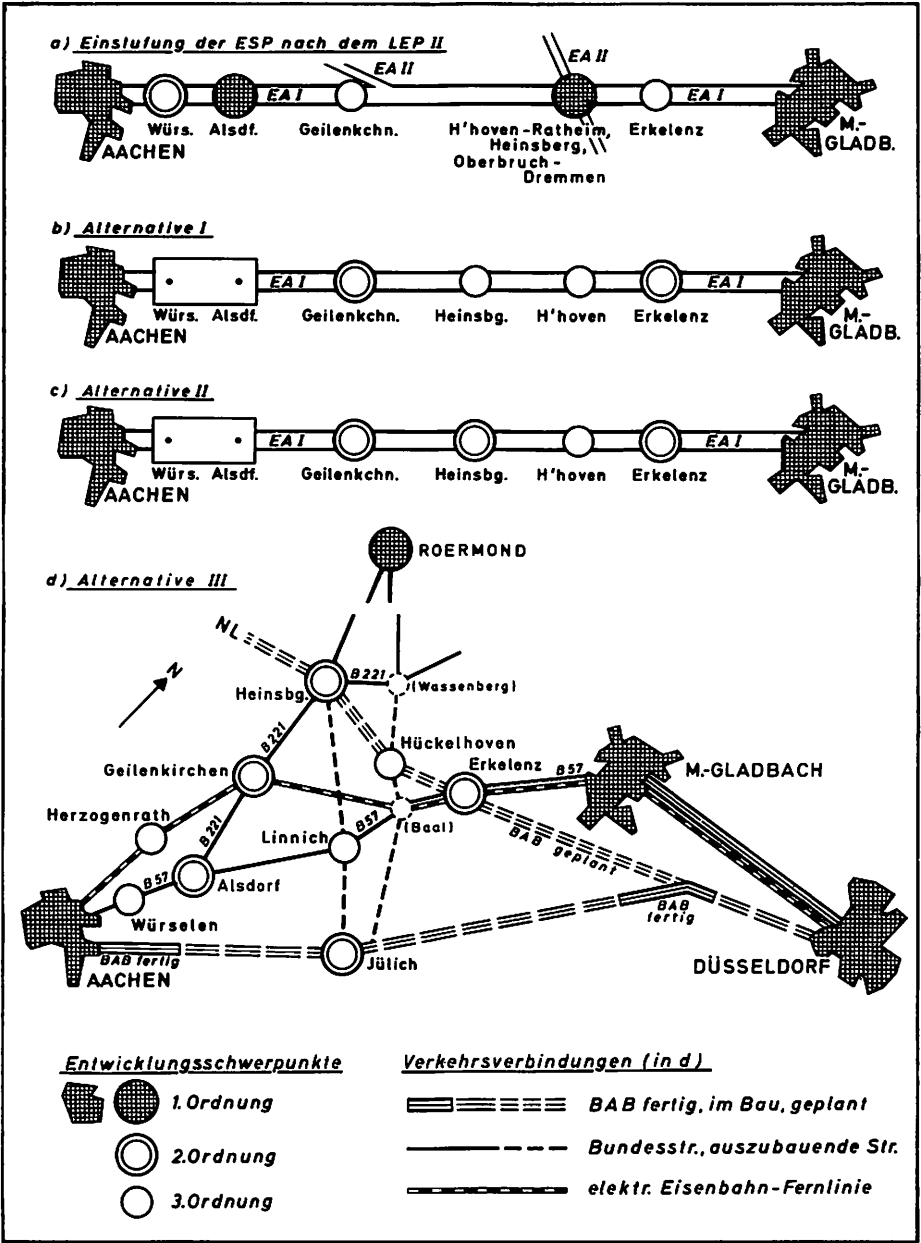


Abb. 11: Die Entwicklungsache Aachen-Mönchengladbach nach dem Landesentwicklungsplan II (a) und nach den Vorstellungen des Verfassers (b - d)

Der Neubau der B 57 (als Autobahn „Aachen-Dülken-Rheinhausen“) mit einer nach Westen versetzten Trasse über Geilenkirchen, Hückelhoven, Wegberg, Dülken, Süchteln nach Krefeld und Rheinhausen/Duisburg, also unter Umgehung von Erkelenz, Rheindahlen und Mönchengladbach, ist vorgesehen (22). Weiterhin ist geplant eine neue vierspurige Straße („Selfkantstraße“), die bei Jüchen/Hochneukirch von der aus Düsseldorf kommenden neuen BAB nach Aachen abzweigen und an Erkelenz, Hückelhoven und Heinsberg vorbei nach Südlmburg (Raum Brunssum/Anschluß an die E 39) führen soll (23). Daraus folgt, daß eine direkte vierspurige Straßenverbindung zwischen den Ballungskernen Aachen und Mönchengladbach nicht zu erwarten ist und daß die Verbindung Aachen-Düsseldorf zwar Geilenkirchen, Hückelhoven und Erkelenz, nicht aber die neue Kreisstadt Heinsberg berühren würde. Ohne Zweifel besteht zwischen Düsseldorf/Mönchengladbach und Aachen eine enge Verflechtung, die eine EA I berechtigt erscheinen läßt. Die verschiedenen Verkehrsträger sind aufgrund der historischen Entwicklung und der Überlegungen der Planung jedoch im Raum zwischen den Ballungskernen so weit auseinandergezogen, daß es schwerfällt, bei den Kleinstädten des Untersuchungsgebiets die Zuordnung zu dieser EA I (vgl. Abb.11a) nachzuvollziehen. Erkelenz z. B. erfüllt die eine Bedingung (Eisenbahn für den großräumigen Schnellverkehr) in Bezug auf beide Ballungskerne, die andere Bedingung (Straße) nach dem Ausbau der Selfkantstraße nur in Bezug auf Düsseldorf. Hückelhoven und Heinsberg hätten durch die Selfkantstraße den gleichen einseitigen Anschluß, doch fehlte die Eisenbahn in beiden Richtungen.

Die Einstufung des Verflechtungsgebiets Rurtal als ESP I ergibt sich nun nicht allein aus der Lage in einer EA I, sondern aus dem Umstand, daß diese hier von einer weiteren Achse, der sogenannten Rurachse (EA II), gekreuzt wird.

Die zur Erschließung dieser Achse geplante „Rurtalstraße“ würde Bonn mit Roermond verbinden (über Düren, Jülich, Heinsberg). Als erstes Teilstück soll nach dem NWP 75 die Strecke Jülich-Linnich bis 1975 in Angriff genommen werden. Es fragt sich, ob die Verbindung vom Zeitpunkt ihrer Fertigstellung an wirklich den erhofften strukturfördernden Effekt haben kann. Sinnvoller wäre es meines Erachtens, zwischen Jülich und Roermond die EA in zwei Teilstämme zu beiden Seiten der Rur aufzulösen und hier die bestehenden Durchgangsstraßen zu verbessern, wobei vor allem an Begradigungen, Anlage von Ortsumgehungen und Beseitigung von Engpässen (z. B. Eisenbahnunterführung Baal) zu denken ist. In Abb.11 ist daher eine weitere Alternative (III) für den Bereich Rurtal vorgeschlagen.

Die Auseinandersetzung mit den Vorstellungen der Landesplanung, die im vorstehenden versucht wurde, hat gezeigt, daß offenbar nicht in allen Fällen genaue Kenntnisse über die spezifischen Entwicklungsbedingungen und -tendenzen gerade der kleineren städtischen Kerne vorgelegen haben und daher die Entwicklungsmöglichkeiten falsch eingeschätzt wurden.

(22) EVZ v. 24. 1. 1968 u. 24. 2. 1972; im NWP 75, Abb. 26, sind lediglich die Teilstrecken Aachen-Hückelhoven (Einmündung in die „Selfkantstraße“) und Dülken (Abzweigung von der BAB Venlo-Ludwigshafen) – Rheinhausen eingezeichnet.

(23) Landesregierung NRW (1970, Abb. 31)

Mit Blick auf die Entwicklung des Städtenetzes im Untersuchungsgebiet seit dem Ersten Weltkrieg kann folgendes festgehalten werden: Das Stadtenetz hat sich auf der Stufe der Kleinstädte verdichtet. Dabei gelang es einigen Städten, ihre Position im Netz zu festigen und die Voraussetzungen für eine mittelstadische Entwicklung zu schaffen. An anderen Stellen führte die Konkurrenzsituation zwischen nahegelegenen alten und neu hinzugekommenen Kernen dazu, daß hier die Struktur des Netzes labiler wurde. In derartigen Fällen wird die zukünftige Entwicklung von der Frage bestimmt sind, ob es gelingt, die Konkurrenzsituation zugunsten einer sinnvollen Arbeitsteilung zwischen den verschiedenen Kernen abzubauen. Dabei sollte darauf geachtet werden, daß die historisch gewachsenen Eigenarten der Kleinstädte in Grund- und Aufriß sowie funktionaler Ausrichtung gewahrt bleiben und daß durch Förderung der Infrastruktur noch vorhandene Unterschiede ausgeglichen werden. Auf diese Weise könnten sich meines Erachtens die Kleinstädte als attraktive urbane Lebensbereiche mit eigenständigem Charakter neben den Großstädten auch in Zukunft behaupten.

7. Schluß

7.1 Entwicklungstypen der Kleinstädte

Die städtischen Siedlungen des Untersuchungsgebiets, die in der frühindustriellen Zeit aufgrund ihrer Einwohnerzahl, ihrer bedeutungsmäßigen Stellung im Siedlungsnetz und ihrer baulichen Gestalt als Kleinstädte anzusprechen waren, sind entweder bis heute Kleinstädte geblieben oder aber in die Kategorie der Mittel- bzw. Großstädte aufgestiegen. Einzelne städtische Siedlungen, die nach heutigen Maßstäben zu den Kleinstädten gerechnet werden müssen, sind im Verlauf des hier untersuchten Zeitraums, und zwar zum Teil erst seit dem Zweiten Weltkrieg, in diese Kategorie hineingewachsen. Demnach sind drei Entwicklungstypen zu unterscheiden:

Typ A: Kleinstadt = Kleinstadt

Typ B: Kleinstadt → Mittel- bzw. Großstadt

Typ C: Kleinstadt ← Flecken/Dorf mit größerer Industrie

Die Verbreitung dieser drei Typen im Untersuchungsgebiet ist in Abbildung 12 dargestellt. Da die Prozesse, die zur Herausbildung der Typen B und C führten, teils in den 20er Jahren dieses Jahrhunderts abgeschlossen waren, teils seitdem in Gang gekommen sind, ist es sinnvoll, dies bei der kartographischen Darstellung zu berücksichtigen. Es geschieht in der Form, daß in den Kreisymbolen für die einzelnen Städte jeweils die Aussage in der linken Hälfte auf den Zeitraum von ca. 1830 bis 1925, in der rechten auf den Zeitraum von 1925 bis 1970 bezogen ist.

Der Analyse der Karte seien einige Bemerkungen zu den verschiedenen Typen vorausgeschickt.

Typ A: Die Städte, die Kleinstädte geblieben sind, haben ihre traditionellen Existenzgrundlagen den sich wandelnden Verhältnissen und Anforderungen in Wirtschaft und Gesellschaft angepaßt und z. T. (wie etwa weitgehend die eigene Landbewirtschaftung) zugunsten anderer, neuer Funktionen aufgegeben.

Zugleich wurde die infrastrukturelle Ausstattung verbessert, wobei sich zwei zeitliche Schwerpunkte unterschiedlich gearteter Aktivitäten abzeichnen: die Zeit um die Jahrhundertwende, die stark von privaten Initiativen der örtlichen Unternehmerschaft geprägt wurde, und die jüngste Zeit, in der die Bewältigung der anstehenden Aufgaben überwiegend in der Hand der Gemeinden liegt.

Aufgrund immer neuer Bemühungen, die nicht selten zu Interessenkollisionen mit benachbarten Siedlungen führten, die aber, wenn sie erfolgreich waren, eine Stärkung der Existenzgrundlagen und eine Verbesserung der Lebensbedingungen mit sich brachten, konnten sich die Kleinstädte einen Entwicklungsvorsprung gegenüber der Masse der nichtstädtischen Siedlungen sowie eine Attraktivität für bestimmte Sozialgruppen erhalten.

Die Einwohnerzahlen liegen dementsprechend heute allgemein höher als zu Anfang des 19. Jahrhunderts. Zählten die Kleinstädte um 1830 zwischen 1.000 und 2.000 Einwohner, so sind es heute zwischen 3.000 und 15.000 Einwohner.

Dadurch, daß in der Regel das Gemeindegebiet auch (räumlich von der städtischen Kernsiedlung getrennte) nichtstädtische Wohnplätze umfaßt, liegen die Zahlen für die Gemeinden z. T. beträchtlich höher. Auch haben Eingemeindungen zur Erhöhung der Gemeindegröße beigetragen.

Innerhalb des Typs A (Kleinstadt = Kleinstadt) ist ein gewisser Spielraum hinsichtlich Größe und Bedeutung gegeben, so daß Bedeutungsunterschiede und -schwankungen unberücksichtigt bleiben. Gleichwohl sind, wie im Verlauf der Untersuchung mehrfach gezeigt wurde, derartige Unterschiede und Schwankungen vorhanden. Erstere werden deutlich, vergleicht man die Kleinstädte, die Sitz der Kreisverwaltung sind, mit den übrigen Kleinstädten. Bedeutungsschwankungen — im positiven wie im negativen Sinn — traten meist in einer Komponente des Funktionskomplexes auf, wirkten sich aber auch auf die übrigen aus. Beispiele dafür sind Jülich (Bedeutungsverlust durch Schwächung der Stellung als Verkehrsknotenpunkt nach dem Bau der Eisenbahnlinie Köln-Düren-Aachen; Bedeutungsgewinn durch Errichtung der Kernforschungsanlage), Erkelenz (kräftiger, aber kurzer Aufschwung nach Gründung der Internationalen Bohrgesellschaft) und Heinsberg (Bedeutungsverlust nach Auflösung des Kreises Heinsberg).

Typ B: Die Schwelle von der Kleinstadt zur Mittelstadt (und u. U. zur Großstadt) zu überschreiten gelang da, wo die Existenzgrundlagen, darunter in erster Linie die Industrie, in überdurchschnittlichem Umfang erweitert werden konnten: in Gladbach, Rheydt und Viersen. Vielfältige eigenständige Initiativen verhinderten hier zusammen mit Eingriffen und Einflußnahmen von außen, daß sich eine einseitige Wirtschafts- und Sozialstruktur herausbildete; dadurch war eine Intensivierung des „städtischen Lebens“ möglich, die mit einer städtebaulichen Aufwertung zusammenging.

Typ C: Von den zahlreichen als Flecken bezeichneten Siedlungen, die es zu Beginn des 19. Jahrhunderts im Untersuchungsgebiet gab, konnten einzelne in die Kategorie der Kleinstädte aufrücken. Ausschlaggebend war dafür nicht allein ein Zuwachs an Industrie, auch — wie bei Bergheim und bei Grevenbroich, das wegen seiner geringen Einwohnerzahl trotz der rechtlichen Qualifikation als „Stadt“ eher den Flecken zuzurechnen ist — die Übernahme administrativer Funktionen für einen größeren Bereich (Kreis). Daß die betreffenden Orte bereits eine gewisse wirtschaftliche und soziale Differenzierung aufwiesen und die frühere Befestigung ihnen städtische Züge verlieh, hat die Weiterentwicklung zu Kleinstädten zweifellos erleichtert.

Eben diese Voraussetzungen fehlten bei der anderen Gruppe von Siedlungen, die sich zu Kleinstädten entwickelt haben. Es sind Dörfer, bei denen industrielle Großunternehmen (z. B. Zechen) und in deren Gefolge Arbeiterwohnsiedlungen entstanden. Städtischen Charakter haben sie erst in jüngster Zeit angenommen, seitdem die Nachfrage nach Konsumgütern und Dienstleistungen auch in der Arbeiterschicht stieg und bewirkte, daß sich der tertiäre Sektor entfaltete. Die so eingeleitete Differenzierung der Berufs- und Sozialstruktur machte schließlich auch eine Verbesserung der kommunalen Infrastruktur (Errichtung von weiterführenden Schulen, Sportstätten, Ausbau des Gemeindestraßennetzes usw.) notwendig. Mit der Entstehung eines zentralen Versorgungszentrums (in Form einer mehr oder weniger langen und geschlossenen Geschäftsstraße),

dem auch öffentliche Einrichtungen zugeordnet sind, konnte der bis dahin bestehende Dualismus zwischen altem Ortskern mit bäuerlich-handwerklicher Bevölkerung und den Arbeitersiedlungskomplexen überbrückt werden.

7.2 Wandlungen in der Struktur des Städtetetzes

Die Groß- und Mittelstädte, die die traditionellen Vororte des Untersuchungsgebiets waren, haben diese Stellung bis heute gewahrt, sieht man von Bedeutungsverlagerungen zwischen ihnen ab. Es sind ihnen jedoch aus der Reihe der Kleinstädte Konkurrenten erwachsen.

An der Nordseite des Untersuchungsgebiets bildete sich zwischen Düsseldorf/Neuß und Venlo bis zum Ersten Weltkrieg auf der Grundlage der Textilindustrie ein Ballungsgebiet heraus, das mehrere Zentren unterschiedlichen Zuschnitts umfaßt: das großstädtische Gladbach, die mittelstädtischen Kerne Rheydt und Viersen sowie die Kleinstädte Odenkirchen und Rheindahlen.

Nach dem Ersten Weltkrieg entstanden zwischen Aachen und Sittard auf der Grundlage des Steinkohlenbergbaus die Agglomerationen Kerkrade, Heerlen, Brunssum, Hoensbroek und Geleen. Sie wuchsen aber wie Sittard selbst erst nach dem Zweiten Weltkrieg in die Rolle von Mittelstädten hinein. Zeitweise besaßen sie Bedeutung für den Raum diesseits der Grenze als günstige Einkaufsorte. Das gilt auch für Roermond und Venlo.

Der Verdichtung des groß- und mittelstädtischen „Rahmens“ des Untersuchungsgebiets entspricht eine Vermehrung der kleinstädtischen Kerne innerhalb dieses Rahmens.

Im nordwestlichen, bis zur Erft reichenden Vorland von Köln scheint Dormagen am Beginn einer kleinstädtischen Entwicklung zu stehen.

An der Erft, der Leitlinie des rheinischen Braunkohlenreviers, gab es zu Beginn des 19. Jahrhunderts nur relativ kleine und unbedeutende Städtchen und Flecken. Von diesen sind Grevenbroich und Bergheim als Industriestandorte, Verwaltungssitze und Mittelpunkte für die Landwirtschaft zu Kleinstädten aufgestiegen. Bedburg und Wevelinghoven müssen ebenfalls zu den Kleinstädten gezählt werden, sind aber an der unteren Grenze der Kategorie einzuordnen. Ebenso wenig wie Zons hat dagegen Kaster — beide werden seit den 30er Jahren als Stadtgemeinden geführt — an der Entwicklung teilgenommen.

Im Bördengebiet zwischen Erft und Rur blieb die traditionelle Struktur erhalten. Die ländliche Bevölkerung ist nach wie vor teils auf die genannten Städte an der Erft, teils auf die Kreisstädte Jülich und Erkelenz orientiert. Für diese letzteren war jedoch zur Wahrung ihrer Position die Mittelpunktswirkung nur bedingt maßgebend. Wichtiger war sie für den Flecken Linnich, der hauptsächlich aufgrund seiner Marktfunktion bis zur Jahrhundertwende die Schwelle zur Kleinstadt knapp überschreiten konnte, ohne allerdings an die genannten Kreisstädte heranzureichen.

Zwischen Erkelenz und der früheren Kreisstadt Heinsberg trat mit Hückelhoven, dem Mittelpunkt einer Bergbaugemeinde von rund 25.000 Einwohnern, in den letzten Jahren ein konkurrierender kleinstädtischer Kern auf.

Westlich der Rur ist außer Heinsberg noch Geilenkirchen Kleinstadt geblieben. Die Grenzlage und der geringe Industriebesatz haben hier bewirkt, daß sie gegenüber der Entwicklung in den anderen Teilen des Untersuchungsgebiets zurückblieben.

Jenseits der Grenze, zwischen Sittard und Roermond, stieg Echt zu einer Kleinstadt auf.

Im nordöstlichen Aachener Raum kam es vornehmlich auf der Grundlage von Steinkohlenvorkommen zu Bevölkerungskonzentrationen, aus denen in verschiedenen Fällen (Würselen, Alsdorf, Übach-Palenberg, Herzogenrath) kleinstädtische Zentren hervorgingen.

Im Westteil des Kreises Kempen-Krefeld schließlich trat neben die alten Kleinstädte Dülken, Süchteln und Kaldenkirchen noch Lobberich, gestützt auf verschiedene industrielle Funktionen und durch die Lage an den Netteseen in seinem Wohn- und Freizeitwert begünstigt.

Das relativ engmaschige Netz kleiner Städte am mittleren Niederrhein, das aus dem Mittelalter überkommen war, hat sich auch über die frühindustrielle Zeit hinaus behauptet. Wo im Zuge der fabrikindustriellen Entwicklung Wandlungen eintraten, brachten sie teils den Aufstieg der Kleinstadt zur Mittel- oder Großstadt, teils eine Verdichtung des Kleinstadtnetzes aus der Schicht der Flecken und Industriedörfer heraus.

Dabei ist schließlich auch zu berücksichtigen, daß zwischen den Kleinstädten als der unteren Stufe der städtischen Hierarchie und dem traditionsverhafteten „Dorf“ (wie es in der Jülicher Börde beispielsweise noch anzutreffen ist) eine Schicht von Siedlungen an Bedeutung gewonnen hat, die begrifflich schwer zu fassen sind, auf die auch die im 19. Jahrhundert gebräuchlichen Bezeichnungen „Flecken“ und „Markt“ nicht passen. Diese Siedlungen konkurrieren in einzelnen Bereichen — im Wohn- und Freizeitwert, im Angebot an Arbeits- und Versorgungsmöglichkeiten — mit den Kleinstädten. Einzelne von diesen Siedlungen könnten in Zukunft in die Kategorie der Kleinstädte aufsteigen, wenn es ihnen gelingen sollte, durch Verbreitung der funktionalen Basis und Angleichung der infrastrukturellen Ausstattung an die der Kleinstädte die Konkurrenzstellung auszubauen.

Anhang

I Auszug aus: „Pro Memoria den Bau der Erkelenzer Straße betreffend“ (=Straße Aachen-Krefeld, heutige Bundesstraße 57), der Regierung Aachen eingereicht durch den Landrat des Kreises Erkelenz am 11. 6. 1833. — StAD, Reg. Aachen 12 280.

„... Das Bedürfnis, diese Straße auszuführen, fand schon Anerkennung unter (der) Churpfälzischen Regierung, zu welcher Zeit (1789) die erste theilweise Anlage derselben statt hatte. Zur Zeit des französischen Gouvernements wurde der Bau derselben fortgesetzt und zu diesem Zweck mittelst Beischlag zu den directen Steuern der nöthige Baufond gesammelt; aus militärischen Rücksichten und durch die Zeitereignisse des Jahres 1814 gerieth die völlige Ausführung ins Stocken und die eigentlich erst ausgelegte Straße erhielt seitdem nur die äußerst notdürftige Reparatur.

Dem Herrn Oberpräsidenten von Pestel war es vorbehalten, das seit langen Jahren der Ausführung dieser Straße entgegen gestandene Hindernis aus dem Wege zu räumen, indem auf dessen Verwendung das Hohe Kön. Kriegs Ministerium unter d. 26. Januar c. die Zustimmung zur Ausbauung der Straße ertheilt hat.

Die Wichtigkeit der Straße für hiesige Gegend — welche seither auch sonst keine Straße hat — sowohl durch Erleichterung des Transportes der Landesprodukte mehrerer fruchtreichen Kreise zu den Märkten in den nächst gelegenen Städten, zur Beschaffung des Feuerungs Materials, des Kalks etc., eben so sehr durch Erleichterung oder vielmehr Eröffnung eines Verkehrs zwischen den angrenzenden auf oder in der Nähe der Straße gelegenen vielen und volkreichen Fabrikorte, namentlich: Gladbach, Rheidt, Viersen, Odenkirchen, Süchteln, Creveld etc., ferner als den fast einzigen Weg mittelst welchen der zwischen Rhein, Maas und besonders auch der niederländischen Grenze eingeschlossene Strich Land eine Handels Verbindung mit den Städten und Fabrik Orten Aachen, Düren, Lüttich nach Brabant u. Frankreich, — über Creveld, Ürdingen, Duysburg etc. mit dem Bergischen, weiter mit Westphalen etc., eben so über Creveld, Cleve, Nymwegen etc. mit Holland hat, über den endlich die Communication zwischen den Bergwerken bei Stollberg und den Niederlanden geht, ist bereits allgemein anerkannt und liegt durch den starken Gebrauch dieser Straße auch in ihrem jetzigen schlechten Zustande klar zu tage.“

II Auszüge aus dem „Gesuch der Handelstreibenden Linnichs um Errichtung einer stehenden Fruchtbörse an ihrem Platze“ vom 27. 3. 1858. — StAD, Reg. Aachen 5393

„Die Handelstreibenden der Gemeinde Linnich, welche schon längst bestrebt waren, den Getreide- und Saamenhandel einer zweckmäßigeren Einrichtung zu unterwerfen, als jenes den heutigen Verkehrsmitteln und Erfordernissen nicht mehr entsprechende System früherer Zeit ist, wonach den Landwirten durch sogenannte Ausläufer, Unterhändler etc. von Haus zu Haus ihr Produkt unter den verschiedenartigsten, nothwendiger Weise manche Uebelstände mit sich führenden Vereinbarungen abgenommen wird, versammelten sich unter dem 13. ds. Mts. und fanden (...) das geeignetste Mittel zur Vermeidung jener Uebelstände des Geschäftes in der Errichtung einer allwöchentlich abzuhal- tenden Fruchtbörse. (...)

Daß Linnich zu Errichtung einer Fruchtbörse von den umliegenden Städtchen am geeignetsten, wollen wir ableiten aus seiner Lage und der Geschichte seines Handels. Gelegen im Herzen des Jülicher Landes, dessen Produktivität in allen möglichen Landesprodukten keiner Anpreisung bedarf, im Mittelpunkte der Kreise Jülich, Erkelenz, Heinsberg und Geilenkirchen und zwar fast auf gleiche Entfernung von deren Hauptorten, nicht fern von den Ufern der Maas, nahe der Aachen-Düsseldorfer Bahn, kann es mit Leichtigkeit von den Insassen der erwähnten Kreise so wie aus der Ferne besucht werden, es kann mit Leichtigkeit die sich in seinen Mauern ansammelnden Produkte dem Rheine, der Maas, der belgischen Bahn etc. zuführen. Bei solcher Lage bedurfte es nur einiger Regsamkeit seitens der Handelstreibenden, um Linnich zum Central- punkte des Fruchthandels für die Umgegend zu machen. Einmal diesen Stand- punkt erfaßt, war allmähliche Ausdehnung des Geschäftes nothwendige Folge. So sahen wir denn auch bald seine Geschäftsleute im regsten Verkehre mit der ihnen nächst gelegenen Wasserstraße, der Maas. Als die Kraft des Dampfes eine allseitige Anwendung fand und die Segelschiffahrt dem Handel nicht mehr genügte, sehen wir sie mit gleichem Eifer sich dem Rheine zu wenden; als in neuester Zeit aber die Eisenbahn neue Wege öffnete, erschienen sie auf den belgischen Märkten mit wöchentlichen belangreichen Sendungen. Die Bahnhöfe Lindern und Baal geben die sprechendsten Beweise vom Umfange des Geschäftes, so wie auch den Beweis, welcher Nachtheil Linnich dadurch geworden, daß es von der Aachen-Düsseldorfer Bahn nicht direkt berührt wird...“

Auf Nachfrage der Regierung Aachen lieferten die Antragsteller einige ge- nauere Angaben über den Umfang des Handels:

„Wir schätzen (...) den Umschlag auf 1000 Mltr. = 3000 Scheffel Früchte und Sämereien aller Art pro Woche im Durchschnitt. Es ist hierbei nicht er- forderlich, daß dieses Quantum über die Speicher Linnichs läuft, es genügt, wenn dasselbe durch seine Geschäftsbücher geht. Bei dem für Linnich bedau- ernswerten Laufe der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn werden bedeutende Ver- sendungen direkt den verschiedenen Bahnhöfen zur weiteren Versendung für hiesige Rechnung zugefahren, ohne Linnich zu berühren.

Bei Schätzung dieses Quantums berücksichtigen wir die in Nähe Linnichs liegenden bedeutenden Oelmühlen des Herrn J. H. Franken, welche wöchentlich bei 900 Scheffel verarbeiten können, die theilweise nicht unbedeutenden Bren-

nerien des Ortes, die Oel-, Mahl- und Vorschufmühle des Herrn Weitz, welcher für die Vorschufmühle allein wöchentlich bei 250 Scheffel bedarf, den Kleesaamenhandel, für welches Produkt Linnich bereits seit 50 Jahren der Hauptmarkt der Regierungsbezirke Aachen und Cöln ist und endlich den übrigen Fruchthandel insgesamt.

Die Fruchtzufuhren liefern hauptsächlich die umliegenden Bürgermeistereien Roerdorf, Welz, Edern, Barmen, Coslar, Hottorf, Broich, Tetz, Roedingen etc. des Kreises Jülich, Cörrenzig, Loevenich und Doveren des Kreises Erkelenz, Brachelen, Würm des Kreises Geilenkirchen etc., Saamen die 4 Kreise Jülich, Geilenkirchen, Erkelenz und Heinsberg, Kleesaamen nicht allein diese Kreise, sondern auch weit entlegene Plätze. Es ist schon vorgekommen, daß von Breslau aus bezogen worden (ist), so wie es auch, je nach Conjunction geschieht, daß Früchte am Rheine oder selbst in Belgien u. Holland zum Bezuge nach hier gekauft werden.

(...) Im Inlande ist Aachen, Eschweiler und theilweise Neuß u. Cöln oder der Rhein Abnehmer. Für Gerste insbesondere Heinsberg, Geilenkirchen, Herzogenrath und die an der holländischen Grenze liegenden Brauereien. Der Hauptabnehmer für Frucht ist aber Belgien; auch geht alljährlich ein Theil nach Roermond, Sittard, Maestricht oder im Allgemeinen gesprochen nach der Maas. Der Saamen wird in den bereits bezeichneten Mühlen verarbeitet. Der Kleesaamen geht in Consignation nach Antwerpen und Rotterdam oder direkt nach England, auch zeitweilig nach Frankreich, je nachdem das eine oder andere Land vorwiegend fragt."

III Zur Entwicklung der Jahrmärkte

- a) Antrag des Erkelenzer Stadtverordneten H. J. Gormans an die Regierung Aachen, betr. Einschränkung der Jahrmärkte, 1859. — StAD, Reg. Aachen 5440

„Bekanntlich bestanden in hiesiger Stadt von Alters her drei privilegierte Jahrmärkte, (. . .). Zwar hatte sich in Folge des veränderten Handelsverkehrs und der allerorts vorhandenen Gelegenheit, sich den Bedarf an Waren jeder Art, zu jeder Zeit im Jahre verschaffen zu können, der Marktverkehr schon sehr vermindert; allein die in den letzten Jahren durch höhere Anordnung verfügte Verlegung der hiesigen Jahrmärkte auf andere Wochentage, haben denselben vollends den letzten Stoß gegeben, so daß auswärtige Käufer und Verkäufer fehlen, der Stadt kein reeller Vorteil mehr erwächst, und die Markttag nur noch Tage des Müßiggangs und der Schwärmerei geblieben sind. Einer gänzlichen Beseitigung der Jahrmärkte soll indessen nicht das Wort geredet werden, indem es nicht zu verkennen ist, daß einzelne Gegenstände, als Holz-, Korb-, Eisen- und Blechwaren noch immer auf den Märkten gekauft werden, insofern diese von den Verfertigern selbst zu Markte gebracht werden und sich zur Anlegung auf Lager nicht eignen, beziehentlich auf den Märkten billiger abgegeben werden können; allein diesen Bedürfnissen würde durch die Verlegung auf die beiden Kirmeswochen gänzlich entsprochen werden, ja, der Verkehr würde wegen der zu diesen Festen herbeikommenden Gäste wesentlich gehoben und für die Verkäufer lohnender werden. — Den Landwirten hiesiger Stadt und Gemeinde, welche nicht umhin können, ihren Söhnen und Gesinde die Freuden der Markttag zu gestatten, würden dagegen drei Arbeitstage gewonnen, indem die an die Stelle tretenden Kirmestage ohnedies als Feiertage frei gegeben zu werden pflegen.“

- b) Zur Entwicklung der Märkte in Grevenbroich. — Auszug aus DICKERS (1912, S.18)

„Von alters her bestand hier der sogenannte Halbfasten-Markt, der am Lätare-Sonntag abgehalten wurde und große Menschenmengen nach Grevenbroich zog. Die Krambuden standen auf der Straße hinter der Erfthür bis weit die Kölnerstraße hinauf. Außerdem fanden sich Kunstreiter, Seiltänzer, Stelzenläufer und Kölner-Hänneschen-Theater ein, die mit ihren trag- oder fahrbaren leinenumspannten Kasten von einer Stelle zur anderen zogen. In den Toreingängen waren vollständige Manufakturgeschäfte eingerichtet. In der Breitestraße (. . .) befand sich damals eine alte Wirtschaft „Im Schwan“, mit Tor-Eingang, wo die fahrenden Künstler, die Kameltreiber, Bärenführer mit ihren Tieren sowie der sogenannte reisende „Pöngel“ herbergten. Als später auf Anordnung der Regierung der Markt von Sonntag auf Mittwoch (Mittfasten) verlegt wurde, und inzwischen sich immer mehr eingeseßene Geschäftsleute niedergelassen hatten, nahm das Interesse für den Markt von Jahr zu Jahr immer mehr ab, weshalb ihn der Gemeinderat 1902 vollständig aufhob. Außer diesen Märkten bestanden noch ein Viehmarkt an dem auf den Halbfastenmarkt folgenden Montag und Dienstag und der Hubertus Jahrmarkt im Oktober in Verbindung mit einem Viehmarkt. Beide Märkte gingen ein.“

- c) Rückgang der Marktabhaltung in dem Dorf Holzweiler (Krs. Erkelenz). — Auszug aus einem Artikel des Westdt. Beob. Erkelenz vom 10.9.1937

„... Die rege handwerkliche Betätigung brachte es mit sich, daß alljährlich anlässlich der Gregoriuskirmes am Montag nach Weißen Sonntag ein großer Markt stattfand, der natürlich auch von Handwerkern und Krämern der Umgebung besichtigt war. Hier gab es neben vielem anderen auch alle Bedarfsartikel für den Handwerksbetrieb, von Nagel und Zange angefangen bis zur Schubkarre und Wannmühle. Dieser sog. Gregoriusmarkt ist bereits seit 50 Jahren verschwunden, und nur die Kirmes mit einigen Krambuden ist geblieben.“

IV Beschreibung von Mönchengladbach aus THUN (1879, S. 171)

„Das alte Gladbach liegt auf einem Hügel; es sind dort die gewöhnlichen zusammengedrückten, luft- und lichtscheuen Häuschen einer kleinen Landstadt; in einzelnen Erdgeschoss Lehmboden, die Zimmer oft so niedrig, daß man nicht aufrecht stehen kann; selbst in zwei bis drei Stübchen wohnt eine Familie äußerst beengt und die Anzahl der Wohnräume ist noch kein Zeichen der Bequemlichkeit. Mit dem Wachsen der Industrie kamen auch neue Straßen hinzu und lange zweistöckige Kasernenreihen ziehen sich die Stadt hinaus; aber auch hier sind die Räume nicht sehr groß. Gerade diese neueren Häuser sind zu luxuriös oder vielmehr der gesteigerten Konsumptionsfähigkeit der Glanzzeit entsprechend gebaut, heute aber viel zu teuer und etwa für mittlere Handwerker benutzbar; eine Unzahl Häuser steht leer und dennoch herrscht eine Wohnungsnoth. Die Arbeiter verkriechen sich daher in die elendsten Stübchen und entferntesten Höfe. Das Ganze hat aber noch einen ländlichen Anstrich; die Straßen ungepflastert, hier und da in der Straßenzeile eine Lücke, weite Höfe, überall Luft und Licht. Das kann aber nicht lange dauern, die Stadt wird bald zusammenwachsen; die Straßen sind, von der Altstadt gar nicht zu reden, für den zukünftigen Verkehr unverantwortlich schmal bemessen und die Baupolizei eine recht mangelhafte; — es wird vielleicht das rheinische Manchester dem englischen dann wenig an schlimmen Straßen und Häusern nachstehen. Die meisten Fabrikanten leben in guten bürgerlichen Häusern, einige in schönen Villen, nur ein paar Gebäude machen den Eindruck ‚schimmernder Paläste‘; der Unterschied zwischen Arm und Reich tritt noch nicht deutlich zu Tage. Noch viel ländlicher ist Alles in Rheydt, welches auf drei Eisenbahnlinien in sechs Minuten zu erreichen ist.“

Quellen-, Literatur- und Kartenverzeichnis

Ungedruckte Quellen

1. Hauptstaatsarchiv Düsseldorf (= StAD)
Roerdepartement Akten Nr. III, 2, 6, 21; III, 2, 8, 8; III, 2, 8, 13.
General Gouvernement Mittel- und Niederrhein Akten Nr. 55, 81.
Oberpräsidium Köln Akte Nr. 6.
Regierung Aachen Akten Nr. 58, 313, 367, 370, 371, 701, 3744, 5393, 5440, 7589, 12280.
L. A. (= Landratsamt) Erkelenz Akten Nr. 701, 747.
L. A. Jülich Akten Nr. 28, 133.
2. Kreisarchiv Erkelenz
Erblagerbücher des Buchholzbusches Nr. 54 (1743/44), 88 (1811/12) u. 104 (1843/44).
3. Stadtarchiv Erkelenz
Chronik der Gemeinde Erkelenz, Bd. II 1876 – 1932.
4. Stadtarchiv Köln
Nachlässe 1073/VII, Nr. 4.

Gedruckte Quellen und Literatur

- ADELMANN, G. (1964): Die Gründung der Aktiengesellschaft „Gladbacher Spinnerei und Weberei“. Ein Beitrag zur Industriegeschichte des linken Niederrheins. — In: Spiegel der Geschichte, Festgabe f. Max Braubach zum 10.4. 1964, hrsg. v. K. Repgen u. St. Skałweit, S. 727 — 751. — Münster.
- (1966): Strukturwandlungen der rheinischen Leinen- und Baumwollgewerbe zu Beginn der Industrialisierung. — In: Vierteljahrschrift f. Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 53, S. 162 — 184.
- (1967): Der gewerblich-industrielle Zustand der Rheinprovinz im Jahre 1836. Amtliche Übersichten. — Bonn.
- Adreßbuch der Stadt Mönchengladbach 1956. Sonderdruck d. Einführungssteiles. — Mönchengladbach.
- Akademie f. Raumforschung u. Landesplanung (1960): Raumforschung. 25 Jahre Raumforschung in Deutschland. — Bremen.
- (1970): Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung. — 2. Aufl., Hannover.
- AMERY, C., Hrsg. (1966): Die Provinz. Kritik einer Lebensform. — München.
- Annuaire du Département de la Roer pour l'année 1810 (dgl. 1811, 1813). — Aix-la-Chapelle
- (Anonym, 1938): Das Problem der Kleinstadt im Agrarraum Mecklenburg. — In: Raumforschung u. Raumordnung 2, S. 311 — 315.
- APELT, K. (1941): Quirin Croon. — In: Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsbiographien IV, S. 49 — 70. — Münster.
- ARNOLD, A. (1968): Haßfurt am Main. Eine mainfränkische Kleinstadt im sozialökonomischen Wandel der Gegenwart. — In: Geograph. Rundschau 20, S. 213 — 219.
- AUBIN, H. — FRINGS, Th. — HANSEN, J. — HASHAGEN, J. — KOEPP, F. — KUSKE, B. — LEVISON, W. — PLATZHOFF, W. — RENARD, E. (1922): Geschichte des Rheinlandes von der ältesten Zeit bis zur Gegenwart. — 2. Bd., Essen.
- BÄR, M. (1919): Die Behördenverfassung der Rheinprovinz seit 1815. — Bonn (= Publ. d. Ges. f. Rhein. Geschichtskunde XXXV).
- BARTELS, D. (1960): Nachbarstädte. Eine siedlungsgeographische Studie anhand ausgewählter Beispiele aus dem westlichen Deutschland. — Bad Godesberg (= Forschn. z. dt. Landeskunde 120).
- Darin: M.-Gladbach-Rheydt, Nachbarstädte in Oppositionslage infolge schwankender wirtschaftlicher Konjunkturverhältnisse.
- , Hrsg. (1970): Wirtschafts- und Sozialgeographie. — Köln/Berlin (= Neue Wissenschaftliche Bibliothek 35, Wirtschaftswissenschaften).
- BAUMANN, H. (1963): Aus der Geschichte der Stadt Wevelinghoven. — Hochneukirch.
- BEAUJEU-GARNIER, J. — CHABOT, G. (1963): Traité de géographie urbaine. — Paris.
- BEIJER, J. C. (1841): Geschied- en aardrijkskundige beschrijving van het Konigrijk der Nederlanden, het Hertogdom Limburg en het Groothertogdom Luxemburg . . . — Deventer.
- BEISSEL, O. (o. J.): Der Kreis Bergheim, seine Verwaltung und seine wirtschaftliche Entwicklung, unter besonderer Berücksichtigung des Zeitraumes vom Jahre 1887/88 bis 1897/98. — Bergheim.
- Beiträge zur Statistik der Königl. Preußischen Rheinlande, aus amtlichen Nachrichten zusammengestellt (1829). — Aachen.
- BENDER, F., Bearb. (31926): Köln. — Berlin-Halensee (= Deutschlands Städtebau).
- BENDERMACHER, J. (1959): Wandel der Kleinstadt. — In: Die kleine Stadt — Gestaltung der rheinischen Klein- und Mittelstädte, hrsg. v. Rhein. Verein f. Denkmalpflege u. Heimatschutz, S. 44 — 70. — Neuß.
- BENZING, A. G. (1970): Bevölkerung und Verwaltungszentren. Quantitativ-geographischer Beitrag zu Kreisreform-Modellen. Beispiele aus dem Raum Villingen — Schwenningen (Bad.-Württ.). — In: Institut f. Raumordnung, Informationen 20, S. 423 — 428.
- BER, A. (1934): Beiträge zur niederrheinischen Familien-, Handels- und Industriegeschichte. I. Die Leinenhandlung Konrad Kauwertz sel. Witwe und Söhne in M.-Gladbach. — In: Die Heimat — Krefeld 13, S. 213 — 215.
- Bericht, zweiter, über die Raumordnung in den Niederlanden. Gekürzte Ausgabe (1966). — Den Haag.

- Bericht, sechster, der Landesregierung Nordrhein-Westfalen gemäß § 24 des Landesplanungsgesetzes vom 7. Mai 1962 über Stand, Maßnahmen und Aufgaben der Landesplanung (1969). — Düsseldorf (= Landesentwicklung, Schriftenreihe d. Ministerpräsidenten d. Landes Nordrhein-Westfalen 26).
- Bericht, siebter, der Landesregierung Nordrhein-Westfalen (. . .) über Stand, Maßnahmen und Aufgaben der Landesplanung (1970). — Düsseldorf (= Landesentwicklung 28).
- BERKENHOFF, H. A. (1968): Bi-Zentralität als Trennfaktor in der Raumordnung. — Das Beispiel der Städte Rheda und Wiedenbrück. — In: Nordrheinwestfäl. Städtebund, Mitteilgn. 21, S. 66 — 68. Berliner Kalender (Historisch-genealogischer Kalender).
- BEYER, E. (1876): Die Fabrik-Industrie des Regierungsbezirkes Düsseldorf vom Standpunkt der Gesundheitspflege. — Oberhausen.
- BIRKER, J. M. (o. J.): Die Vergangenheit des Kirspels Dülken, beleuchtet in einem Bericht über die Tätigkeit des landw. Casinos Dülkener-Nette bei Gelegenheit der Feier des 25 jäh. Bestehens des Casinos am 3. Mai 1897. — Dülken.
- BLIERSBACH, M. (1964): Die Entwicklung von Hückelhoven-Ratheim zur Bergbaugemeinde. — Prüfungsarbeit Pädag. Hochsch. Bonn (auszugweise veröffentlicht in HKE 1963, S. 47 — 61).
- BLUME, G. (1968): Die heimische Flachsspinnerei im 19. Jahrhundert. — In: HBKK, S. 109 — 112.
- BOBEK, H. (1930): Die nordamerikanischen Kleinstädte und ihre Entwicklung. — In: Mitt. d. Geograph. Ges. in Wien 73, S. 60 — 64.
- BÖHME, H. (1968): Prolegomena zu einer Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert. — Frankfurt a. M. (= edition suhrkamp 253),
- BÖMMELS, N. (1961): Wirtschaftsleben in Neuß von den Anfängen bis 1794. Festschrift zum hundertjährigen Bestehen d. Industrie- und Handelskammer zu Neuß 1861 — 1961. — Neuß.
- (1969): siehe STEN MANS, P. usw.
- BOESLER, K. -A. (1960): Die städtischen Funktionen. Ein Beitrag zur allgemeinen Stadtgeographie aufgrund empirischer Untersuchungen in Thüringen. — Berlin (= Abh. d. Geograph. Inst. d. FU Berlin 6).
- BOETZKES (1926): Zur geschichtlichen Entwicklung der Eisenbahnen am linken Niederrhein. — In: Die Heimat — Krefeld 5, S. 227 — 234.
- BORCHARDT, K. (1966): Regionale Wachstumsdifferenzierung in Deutschland im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung des West-Ost-Gefälles. — In: Wirtschaft, Geschichte und Wirtschaftsgeschichte. Festschrift z. 65. Geburtstag v. F. Lütge, Hrsg. v. W. Abel, K. Borchardt, H. Kellenbenz, W. Zorn, S. 325 — 339. — Stuttgart.
- BORCHERDT, Ch. — SCHÜLKE, H. (1961): Die Marktorte im Saarland. — In: Universität des Saarlandes — Arb. a. d. Geograph. Institut VI, S. 124 — 134.
- BORMANN, O. A. (1931): Diedrich Uhlhorn (1764 — 1837). — In: Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsbiographien I, S. 177 — 195.
- BRANDT, O. — MOST, O., Hrsg. (1914): Heimat- und Wirtschaftskunde für Rheinland und Westfalen. — 2 Bde., Essen.
- BRASSE, E. (1903): Festschrift zur hundertjährigen Jubelfeier der Gesellschaft Erholung in M. -Gladbach. — M. -Gladbach.
- (1922): Geschichte der Stadt und Abtei Gladbach. Bd. II Neuzeit. — M. -Gladbach.
- BRAUNS, H. (1906): Der Übergang von der Handweberei zum Fabrikbetrieb in der Niederrheinischen Samt- und Seiden-Industrie und die Lage der Arbeiter in dieser Periode. — Leipzig (= Staats- u. sozialwiss. Forschgn. XXV, 4).
- BREMER, J. (1939): Die reichsunmittelbare Herrschaft Millendonk. — M. -Gladbach.
- (1959): Die reichsunmittelbare Herrschaft Dyck der Grafen jetzigen Fürsten zu Salm-Reifferscheidt. — M. -Gladbach.
- BRINGEUS, N. -A. (1968): Das Studium von Innovationen. — In: Zs. f. Volkskunde 64, S. 161 — 185.
- BROCHER, J. (1960): Kaspar Voss — ein Bürgermeister von Format. — In: HBKK, S. 57 — 61.
- BRUCKNER, C. (1967): Zur Wirtschaftsgeschichte des Regierungsbezirks Aachen. — Köln (= Schriften zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte 16).
- BRÜNING, R., Hrsg. (1833): Offizielles Adreß-Buch für Rheinland-Westphalen, bearb. v. G. Krackrügge. — Elberfeld.
- BRUNET, R. (1968): Die Bedeutung der Sozialstruktur und der Region für die Agrargeographie. — In: RUPPERT, K., Hrsg., S. 15 — 21.

- BRUNS, F. — WECZERKA, H. (1967): Hansische Handelsstraßen. Textband. — Köln/Graz (= Quellen u. Darstellungen z. Hansischen Geschichte, N. F. XIII, 2).
- BÜNERMANN, M. (1970): Zur Frage des Kreissitzes neuer „Großkreise“. — In: Institut f. Raumordnung, Informationen 20, S. 693 — 699.
- BUSCHBELL, G. (1928): Reise von Krefeld nach M.-Gladbach vor 120 Jahren. Aus Aufzeichnungen Heinrichs von Beckerath. — In: Die Heimat — Krefeld 7, S. 117f.
- (1954): Geschichte der Stadt Krefeld, Bd. II: Von der Franzosenzeit bis um das Jahr 1870. A. d. Nachlaß hrsg., überarb. u. zu Ende geführt v. K. Heinzelmänn. — Krefeld.
- COORNAERT, M. — HAUMONT, A. (1967): Croissance et unité urbaines. L'exemple de Choisy-le-Roi. — In: Annales de Géographie LXXVI, S. 434 — 457.
- CROON, H. (1963): Zur Entwicklung der Städte im 19. und 20. Jahrhundert. — In: Studium Generale 16, S. 565 — 575.
- DAVERKOSEN, H., Bearb. (1926): Die Stadt Odenkirchen (Rheinland). — Berlin (= Monographien entwicklungsfähiger Städte).
- DEILMANN, J. (1924): Geschichte der Stadt Süchteln. — Süchteln.
- DE JONG, L. (1964): Chronologie einer Kreisstadt. Jülich in 15 Wiederaufbaujahren 1949 — 1964. — Jülich.
- DE KLEYN, J. (1965): Volksaardewerk in Nederland 1600 — 1900. — Zeist.
- DEMIAN, J. A. (1820): Geographisch-statistische Darstellung der deutschen Rheinlande, nach dem Bestande vom 1. August 1820. — Koblenz.
- DEMME, J. (1962): Rheinisches Braunkohlengebiet. Wirtschafts- und Sozialstruktur, Teil I. — Düsseldorf.
- Denschrift betreffend den Bau einer Eisenbahn von Jülich nach Dalheim auf dem linken Roerufer über Linnich, Lindern, Heinsberg (unter Mitbenutzung der Bahnlinie Lindern-Heinsberg) und Wassenberg nach Dalheim im Gegensatz zu dem Projekt von Jülich über Linnich, Baal u. Wassenberg nach Dalheim — auf dem rechten Roerufer (1903). — Heinsberg.
- DE VOOYS, A. C. (1966): Het grondbezit van stedelingen in Frankrijk. — In: Geografisch Tijdschrift 19, S. 5 — 10.
- (1968): Die Pendelwanderung. Typologie und Analyse. — In: RUPPERT, K., Hrsg., S. 99 — 107.
- DICKE, F. W. (1829): Vereinigte merkantilische Adreß-Sammlung vom Groß-Herzogthum Niederrhein und der Grafschaft Mark, etc., Erster Theil. — München Gladbach.
- DICKERS, J. H. (1912): Zur Geschichte von Grevenbroich. — o. O.
- DILTHEY, F. O. (1908): Die Geschichte der niederrheinischen Baumwollindustrie. — Jena.
- DILTHEY, H., Hrsg.; MÜLLERS, H. — LENDERS, J., Bearb. (1938): Dilthey. Geschichte eines evangelischen Geschlechts aus Siegen. — Görlitz.
- DITT, H. — SCHÖLLER, P. (1955): Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Nordwestdeutschland. — In: Westfäl. Forschgn. 8, S. 150 — 180.
- DOERGENS, H. (1925): Chronik der Stadt Dülken. — Dülken.
- DOHR, F. (1966): Viersen in Daten bis zum Jahre 1965. — Viersen.
- DORSCH, A. J. (1804): Statistique de Département de la Roer. — Cologne.
- DRABEK, B. (1968): Zur polnischen Siedlungsgeographie seit 1945. — In: Zs. f. Ostforschung 17, S. 90 — 118.
- DRESCHOFF, K. (1934): Wirtschafts-Topographie des Städtegebietes von Gladbach-Rheydt. — Wiso-Diss. Köln.
- DROEGE, G. (1967): Die rheinische Landwirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jh. — In: Wirtschaftliche und soziale Strukturprobleme im europäischen Nordwesten in der früheren Neuzeit und der Schwelle des Industriezeitalters. Niederschrift über d. Tagung d. Arbeitsgemeinschaft f. Westdt. Landes- und Volksforschung in Spaubeek (Niederl. Limburg) vom 3. — 5. Okt. 1966, bearb. v. B. Neukirch, S. 141 — 143. — Bonn.
- (1970): Zur Lage der rheinischen Landwirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. — In: Landschaft und Geschichte. Festschrift für Franz Petri, S. 143 — 156. — Bonn.
- DROTTBOOM, G. (1906): Wirtschaftsgeographische Betrachtungen über die Wirkungen der napoleonischen Kontinentalsperre auf Industrie und Handel. — Phil. Diss. Bonn.

DUGRAND, R. (1963): Villes et Campagnes en Bas-Languedoc. Le réseau urbain du Bas-Languedoc méditerranéen. — Paris.

ECKERT, H., Hrsg. (1956): Aisdorf-Wachsende Bergbaustadt. — Eschweiler.

EDWARDS, K. C. (1964): The Problem of Small Towns in England and Wales. — In: *Geographia Polonica* 3, S. 71 — 78.

Einwohner-Adressbuch für die Kreise Geilenkirchen-Heinsberg-Erkelenz. Ausgabe 1927. — Koblenz.

ELLERHOLZ, P. (1882): Handbuch des Grundbesitzes im Deutschen Reiche. I. Das Königreich Preussen, IX, Lfg. Die Rheinprovinz. — Berlin.

(ENGELBRECHT, Th. H.) (1924): Ausgewählte Schriften von Dr. h. c. Th. H. Engelbrecht, Obendeich bei Glückstadt. Festgabe zu seinem 70. Geburtstag am 6. Oktober 1923. — Berlin.

ENNEN, E. (1965): Die Stadt zwischen Mittelalter und Gegenwart. — In: *Rhein. Vierteljahrsblätter* 30, S. 118 — 131.

ERCKENS, G. (1968): Werden und Wachsen alter Familien in Rheydt, insbesondere der katholischen Familien. — Rheydt (= Rheydter Jb. 7).

Erkelenzer Kreisblatt.

Erkelenzer Volkszeitung

EYNATTEN, VON (1863): Darlegung der statistischen und sonstigen Verhältnisse, insbesondere der Resultate der Verwaltung des Kreises Geilenkirchen. Unter Zugrundelegung der statistischen Aufnahme von 1861. — Linnich.

FABER, K. -G. (1959/60): Kim an der Nahe und Meisenheim am Glan. Geographisch-historischer Vergleich zweier Kleinstädte im deutschen Mittelgebirge. — In: *Berichte z. dt. Landeskunde* 24, S. 121 — 144.

— (1967): Neuzeitlicher Wandel der Stadt-Land-Beziehungen in der Pfalz. — In: *Institut f. Landeskunde. 25 Jahre Amtliche Landeskunde. Beiträge d. Mitarbeiter hrsg. v. E. Meynen*, S. 226 — 250. — Bad Godesberg.

FEHN, H. (1937): Schöensee in der Oberpfalz. Ein Beitrag zur Geographie der Zwergstädte. — In: *Zs. f. Erdkunde* 5, S. 221 — 228.

FESL, M. (1968): Die Städte um Wien und ihre Rolle im Wandel der Zeit. — Bad Godesberg (= *Forschgn. z. dt. Landeskunde* 151).

(Festschrift Süchteln 1958 =) Süchteln 1558 — 1958. Eine Festschrift der Stadt. — Süchteln (= *Schriftenreihe d. Landkreises Kempen-Krefeld* 5).

FINKEN, J. (1897): Die Stadt Kaldenkirchen. Beiträge zu ihrer Geschichte, besonders der katholischen Pfarre. — 2 Teile, Straelen.

— (1902): Geschichte der ehemaligen Herrlichkeit Lobberich. Ein Beitrag zur Lokalgeschichte des Niederrhein's, speziell des ehemaligen geldern'schen Amtes Krickenbeck. — Lobberich.

FISCHER, A. (1925): Aus der Wirtschaftsgeschichte des Kreises Jülich. — In: *Aus Vergangenheit und Gegenwart wirtschaftlichen Geschehens im Bezirk der Industrie- u. Handelskammer f. d. Kr. Aachen-Land, Düren u. Jülich zu Stolberg*. Festschrift der Kammer. — Stolberg.

FLINK, K. (1965): Geschichte der Burg, der Stadt und des Amtes Rheinbach von den Anfängen bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Untersuchung der rheinischen Kleinstadt. — Bonn (= *Rhein. Archiv* 59).

FLUSS, H. (1959 — 67): Beiträge zur Geschichte der Hünshovener Oelmühle. — In: *HKS 1959 — 1967*.

FÖRST, W., Hrsg. (1965): Das Rheinland in preußischer Zeit. — Köln/Berlin.

FRANK, S. (1914): M. -Gladbach, die Stadt der Benediktiner, das Niederrheinische Manchester. — M. Gladbach.

FRÄNKEN, W. (1969): Die Entwicklung des Gewerbes in den Städten Mönchengladbach und Rheydt im 19. Jahrhundert. — Diss. Köln 1941/Köln (= *Schriften zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte* 19).

FRÉMONT, A. — AMBROIS, M. — CHESNAIS, M. (1964): Argentan. Une petite ville de Basse-Normandie animée par la décentralisation industrielle. — In: *Norwis* 11, S. 419 — 437.

FRENZEN, P. (o. J.): Die Entwicklung und der gegenwärtige Stand der Landwirtschaft im Kreise Gladbach des Landwirtschaftlichen Vereins für Rheinpreußen getroffenen Förderungsmaßnahmen. Festschrift

- zur Feier des fünfzigjährigen Bestehens der Lokalabteilung Gladbach des Landwirtschaftlichen Vereins für Rheinpreußen 1855 – 1905. – o. O.
- FRIEDMANN, G., Hrg. (1953): Villes et campagnes. Civilisation urbaine et civilisation rurale en France. Deuxième Semaine Sociologique organisée par le Centre d'Etudes Sociologiques du C.N. R. S. – Paris.
- FUNKEN, H. P. (1952/53): Die wirtschaftliche Entwicklung Heinsbergs im 19. Jahrhundert. – In: HKS, S. 23 – 30 u. 11 – 15.
- (1955): Der Zustand der Landwirtschaft im Heinsberger Land um 1850 und ihre Entwicklung. – In: HKS, S. 22 – 27.
- FUNKEN, J. (1969): Breyeller Handelsleute – ohne Kiepe. – In: HBKK, S. 189 – 201.
- GACHELIN, C. (1969): La conversion du bassin houiller au Limburg néerlandais. – In: Hommes et Terres du Nord, S. 57 – 69.
- GANSER, K. (1966): Die sozialgeographische Situation stagnierender ländlicher Märkte in Bayern und ihre Entwicklungsmöglichkeiten. – In: Dt. Geographentag Bochum 1965, Tagungsbericht u. wiss. Abhandlg., S. 243 – 247. – Wiesbaden (= Verhandlg. d. Dt. Geographentages 35).
- (1967): Modelluntersuchung zur Dorferneuerung. Strukturanalyse des Markortes Pöfrring an der Donau und seines Nahbereiches als Grundlage für ein Dorferneuerungsvorhaben. – München/Basel/Wien (= Sonderdruck f. Münchner Geograph. Hefte 30).
- GASPERS, J. – SELS, L., Hrg. (1926): Geschichte der Stadt Erkelenz. – Erkelenz. Geilenkirchener Volkszeitung: 125 Jahre Heimatzeitung. Jubiläumsausgabe. Gemeindelexikon für den Freistaat Preußen, Bd. XIII Rheinprovinz (1930).
- Geographisches Institut d. Univ. Bonn, Arbeitsgruppe „Bevölkerungsgeographie“, Ltg. Prof. Dr. W. Kuls (1971): Eine Karte der Bevölkerungsverteilung in der Stadt Bonn (Stand 15. 4. 1969), hrsg. v. Planungsamt der Stadt Bonn. – Bonn.
- GEORGE, P. (1963): Précarité de la vie des petites villes. L'exemple de Mauléon-Licharre d'après G. Viers. – In: Annales de Géographie LXXII, S. 340f.
- (1968): Pour une étude systématique des petites villes. – In: Annales de Géographie LXXVII, S. 743 – 747.
- GEUENICH, J. (1959): Geschichte der Papierindustrie im Düren-Jülicher Wirtschaftsraum. – Düren.
- GIESEN, J. M. – MACKES, A. (21925): Leben und Weben. Bunte Bilder aus der Vergangenheit der Heimat. – M. Gladbach.
- GLASER, H. (1969): Kleinstadt Ideologie. Zwischen Furchenglück und Sphärenflug. – Freiburg.
- GODLUND, S. (1952): Ein Innovationsverlauf in Europa, dargestellt in einer vorläufigen Untersuchung über die Ausbreitung der Eisenbahinnovation. – Lund (= Lund Studies in Geography, Ser. B, 6).
- GOLBERY, S. M. X. DE (1811): Considérations sur le département de la Roer suivies de la notice d'Aix-la-Chapelle et de Borcette. – Aix-la-Chapelle.
- GOLDSCHMIDT, F. u. P. (1881): Das Leben des Staatsrath Kunth. – Berlin. Darin S. 181 – 246: KUNTH, G. J. Ch.: Bericht über die Regierungs-Departements von Trier, Coblenz, Cöln, Aachen und Düsseldorf vom 12. Oktober 1816.
- GOTHEIN, E. (1916): Verfassungs- und Wirtschaftsgeschichte der Stadt Cöln vom Untergange der Reichsfreiheit bis zur Errichtung des Deutschen Reiches. – Cöln (= Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter preußischer Herrschaft 1815 bis 1915, hrsg. v. d. Stadt Cöln, I, 1).
- GRÖTEKEN, H. (1870): Geschichte der Stadt und des Amtes Dahlen. – M. Gladbach.
- GRÖTZBACH, E. (1963): Geographische Untersuchung über die Kleinstadt der Gegenwart in Süd- deutschland. – Kallmünz/Regensburg (= Münchner Geograph. Hefte 24).
- (Gutachten Neugliederung =) Die kommunale und staatliche Neugliederung des Landes Nordrhein-Westfalen. Gutachten erstattet . . . durch die von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen eingesetzte Sachverständigenkommission für die staatliche und regionale Neugliederung des Landes Nordrhein-Westfalen. 3 Abschnitte (A, B, C). – Siegburg 1966 u. 1968, Köln 1968
- HAAS, L. (1965): Sociaal-economisch structuurbeeld van de Nederlandse provincie Limburg. – In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 56, S. 32 – 37.

- HAASE, C. (1965): Der Bildungshorizont der norddeutschen Kleinstadt am Ende des 18. Jahrh. . Zwei BÜCHERVERZEICHNISSE DER LESEGESSELLSCHAFTEN IN WUNSTORF AUS DEM JAHRE 1794. — In: Festschrift Hermann Aubin zum 80. Geburtstag, S. 511 — 525. — Wiesbaden.
- HAENDLY, K. P. (1927): Der Kreis Grevenbroich. Seine wirtschaftliche Entwicklung und der Stand seiner Verwaltung. — Paderborn.
- HAHN, H. — KRINGS, W. — ZORN, W. (1970): Historische Wirtschaftskarte der Rheinlande um 1820. Regierungsbezirk Düsseldorf-Kleve. — In: Erdkunde XXIV, S. 169 — 180.
- HALFMANN, P. (1898): Der Hausierhandel in dem linksrheinischen Teile des Regierungsbezirks Düsseldorf i. J. 1895 und seine Entwicklung seit 1889. — In: Schriften des Vereins f. Sozialpolitik 77. S. 207 — 248.
- HANSEMANN, D. (1843): Ueber die gewerblichen Verhältnisse von Aachen und Burtscheid am Schlusse des Jahres 1843. — Als Manuscript gedruckt.
- HANSEN, J., Bearb. u. Hrsg. (1917): Die Rheinprovinz 1815 — 1915. Hundert Jahre preußischer Herrschaft am Rhein. — 2 Bde., Bonn.
- HARTKE, W. (1959): Gedanken über die Bestimmung von Räumen gleichen sozialgeographischen Verhaltens. — In: Erdkunde XIII, S. 426 — 436.
- Heemkalender Limburg, Hrsg. v. Stichtung Limburgs Heem.
- HEIMANN, F. W. (1968): Mittel- und Kleinstädte als aufblühende Versorgungszentren. — In: Bauwelt 59 (Stadtbaureihe 17), S. 1272 — 1275.
- Heimatblätter — Monatschrift für Heimatkunde, hrsg. v. Erkelenzer Kreisblatt in Verbindung mit dem Erkelenzer Geschichts- u. Altertumsverein.
- Heimatbuch des Kreises Kempen-Krefeld, hrsg. v. Oberkreisdirektor Kempen-Krefeld.
- Heimatbuch des Landkreises Kempen. Beiträge zur Kultur- und Wirtschaftsgeschichte des Kreises, hrsg. v. d. Kreisverwaltung (1928) — Düsseldorf.
- Heimatkalender der Erkelenzer Lande, hrsg. v. Landkreis Erkelenz in Zusammenarbeit mit dem Heimatverein der Erkelenzer Lande
- Heimatkalender der Heinsberger Lande, hrsg. im Auftrag d. Kreisverwaltung.
- Heimatkalender des Kreises Grevenbroich auf das Jahr 1927.
- Heimatkalender des Kreises Jülich, hrsg. v. d. Kreisverwaltung Jülich .
- Heimatkalender des Selfkantkreises Geilenkirchen-Heinsberg, hrsg. im Auftrag d. Kreisverwaltung Geilenkirchen-Heinsberg.
- HEINSBERG, K. F. VON (1863): Statistische Darstellung des Kreises Grevenbroich für die Jahre 1859 — 1861. — Grevenbroich.
- Heinsberger Volkszeitung.
- HEISTERBERGK (1926): Kraftwagenlinien am linken Niederrhein. — In: Die Heimat-Krefeld 5, S. 234 — 236.
- HELLER, H. (1968): Herzogenaurach und Höchststadt a. d. Aisch — Ein stadtgeographischer Vergleich. — In: Mitteilgn. d. Fränk. Geograph. Ges. 13/14, S. 343 — 357.
- HELLWIG, H. (1970): Der Raum um Heilbronn — sein zentralörtliches Bereichsgefüge aufgrund der Stadt-Land-Beziehungen unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert dargestellt an Beispielen im Heilbronner Einflußgebiet höherer Stufe östlich des Neckars. — Heilbronn (= Veröffentlichungen d. Archivs d. Stadt Heilbronn 16).
- HENDERSCHN, W. O. (1966): Die Entstehung der preußischen Eisenbahnen 1815 — 1848. — In: BORN, K. E., Hrsg. (1966): Moderne deutsche Wirtschaftsgeschichte. S. 137 — 150. — Köln/Berlin.
- HESSING, F. -J. (1967): Strukturpolitik im niederländischen Steinkohlengebiet Süd-Limburg. — In: Institut f. Raumforschung, Informationen 17, S. 313 — 338.
- (1971): Planung für die neugegliederten Gemeinden Nordrhein-Westfalens. — In: Institut f. Raumordnung, Informationen 21, S. 249 — 265.
- HEUKESHOFEN, H. (1934): Die wirtschaftliche Entwicklung des Jülicher Landes seit seiner Zugehörigkeit zu Preußen unter besonderer Berücksichtigung des Kreises Jülich. — Wiso-Diss. Köln.
- HINZ, H. — SCHLÄGER, H. — DREWES, G. (1964): Kaster. Beiträge zur Geschichte von Burg, Stadt und Amt Kaster. Quellen zur Geschichte von Kaster aus dem Hauptstaatsarchiv Düsseldorf. — Bedburg-Erft (= Bergheimer Beiträge z. Erforschg. d. mittleren Erftlandschaft 5).
- HOCKER, N. (1867): Die Großindustrie Rheinlands und Westfalens. Ihre Geographie, Geschichte, Produktion und Statistik. — Leipzig.

- HÖVELL TOT WESTERFLIER, J. G. F. M. G. VAN (1968): Roermond vroeger en nu. — Bussum (= Fibula-Heemschutreeks 1).
- HORSTMANN, K. (1960): 100 Jahre Stadt/Land-Gliederung in der Statistik — Ein merkwürdiges Jubiläum. — In: Institut f. Raumforschung, Informationen 10, S. 535 — 542.
- HUHN, E. (1848): Der Regierungsbezirk Aachen der preußischen Rheinprovinz geographisch, statistisch und topographisch dargestellt. — Neustadt a. d. Orla.
- INDERFURTH, A. (1969): Das Waldnieler Haus Clee und seine Besitzer. — In: HBKK, S. 216 — 223.
- Industrie- und Handelskammer zu Mönchengladbach, Hrg. (1963): Lebendige Wirtschaft im Wandel zum Morgen. 125 Jahre Industrie- und Handelskammer zu Mönchengladbach. — Mönchengladbach.
- Innenminister, der, des Landes Nordrhein-Westfalen (1971): Vorschlag zur Neugliederung der Gemeinden und Kreise des Neugliederungsraumes Aachen. — Düsseldorf.
- Institut für Landeskunde, Hrg. (1961): Die Städte in Nordrhein in geographisch-landeskundlichen Kurzbeschreibungen. — In: Berichte z. dt. Landeskunde 26/2.
- (1963): Landkreis Grevenbroich. — Bonn (= Die Landkreise in NRW, Reihe A, Bd. 5).
- ISBARY, G. (1965): Zentrale Orte und Versorgungsbereiche. Zur Quantifizierung der Zentralen Orte in der Bundesrepublik Deutschland. — Bad Godesberg (= Mitteilgn. a. d. Institut f. Raumforschg. 56).
- ISENBERG, G. (1965): Existenzgrundlagen in Stadt- und Landesplanung. — Tübingen (= Schriftenreihe d. Deutschen Akademie f. Städtebau u. Landesplanung 14)
- JÄKEL, H. (1953): Ackerbürger und Ausmärker in Aisfeld/Oberhessen. Sozialgeographische Studie über die Entwicklung der Gemarkung einer Ackerbürgerstadt. — Frankfurt a. M. (= Rhein-Mainische Forschgn. 40).
- JANSEN, H. (1938): Als Großmutter an der Pumpe Wasser holte. Die Wasserversorgung in der Stadt Erkelenz im letzten Jahrhundert. — In: Westdt. Beobachter Erkelenz v. 11. — 19. 11. 1938.
- JONGEN, J. J. (1959): Limburg. — In: MULDER, G. J. A., Hrg. (1959): Handboek der Geografie van Nederland VI. — Zwolle.
- JUCKEL, L. (1971): Schulbauten im Stadtgefüge. Vorschläge am Beispiel der Stadt Nettetal. — In: Archiv f. Kommunalwiss. 10, S. 90 — 101.
- JUNGBLUTH, H. (1956): Hermann Josef Gormans und Franz Jungbluth, die Stifter des Erkelenzer Krankenhauses. — In: HKE, S. 37 — 42.
- KÄNEL, A. VON (1965): Entwicklungsprobleme nordostmecklenburgischer Kleinstädte. — In: Wiss. Zs. d. Ernst-Moritz-Arndt-Univ. Greifswald, Mathemat.-naturwiss. Reihe 14, S. 151 — 154.
- KAISER, P. (1906): Der kirchliche Besitz im Arrondissement Aachen gegen Ende des 18. Jahrhunderts und seine Schicksale in der Säkularisation durch die französische Herrschaft. Ein Beitrag zur Kirchen- und Wirtschaftsgeschichte der Rheinlande. — Aachen.
- KALTENBACH, J. H. (1850): Der Regierungsbezirk Aachen. Ein Wegweiser für Lehrer, Reisende und Freunde der Heimatkunde. — Aachen.
- KAYSER, B. (1960): L'évolution démographique des petites villes. — In: Revue Géogr. des Pyrénées et du Sud-Ouest 31, S. 459 — 463.
- KEIL, G. (1960): Die Zukunft der kleineren Städte. — In: Baumeister 57, S. 553 — 554.
- KELLENBENZ, H. (1965): Ländliches Gewerbe und bäuerliches Unternehmertum in Westeuropa vom Spätmittelalter bis ins 18. Jahrhundert. — In: Deuxième Conférence Internationale d'Histoire Economique, Aix-en-Provence 1962. — 2. Bd., Paris/La Haye (= Ecole Pratique des Hautes Etudes — Sorbonne; Sixième section Sciences Economiques et Sociales — Congrès et Colloques VIII)
- (1966): Die Zuckerwirtschaft im Kölner Raum von der napoleonischen Zeit bis zur Reichsgründung. — Köln.
- (1967): Paul Silverberg. — In: Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsbiographien IX, S. 103 — 132.
- KERSTING, A. (1958): Das Textilindustriegebiet des westfälisch-niederländischen Grenzbezirks. Entwicklung und Probleme des „Baumwollgebiets Rhein-Ems“. — In: Westfäl. Forschgn. 11, S. 86 — 105.

- KEUNING, H. J. (1971): Spreiding en hierarchie van de nederlandse verzorgingscentra op de grondslag van hun winkelapparaat. — In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 62, S. 3 — 17.
- KEYSER, E., Hrsg. (1956): Rheinisches Städtebuch. — Stuttgart (= Deutsches Städtebuch III, 3).
- KIRCHHOFF-WERLE, M. E. — KIRCHHOFF, H. G. (o. J.): Zons, Werden und Schicksal einer alten Stadt. — Zons.
- KISCH, H. (1959): The Textile Industry in Silesia and the Rhineland; A Comparative Study in Industrialization. — In: The Journal of Economic History XIX, X, 541 — 564.
- KISKY, W. (1937): Ernst von Oidtman. Mit einem Überblick über die Geschichte und Genealogie der Familie Oidtman. — In: Rhein. Heimatpflege 9, S. 447 — 455.
- KLATT, S. (1969): Ortsgröße und Verkehrsqualität. — In: Industrie und zentrale Orte. — Hannover, S. 23 — 61 (= Veröffentlichgn. d. Akademie f. Raumforschung u. Landesplanung. Forschungs- u. Sitzungsberichte 49).
- KLERSCH, J. (1925): Von der Reichsstadt zur Großstadt. Stadtbild und Wirtschaft in Köln 1794 — 1860. — Köln.
- KLINGENBURG, E. M. (1940): Die Entstehung der deutsch-niederländischen Grenze im Zusammenhang mit der Neuordnung des niederländisch-niederrheinischen Raumes 1813 — 1815. — Leipzig (= Dt. Schriften z. Landes- u. Volksforschg. 7).
- KLOMPEN, W. (1962): Die Säkularisation im Arrondissement Krefeld 1794 — 1814. — Kempen (= Schriftenreihe d. Landkreises Kempen-Krefeld 13).
- KLUCZKA, G., Hauptbearb. (1970): Nordrhein-Westfalen in seiner Gliederung nach zentralörtlichen Bereichen. Eine geographisch-landeskundliche Bestandsaufnahme 1964 — 1968, aufgenommen und bearbeitet vom Institut für Landeskunde. — Düsseldorf 1970 (= Landesentwicklung. Schriftenreihe d. Ministerprärs. d. Landes NRW, H. 27)
- KÖHLER, H. (1954): Der Landkreis Bergheim (Erf). — Ratingen (= Die Landkreise in NRW, Reihe A, Bd. 2)
- Königl. Statistisches Bureau (1897): Gemeindelexikon für die Provinz Rheinland. Auf Grund der Materialien der Volkszählung vom 2. Dezember 1895. — Berlin SW.
- KÖRBER, J. (1960): Stadtgeographie mit dem Luftbild. — In: Das Luftbild in seiner landschaftlichen Aussage, hrsg. v. C. Schott, S. 61 — 63. — Bad Godesberg (= Landeskundliche Luftbildauswertung im mitteleuropäischen Raum 3).
- KOWALZIK, O. (1966): Schwaan — Eine siedlungsgeographische Studie. — In: Wiss. Zs. d. Universität Rostock, 15. Jg., Math.-naturwiss. Reihe, H. 7/8, S. 1013 — 1035.
- KRAUSE, J. (1966): Die Kreisstädte am Rande des rhein-mainischen Verstärterungsgebietes (Gelnhausen, Bidingen, Friedberg, Usingen, Bad Schwalbach, Groß-Gerau und Dieburg). — Frankfurt (= Rhein-Mainische Forschng. 58).
- Kreis Erkelenz (1913): Verwaltungsbericht für das Jahr 1912 nebst dem Kreishaushaltsplan für das Jahr 1913. — Aachen.
- (o. J.): Verwaltungsbericht für die Jahre 1913 — 1926 nebst Kreishaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1927. — Euskirchen.
- Kreis Heinsberg, der. Seine wirtschaftliche und grenzpolitische Bedeutung (1930). — Heinsberg.
- Kreisverwaltung Geilenkirchen, Hrsg. (1925): Beiträge zur Heimatgeschichte des Kreises Geilenkirchen. — Geilenkirchen.
- KRONER, G. (1971): Standortwahl und Stilllegungen von Industriebetrieben in den Jahren 1968 und 1969. — In: Institut f. Raumordnung, Informationen 21, S. 221 — 231.
- KRUECKEMEYER (1898): Der Hausierhandel im Regierungsbezirk Aachen mit besonderer Berücksichtigung der Stadt Linnich und der umliegenden Dörfer. — In: Schriften d. Vereins f. Sozialpolitik 77, S. 249 — 258.
- KRUG, L. (1869): Geschichte der Kommunal-schulden in den Provinzen Rheinland und Westfalen in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts. — In: Zs. f. Preuß. Geschichte u. Landeskunde 6, S. 451ff.
- KUBE, E. (1970): Zur Frage des optimalen Standortes eines Landratsamtes. — In: Der Landkreis 40, S. 356 — 358.
- KUFFERATH-SIEBERIN, G. (1955): Die Zuckerindustrie der linksrheinischen Bördenlandschaft. — Bonn (= Arb. z. Rhein. Landeskunde 9).
- KUHL, J. (1891): Geschichte der Stadt Jülich. — 4. Bde. 1891 — 1897, Jülich.

KUMPMANN, K. (1910): Die Entstehung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft 1830 — 1844. — Essen (= Veröffentlichgn. d. Archivs f. Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsgeschichte I).

- LACROIX, R. (1967): Introduction à l'étude de la propriété foncière bruxelloise dans une partie du Brabant Wallon. — In: Revue Belge de Géographie 91, S. 9 — 65.
- LADOUCKETTE (1818): Voyage fait en 1813 et 1814 dans le pays entre Meuse et Rhin, suivi de notes, avec une carte géographique. — Paris/Aix-la-Chapelle
- LAMPING, H. (1970): Zur Relevanz administrativer Zentren und Einheiten für die Entwicklung zentraler Orte und ihrer Bereiche. Eine Untersuchung der unteren staatlichen Verwaltungsbehörden in Unterfranken (1800 — 1970). — Würzburg (= Würzburger Geograph. Arb. 32).
- Landesregierung Nordrhein-Westfalen (1970): Nordrhein-Westfalen-Programm 1975. — Düsseldorf.
- Landkreis Bergheim, Hrg. (1966): 150 Jahre Landkreis Bergheim 1816 — 1966. — o. O.
- (1968): Heimat im Erfraum. Beiträge zur Landschaftskunde des Landkreises Bergheim. — o. O.
- LANGEN, J. (1953): Die Industrie des Kreises Jülich. — In: HKJ, S. 56 — 64.
- LAUGS, N. J. A. (1970): Echt in oude ansichten. — Zaltbommel
- LENHARTZ, R. (1935): Siedlungskundliche Fragen am Niederrhein. — In: Rhein. Vierteljahrsblätter 5, S. 117ff.
- LICHTENBERGER, E. (1969): Die Differenzierung des Geschäftslebens im zentralörtlichen System am Beispiel der österreichischen Städte. — In: Dt. Geographentag Bad Godesberg 1967, Tagungsbericht u. wiss. Abhandlgn., S. 229 — 242. — Wiesbaden (= Verhandlgn. d. Dt. Geographentages 36).
- LIMBACH-NASSEN, E. (1966): 150 Jahre Landkreis Jülich 1816 — 1966. — Düsseldorf.
- Limburgs Geschied- en Oudheidkundig Genootschap te Maastricht, Hrg. (1960/1967): Limburg's Verleden. Geschiedenis van Nederlands Limburg tot 1815. — 2 Bde., o. O. (Maastricht).
- Limburg vandaag (1969ff.), hrg. v. Stichting Public Relations Limburg. — Heerlen.
- LINDEMANN, H. — SÜDEKUM, A., Hrg. (1908ff.): Kommunales Jahrbuch. — Jena.
- LINDNER, W. E. (1911): Das Zollgesetz von 1818 und Handel und Industrie am Niederrhein. — Trier.
- LÖHR, W. (1971): Rheindahlen. Ein Bildband. — Mönchengladbach 1971 (= Beiträge z. Geschichte v. Stadt u. Abtei Mönchengladbach 3).
- LOHMANN, F. W. (1913): Geschichte der Stadt Viersen von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart. — Viersen.
- LOWINSKI, H. (1970): Entwicklungsschwerpunkte und Entwicklungsachsen in Nordrhein-Westfalen — Landesentwicklungsplan II. — In: Institut f. Raumordnung, Informationen 20, S. 329 — 338.
- LÜTGE, F. (³1966): Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Ein Überblick. — Berlin/Heidelberg/ New York.
- Maas- en Roerbode. Dagblad voor Midden-Limburg.
- MAYER, F. (1934): Geschichte der Pfarren Arsbeck und Dalheim-Rödgen. — Maschinenschriftl. Manuskript.
- MERTENS, Bearb. (1927): M. Gladbach. — Berlin-Halensee (= Deutschlands Städtebau)
- MEYER-TRUELSEN (1968): Die wirtschaftliche Bedeutung der Bundeswehr für die Garnisongemeinden. — In: Städtebund 23, S. 228 — 230.
- MILZ, H. (1962): Das Kölner Großgewerbe von 1750 bis 1835. — Köln (=Schriften z. rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte 7).
- MOST, O. — KUSKE, B. — WEBER, H., Hrg. (1931): Wirtschaftskunde für Rheinland und Westfalen. — 2 Bde., Berlin.
- MÜLLER, B. (1950): 100 Jahre Peter Müller-Platz Erkelenz/Rhld. — Braunschweig.
- MÜLLER, G. (1968): Der Landkreis Jülich. Gutachten zur Gebietsreform der Kreise im Lande Nordrhein-Westfalen. — München.
- MÜLLER-MINY, H. (1959): Katastrophe und Landschaft. Ein Beitrag zur Kulturlandschaftsforschung am Beispiel griechischer und deutscher Landschaft. — In: Wirtschafts- und sozialgeographische Themen zur Landeskunde Deutschlands. Festschrift Theodor Kraus, besorgt v. E. Meynen u. G. Voppel, S. 95 — 124. — Bad Godesberg.
- MÜLMANN, O. VON (1864/65): Statistik des Regierungs-Bezirktes Düsseldorf. — 3 Bde., Iserlohn.

- NAGEL, G. (1963): Friedberg — Versuch der Darstellung von funktionalen und strukturellen Veränderungen in Handel und Gewerbe (1928 — 1955). — In: Beiträge zur Siedlungsgeographie und zur rhein-mainischen Landeskunde, S. 105ff. — Frankfurt a.M. (=Rhein-Mainische Forschgn. 54).
- NEBELUNG, H. (1970): Die Planung für die Eisenbahnen im Rahmen des Generalverkehrsplanes des Landes Nordrhein-Westfalen. — In: Die Bundesbahn. Zs.f. aktuelle Verkehrsfragen 11/12, S. 397 — 406.
- NEIGEBAUR, J.D.F. (1817): Statistik der Preußischen Rhein-Provinzen, in den drei Perioden ihrer Verwaltung . . . Aus officiellen Quellen. — Köln.
- NEMNICH, Ph. A. (1809a): Tagebuch einer der Kultur und Industrie gewidmeten Reise. — 2 Bde., Tübingen.
- (1809b): Original-Beiträge zur eigentlichen Kenntniß von Holland. — Tübingen.
- NEUHAUS, G. (1916): Die Entwicklung der Stadt Cöln von der Errichtung des Deutschen Reiches bis zum Weltkrieg. — Cöln (= Die Stadt Cöln im ersten Jahrhundert unter Preußischer Herrschaft 1815 bis 1915, hrsg. v. d. Stadt Cöln, I, 2).
- Neußer Zeitung
- NIESSEN, H. (1908): Die Vereinigungsfrage Rheydt-Odenkirchen, dargestellt an Hand der Stadtratsberichte. Zeitungsausführungen, Eingaben und Entscheidungen der Regierung. — Odenkirchen.
- NÖGGERATH, J., Hrsg. (1832ff.): Gemeinnützige und unterhaltende Rheinische Provinzial-Blätter. — Köln.
- NOEVER, J. (1950): Die alte Handweberei und Zugehöriges in und bei M. Gladbach. — M. Gladbach.
- NOLDEN, H. (1937): Die Sozialgeographie des Aachener Regierungsbezirks, ihre Entwicklung und Tendenz. — Emsdetten.
- NUYENS (1956): s. u. Karten u. Atlanten: Atlas behorende bij . . .
- Oberkreisdirektor des Selfkantkreises Geilenkirchen-Heinsberg, Hrsg. (1970): Leben und Schaffen. Kreisstatistik 1969 Selfkantkreis Geilenkirchen-Heinsberg. — Geilenkirchen.
- OFFERMANN, J. — BRÜCKMANN, J. (1907): Geschichte der Städte, Flecken, Dörfer, Burgen und Klöster in den Kreisen Jülich, Düren, Erkelenz, Geilenkirchen und Heinsberg nebst statistischen Angaben. Der Kreis Erkelenz. — Linnich.
- (1912): Geschichte usw. Der Kreis Jülich. — Jülich.
- OIDTMAN, E.VON (1922): Zur Geschichte der Erkelenzer Schöffenfamilien. — Erkelenz (= Erkelenzer Geschichts- u. Altertumsverein 4).
- OIDTMANN, H. (1921): Ein Pferdemarkt zu Linnich im Jülicher Lande. — In: Rhein. Heimat. Unpolit. ill. Monatsschrift f. Kultur u. Leben im westdt. Grenzlande 1, S. 52 — 53. — Aachen.
- OTT, W. (1953): Das Unternehmertum in der Bohrgeräteindustrie, unter besonderer Berücksichtigung Anton Rakys. — Diplomarbeit Köln.
- PAFFEN, K. — SCHÜTTLER, A. — MÜLLER-MINY, H. (1963): Die naturräumlichen Einheiten auf Blatt 108/109 Düsseldorf-Erkelenz. — Bad Godesberg.
- PEICHER, C.-E. (1966): Die Verkehrssiedlungen an der deutsch-niederländischen Grenze zwischen Kaldenkirchen/Venlo und Weener. — Wiso-Diss. Hamburg.
- PELTIER, L. C. (1967): A Rural Small City in Kansas: the Economic Development of Hays, Kansas. — In: Mélanges de Géographie . . . offerts à M. Omer Tulippe, I, S. 410 — 425. — Gembloux.
- PERDELWITZ, G. (1965): Dülkener Stadtplanung 1894 — 1964. — In: HBKK, S. 177 — 180.
- PERROUX, F. (1967): Note sur la ville considérée comme pôle de développement et comme foyer du progrès. — In: Revue Tiers-Monde VIII, S. 1147 — 1158.
- PETERS, F. (1941): Ein interessanter Beschluß der Jülicher Stadtverordneten vom 12. Mai 1883. — In: Rur-Blumen, S. 151
- PETERS, L. (1970): Reformierte in Kaldenkirchen. — In: HBKK, S. 195 — 204.
- PETRY, L. (1967): Stufen und Formen des Städtewesens in Rheinland-Pfalz. Überlegungen in Anschluß an den neuen Band des Deutschen Städtebuches. — In: Geschichtl. Landeskunde III, 2, S. 1 — 36.
- PFEIFFER, K. (1922): Geschichte der rheinischen Rübenzuckerindustrie und ihrer Rohstoffversorgung. — Bonn/Leipzig (= Bonner Agrarpolit. Untersuchgn. 3).
- PFEIFFER, M. (1953): Die niederrheinischen Grenzstädte. — Phil. Diss. Köln.

- PFEL, E. — BUCHHOLZ, E.W. (1957): Von der Kleinstadt zur Mittelstadt. Städtewachstum durch Vertriebenenwanderung. — Bad Godesberg (= Mittellgn. a. d. Institut f. Raumforschg. 32).
- PINZEK, E. (1966): Erkelenz. Eine Stadt ändert ihr Gesicht. — Mönchengladbach.
- POELL, G.M. (1851): Beschrijving van het Hertogdom Limburg. — Weert.
Provinciaal Bestuur van Limburg (o. J.): Limburgs toekomst. Uitgangspunten voor een welvaartsbeleid. — o. O.
- PÜTZSCHLER, W., Hrsg. (1904): Adreßbuch der Stadt Erkelenz nebst Landbezirk 1904. — (Erkelenz).
- RAHIER, J. (1967): Jülich und das Jülicher Land in den Schicksalsjahren 1944/45. Kriegsgeschichtliche Ereignisse der Stadt und des Kreises Jülich nach authentischen Berichten. — Jülich.
- RAITZ VON FRENTZ (1863): Statistische Darstellung des Kreises Bergheim für die Jahre 1859, 1860, 1861. — Bergheim.
- Regierungsbezirk Aachen, der, topographisch beschrieben mit einer Sammlung der interessantesten statistischen Nachrichten in kreisweise geordneten Übersichten . . . (1827). — Aachen.
- Regierungspräsident in Aachen, Hrsg. (1967): 150 Jahre Regierung und Regierungsbezirk Aachen. Beiträge zu ihrer Geschichte. — Aachen.
- Regioplan — Institut für Strukturanalyse, Orts- und Regionalplanung GmbH (1970): Städtisches Verflechtungsgebiet Rurtal. Strukturanalyse und Entwicklungsplan Hückelhoven-Ratheim. — Berlin.
- Reichs-Postgebiet, das, Topographisch-statistisches Handbuch für die Reichs-Post- und Telegraphen-Anstalten Deutschlands (1878), — Berlin.
- REINARTZ, W. (1960): Der Kanton Geilenkirchen zur Franzosenzeit 1794 bis 1814. — In: Selbstheimat 6, S. 57 — 60.
- REINERS, H. (1961): Agrarstruktur und Korbweidenwirtschaft in der Rur-Wurm-Niederung. — Bad Godesberg (= Forschgn. z. dt. Landeskunde 129).
- REINICK, H.A. (1865 — 67): Statistik des Regierungsbezirkes Aachen. — 3 Bde., Aachen.
- Reminiscenzen, historische, der Veste Jülich. Nach Chroniken zusammengestellt von einem Offizier (1889). — Jülich.
- RESTORFF, F. VON (1830): Topographisch-statistische Beschreibung der Königlich Preußischen Rheinprovinzen. — Berlin/Stettin.
- Rheinprovinz, die, der preußischen Monarchie oder Beschreibung der systematischen Eintheilung in Regierungsbezirke, Kreise, Bürgermeistereien und Honnschaften, so wie der Städte, Flecken, Dörfer, einzelner Etablissements, mit Angabe der Einwohnerzahl, Gewerbe, Merkwürdigkeiten, Anstalten u. s. w. . . . Ein historisch-geographisch-statistisches Handbuch zum Gebrauch aller Stände . . . (1833). — 2 Bde., Düsseldorf.
- RIEHL, W. H. (1861): Land und Leute. — Stuttgart
- RIXEN, F. (1949 — 1959): Geschichte Odenkirchens. — 1. Bd., Odenkirchen (= Laurentiusbote, Folge 1 — 109).
- ROEWER, H. (1954): Linksniederrheinische städtische Siedlungen. Eine funktionell-genetische Untersuchung zur vergleichenden Stadtgeographie. — Remagen (= Forschgn. z. dt. Landeskunde 83).
- ROSENDAHL, W. (1952): M. Gladbach, eine Textilstadt des westlichen, linken Niederrheingebietes. Ihr Werden, ihr Lebensraum, ihr Erscheinungsbild. Eine stadtgeographische Untersuchung. — Diss. Mainz.
- RUPPERT, K. (1959/1969): Über einen Index zur Erfassung von Zentralitätsschwankungen in ländlichen Kleinstädten. — In: Berichte z. dt. Landeskunde 24, S. 80 — 85. Wiederabdruck in: STORKEBAUM, W., Hrsg. (1969): Sozialgeographie, S. 154 — 161. — Darmstadt (= Wege d. Forschg. LIX).
- , Hrsg. (1968): Zum Standort der Sozialgeographie. Wolfgang Hartke zum 60. Geburtstag. — Kallmünz/Regensburg (= Münchner Studien z. Sozial- u. Wirtschaftsgeographie 4).
- u. SCHAFFER, F. (1969): Zur Konzeption der Sozialgeographie. — In: Geograph. Rundschau 21, S. 205 — 214.
- Rur-Blumen. Blätter f. Heimatgeschichte, Unterhaltung, Belehrung. Beilage zum Jülicher Kreisblatt. — Jülich.
- SAALFELD, D. (1967): Die Produktion und Intensität der Landwirtschaft in Deutschland und angrenzenden Gebieten um 1800. — In: Zs.f. Agrargeschichte u. Agrarsoziologie 15, S. 137 — 175.

- SANDER, E. (1942): Schöningen. Eine Kleinstadtlandschaft im südöstlichen Niedersachsen. — Oldenburg i. O. (= Veröffentlichungen d. Provinzial-Instituts f. Landesplanung u. Niedersächsische Landes- u. Volksforschg. Hannover — Göttingen A, 20).
- SANDLER, Ch. (1862): Adreßbuch des Handels-, Fabrik- und Gewerbestandes von Rheinland und Westphalen. — Köln.
- SCHEUER, H. (1959): Wiederaufbau und künftige Entwicklung der Stadt Jülich. — In: Die kleine Stadt — Gestaltung der rheinischen Klein- und Mittelstädte, hrsg. v. Rhein. Verein f. Denkmalpflege u. Heimatschutz, S. 157 — 173. — Neuß.
- SCHIEFER, J. (1948): Zerstörung und Wiederaufbau im Kreise Erkelenz. — Aachen.
- SCHIFFERS, H. (1937): 110 Jahre Zeitungsgeschichte in Heinsberger Land. — In: Heinsberger Volkszeitung v. 9. 10. 1937.
- SCHMIDT, J. (1804): Geographie und Geschichte des Herzogthums Berg. . . . , der Grafschaft Mark, . . . , des Ruhrdepartements und des ehemaligen österreichischen Herzogthums Limburg. jetzt ein Theil der Ourte- und Niedermaasdepartemente. — Aachen.
- (1805): Über die Fabriken, Manufakturen, den Handel und die Gewerbe des Roerdepartements, und besonders des ehemaligen Herzogthums Jülich. — In: Niederrhein. Blätter, hrsg. v. W. Aschenberg, 5. Bd., Dortmund.
- SCHMIDT, F. X., Hrsg. (1921): Gross Gladbach zum Gruß, Festblatt d. Westdt. Landeszeitung v. 30. 7. 1921.
- SCHMIDT, R. (o. J.): Vorschlag über die kommunale Neueinteilung des Regierungsbezirks Aachen in gutachtlicher Form erstattet von Dr. Robert Schmidt, Essen, im Auftrage des Herrn Regierungspräsidenten zu Aachen für die beteiligten Städte und Landkreise. — Essen.
- SCHMIDT-WETTER, R. (1967): Die ersten Apotheken am linken Niederrhein. — In: Der Niederrhein 34, S. 64 — 66.
- SCHMITZ, A. (1871): Medicinische Topographie des Schwalm- und Nette- und eines Theiles des Niers Gebietes, insbesondere der Stadt und Gemeinde Viersen. — Viersen.
- SCHÖLLER, P. (1953): Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie. — In: Erdkunde VII, S. 161 — 184.
- (1966): Besprechung von GRÖTZBACH, E. (1963). — In: Erdkunde XX, S. 233 — 234.
- (1967): Die deutschen Städte. — Wiesbaden (= Erdkundl. Wissen 17, Geograph. Zs., Beih.).
- SCHOLZ, F. (1968): Klein-, Land- und Zwergstädte im nördlichen Schwarzwald unter besonderer Berücksichtigung von Wildbad und Herrenalb. — Karlsruhe (= Karlsruher Geograph. Hefte 1).
- SCHUBERT, H. (1925): Die Preußische Regierung in Koblenz. Ihre Entwicklung und ihr Wirken 1816 — 1918. — Bonn
- SCHULTE, A., Hrsg. (1925): Tausend Jahre deutscher Geschichte und deutscher Kultur am Rhein. — Düsseldorf.
- SCHULTZE, J. H. (1949): Der ideale Landkreis und seine Grenzen. — In: Petermanns Geograph. Mitteilgn. 93, S. 145 — 160.
- SCHUMACHER, M. (1967): Erinnerungen des Antwerpener Großkaufmanns Heinrich Königs 1816 — 1901. — In: Tradition. Zs. f. Firmengeschichte u. Unternehmerbiographie, S. 427 — 437.
- (1970): Zweckbau und Industrieschloß. Fabrikbauten der rheinisch-westfälischen Textilindustrie vor der Gründungszeit. — In: Tradition. Zs. f. Firmengeschichte u. Unternehmerbiographie, S. 1 — 48.
- SCHUNDER, F. (1968): Geschichte des Aachener Steinkohlenbergbaus. — Essen.
- SCHWARZ, G. (1961): Allgemeine Siedlungsgeographie. — Berlin (= Lehrb. d. Allgem. Geographie VI)
- SCHWERZ, J. N. VON (1836): Beschreibung der Landwirthschaft in Westfalen und Rheinpreußen. — Stuttgart.
- (SCHWERZ, J. N. VON, 1960): Bäuerliche Verhältnisse und Zustand der Landwirtschaft in dem Herzogthume Jülich. Neuherausgegeben u. mit einem Beitrag zur Agrargeschichte des Jülicher Landes im 19. Jahrhundert versehen v. Dr. Karl Gatzten. — Jülich (= Heimatkundl. Schriftenreihe des Jülicher Landes 4).
- Seifkantheimat. Blätter für heimatliche Geschichte, Volks- u. Naturkunde. Beilage d. Geilenkirchener u. Heinsberger Volkszeitung
- Seifkantkreis Geilenkirchen-Heinsberg, Hrsg. (1963): Unsere Heimat, der Seifkantkreis Geilenkirchen-Heinsberg. — Geilenkirchen/Heinsberg.
- (1966): Einhundertfünfzig Jahre Seifkantkreis 1816 — 1966. — Geilenkirchen.

- SENSBACH, W. K. (1969): Einkaufszentrum kontra Stadtzentrum. Erfahrungen einer kleinen amerikanischen Stadt. — In: Institut f. Raumordnung, Informationen 19, S. 771 — 784.
- SEUFFERT, O. (1967): Südlimburg. Wandlungen einer Landschaft. — In: Geograph. Rundschau 19, S. 1 — 13.
- SEYFERT, E. (1914): Landwirtschaftliches Adreßbuch der Güter und größeren Höfe der Rheinprovinz. — Leipzig.
- SIMÉON, J. (1929): Das Verkehrswesen des Aachener Gebietes in Vergangenheit und Gegenwart. — Aachen (= Aachener Beitr. z. Heimatkunde VII).
- SIMONIS, A. H. — TIMMERS, J. J. M. — SANGERS, W. — OFFERMANN, J. L. — PAQUAY, W. H. (1971): Sittard, historie en gestalte. — Sittard.
- SINS, G. (1953): Die Baumschulen des Rheinlandes mit besonderer Betonung der Verhältnisse in Meckenheim. — Bonn (= Arb. z. Rhein. Landeskunde 4).
- SPRECHER VON BERNEGG, H. (1887): Die Verteilung der bodenständigen Bevölkerung im Rheinischen Deutschland. — Diss. Göttingen.
- Stadsgewestvorming in Midden-Limburg. Werkdocument ten behoeve van de gemeenten in Midden-Limburg door de Afdeling sociaal-geografisch onderzoek en advies van de Vereniging van de Nederlandse Gemeenten (1967). — Roermond.
- Stadt Dülken, Hrsg. (1964): Sechs Jahrhunderte Stadt Dülken. — Dülken.
- Stadt Hückelhoven-Ratheim, Hrsg. (1969): Hückelhoven-Ratheim. Porträt einer jungen Stadt — o. O.
- Stadt Hückelhoven-Ratheim (1971a): Stellungnahme zum Vorschlag des Innenministers zur Neugliederung der Gemeinden und Kreise des Neugliederungsraumes Aachen vom 15. Januar 1971, Az. III A 3 — 51. (Maschinenschr. vervielf.).
- (1971b): Schulzielplanung der Stadt Hückelhoven-Ratheim. (Maschinenschr. vervielf.).
- Stadtverwaltung Rheydt, Hrsg. (1927): Rheydt. Deutsche Städtebaukunst. Wirken u. Werke Deutscher Selbstverwaltung. — Düsseldorf.
- Stadt Würselen, Hrsg. (o. J.): Würselen — jung aus alter Tradition. — Würselen.
- STAHL, K. u. CURDES, G. (1970): Umweltplanung in der Industriegesellschaft. Lösungen und ihre Probleme. — Reinbek b. Hamburg (=rororo tele 30).
- Statistik und Hand-Adreßbuch der Rheinprovinz für das Jahr 1842. — Coblenz.
- Statistisches Amt d. Stadt M. Gladbach (1928): Der kommunale Zusammenschluß der Gemeinden des M. Gladbach-Rheydter Industriebezirks. — M. Gladbach.
- Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen (1963): Amtliches Verzeichnis der Gemeinden und Wohnplätze (Ortschaften) in Nordrhein-Westfalen. Wohnbevölkerung, Religionszugehörigkeit, Erwerbspersonen und Pendelwanderer. Endgültiges Ergebnis der Volkszählung vom 6. Juni 1961. — Düsseldorf (= Beitr. z. Statistik d. Landes NRW, Sonderr. Volkszählung 1961, H. 2b).
- (1964): Gemeindestatistik des Landes Nordrhein-Westfalen. Bevölkerungsentwicklung 1871-1961. — Düsseldorf (= Beitr. z. Statistik d. Landes NRW, Sonderr. Volkszählung 1961, H. 3c).
- (1966): Gemeindestatistik des Landes Nordrhein-Westfalen. Bevölkerungsentwicklung 1816-1871. — Düsseldorf (= Beitr. z. Statistik d. Landes NRW, Sonderr. Volkszählung 1961, H. 3d).
- (1967a): Die Industrie in Nordrhein-Westfalen 1966. — Düsseldorf (= Beitr. z. Statistik d. Landes NRW 231).
- (1967b): Statistische Rundschau für den Landkreis Jülich. — Düsseldorf.
- (1968a): Statistische Rundschau für den Landkreis Grevenbroich. — Düsseldorf.
- (1968b): Statistische Rundschau für den Landkreis Kempen-Krefeld. — Düsseldorf.
- STEINBACH (1967) = PETRI, F. — DROEGE, G., Hrsg. (1967): Collectanea Franz Steinbach. Aufsätze und Abhandlungen zur Verfassungs-, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, geschichtlichen Landeskunde und Kulturraumforschung. — Bonn.
- STENMANS, P. — LANGE, J. — BÖMMELS, N. — KREINER, K. — GILLIAM, H. (1969): Neuß im Wandel der Zeiten. — Neuß.
- STERN, K. — PÜTTNER, G. (1969): Neugliederung der Landkreise Nordrhein-Westfalens. Mit einer Bibliographie zur Verwaltungsreform. — Berlin/Frankfurt a. M. (= Studien z. öffentl. Recht u. z. Verwaltungslehre 9).
- STOLLENWERK, A. (1927): Jülich. Die Grundzüge des Wirtschaftslebens in Jülich. — Aachen (= Aachener Beitr. z. Heimatkunde II).

- STRAUSS, F. W. (1899): Beiträge zur Geschichte der Stadt M. Gladbach und des Jülicher Landes. — M. Gladbach.
- STRAUSS, W., Hrsg. (1897): Geschichte der Stadt Rheydt, Rheydter Chronik 2. Bd. — Rheydt.
- THEUNERT, F. (1957): Kreis und Stadt Jülich. Geschichte und Wirtschaft. — Köln.
- 't HOEN, P. C. A. (1967): Die planologische Ordnung in der Provinz Limburg. Referat gehalten in der Sitzung d. deutsch-niederländ. kulturellen Arbeitsgemeinschaft Limburg-Niederrhein am 21. Juni 1967 in Mönchengladbach (Maschinenschr. vervielf.).
- THUN, A. (1879): Die Industrie am Niederrhein und ihre Arbeiter. 1. Teil: die linksrheinische Textilindustrie. — Leipzig.
- TILLMANN, W. (1969): Vom Sammet zum Doppelsamt. — In: HBKK, S. 128-135.
- TOMAS, F. (1968): L'incertitude des petites villes foréziennes. — In: Revue de Géographie de Lyon 43, S. 415-429.
- UHLIG, H. (1959): Revier über Grenzen: das Aachen-Limburg-Kempen-Kohlenfeld. — In: Wirtschafts- und sozialgeographische Themen zur Landeskunde Deutschlands. Festschrift Theodor Kraus, besorgt v. E. Meynen u. G. Voppel, S. 255-278. — Bad Godesberg.
- VAN DER MAELEN, Ph. (1835): Dictionnaire Géographique du Limbourg. — Bruxelles.
- Verhandlungen des siebenten Rheinischen Provinzial-Landtags nebst dem Allerhöchsten Landtags-Ab-schiede. d. d. Berlin, den 30. November 1843. — Coblenz.
- VEYRET-VERNER, G. (1969): Plaidoyer pour les moyennes et petites villes. — In: Revue de Géographie Alpine 58, S. 5-24.
- (1970): Essai de définition et de classification des petites villes: leur insertion dans un réseau urbain. — In: Revue de Géographie Alpine 58, S. 51-66.
- VIEBAHN, J. G. VON (1836): Statistik und Topographie des Regierungs-Bezirks Düsseldorf. — 2 Bde., Düsseldorf.
- VISHER, S. S. (1929): Problems of the American Town and Village. — In: The Geographical Review XIX, S. 670-672.
- VISSER, J. C. (1956): De waarde van de stedenatlas van Jacob van Deventer voor de topographie van de laat-middeleeuwse stad. — In: Beiträge zur Wirtschafts- und Stadtgeschichte. Festschrift f. Hektor Amman, S. 116-123. — Wiesbaden.
- VOGT, K. -D. (1968): Uelzen. Seine Stadt-Umland-Beziehungen in historisch-geographischer Betrachtung. — Göttingen (= Göttinger Geograph. Abhandlgn. 47).
- VOLLMER, A. (1912): Geschichte der Gemeinde Wegberg nach urkundlichem Material. — Cöln.
- VOPPEL, G. (1965): Die Aachener Bergbau- und Industrielandschaft. Eine wirtschaftsgeographische Studie. — Wiesbaden (= Kölner Forschgn. z. Wirtschafts- u. Sozialgeographie III).
- Vorschläge der Stadt Düsseldorf zur kommunalen Neugliederung im Regierungsbezirk Düsseldorf (1928). — Düsseldorf.
- Vorschläge zur Strukturverbesserung förderungsbedürftiger Gebiete in Nordrhein-Westfalen. Denkschrift des durch Kabinettsbeschluß vom 15. Juli 1959 gebildeten interministeriellen Ausschusses (1960). — Düsseldorf (= Schriftenreihe d. Ministerpräsidenten d. Landes NRW — Landesplanungsbehörde-Düsseldorf 14).
- W(ACHTENDUNG), C. (1922-24): Erkelenz und seine Leute vor 60 Jahren. — In: Heimatblätter-Erkelenz 2-4.
- WEISWEILER, W. (1916/1925): Geschichte des rheinpreußischen Notariates. — 2 Bde., Essen (Photomechan. Nachdruck).
- WENTGES, M. (1966): Das Viersener Heilwesen vom Mittelalter bis zur neueren Zeit. — Viersen (= Schriftenreihe d. Stadtarchivs Viersen 2).
- WENTZCKE, P. — LUX, H. A. (1925): Rheinland. Geschichte und Landschaft, Kultur und Wirtschaft der Rheinprovinz. — Düsseldorf.
- Westdeutsche Zeitung.
- WIESBAUM, J. (1921): Die Brüggen-Kaldenkirchener Dachziegelindustrie. — Staatswiss. Diss. Würzburg.

- WILLEMS, F. (1934): Die geographischen und wirtschaftlichen Grundlagen der Volksdichte und Volksdichteveränderungen im Regierungsbezirk Aachen von 1825 bis 1925. — Diss. Aachen.
- WILLEMSEN (1841): Die Rhein-Provinz unter Preußen. — Elberfeld.
Wirtschaftliche Nachrichten der Industrie- und Handelskammer Aachen.
- WOLF, K. (1971): Geschäftszentren. Nutzung und Intensität als Maß städtischer Größenordnung. Ein empirisch-methodischer Vergleich von 15 Städten der Bundesrepublik Deutschland. — Frankfurt a. M. (= Rhein-Mainische Forschgn. 72).
- WREDE, A. J. (1905): Die Kölner Bauerbanke. — Köln-Ehrenfeld (= Beilage z. Jahresberichte d. Städt. Gymnasiums zu Köln-Ehrenfeld, Schuljahr 1904-05).
- WYSOCKI, J. (1967): Süddeutsche Aspekte der räumlichen Ordnung des Zollvereins. — In: Forschungs- u. Sitzungsberichte d. Akad. f. Raumforschung u. Landesplanung XXXIX — Historische Raumforschg. 6, S. 151-178. — Hannover.
- ZEYSS, R. (1907): Die Entstehung der Handelskammern und die Industrie am Niederrhein während der französischen Herrschaft. Ein Beitrag zur Wirtschaftspolitik Napoleons I. — Leipzig.
- ZIMMERMANN, J. (1949): Bodenkultur und Landschaft der Erftniederung. — Bonn (= Bonner Geograph. Abh. 3).
- ZITZEN, E. G. (1948-1960): Scholle und Strom. Rheinischer Agrargeschichtlicher Wortschatz. — 5 Liefergn., Bonn.
- ZORN, W. (1963): Die Struktur der rheinischen Wirtschaft in der Neuzeit. — In: Rhein. Vierteljahrsblätter 28, S. 37-61.
- (1964): Zur historischen Wirtschaftskarte der Rheinlande 1818. — In: Rhein. Vierteljahrsblätter 29, S. 106-118.
- (1965): Neues von der historischen Wirtschaftskarte der Rheinlande. — In: Rhein. Vierteljahrsblätter 30, S. 334-345.
- (1966): Neue Forschungsansätze zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Rheinlande im 18./19. Jahrhundert. — In: Blätter f. dt. Landesgeschichte 102, S. 47-61.
- (1967): Die wirtschaftliche Struktur der Rheinprovinz um 1820. — In: Vierteljahrsschrift f. Sozial- u. Wirtschaftsgeschichte 54, S. 289-324.
- (1969a): Zum Abschluß der Historischen Wirtschaftskarte. — In: Rhein. Vierteljahrsblätter 33, S. 263-271.
- (1969b): Die Historische Wirtschaftskarte der Rheinprovinz um 1820. Stand im Mai 1969. In: Forschungs- u. Sitzungsberichte d. Akad. f. Raumforschung u. Landesplanung L — Historische Raumforschg. 8, S. 23-36. — Hannover.
- ZSCHOCKE, H. (1963): Die Waldhufensiedlungen am linken deutschen Niederrhein. — Wiesbaden (= Kölner Geograph. Arb. 16).
- ZÜHLKE, D. (1963): Städtische Siedlungen im östlichen Erzgebirge. Eine historisch-geographische Untersuchung unter Berücksichtigung der Einflußbereiche und Bedeutungsgrade von Kleinstädten. — In: Wiss. Veröffentlichgn. dt. Dt. Instituts f. Länderkunde, N. F. 19/20, S. 267-341.
- ZUMBUSCH, Hrsg. (1925): Heimatbuch des Kreises Grevenbroich. — Grevenbroich.
- ZUNKEL, F. (1962): Der Rheinisch-Westfälische Unternehmer 1834-1879. Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Bürgertums im 19. Jahrhundert. — Köln/Opladen (=Dortmunder Schriften z. Sozialforschg. 19).

Nach Abschluß der Promotion erschienen folgende Arbeiten über Kleinstädte:

- DUCKWITZ, G. (1971): Kleinstädte im Gebiet von Nahe, Glan und Alsenz. Ein historisch-geographischer, wirtschafts- und siedlungsgeographischer Beitrag zur regionalen Kulturlandschaftsforschung. — Paderborn (= Bochumer Geograph. Arb. 11).
- GRABE, H. (1970): Kommunale Entwicklungsanalyse und städtebauliche Kalkulation, Studien im Rahmen der Bauleitplanung für eine Kleinstadt. — Stuttgart/Bern (= Schriftenreihe d. Institute f. Städtebau d. Techn. Hochschulen u. Universitäten 6).

- HELLER, H. (1970): Herzogenaurach und Höchstadt a. d. Aisch. Die Entwicklung zweier oberfränkischer Kleinstädte im Großraum Nürnberg. — Herzogenaurach.
- HOUSSEL, J. -P. (1971): Les petites villes textiles du Haut-Beaujolais. De la tradition manufacturière à l'économie moderne. — In: Revue de Géographie de Lyon 46, S. 123 — 197.
- LUCKMANN, B. (1970): Politik in einer deutschen Kleinstadt. — Stuttgart (= Soziolog. Gegenwartsfragen N. F. 35).
Soziologische Untersuchung über die süddeutsche Kleinstadt Bretten, die auch von GRÖTZBACH (1963) behandelt worden ist.
- MAJORAL Y MONTERRAT SERRATS, R. (1970): Estructura funcional de las ciudades españolas de 10 000 a 20 000 habitantes en 1950. — In: Estudios Geograficos XXXI — 118, S. 77 — 106.
- RIEDL, H. (1971): Gleisdorf. Ein Beitrag zur Sozialgeographie einer oststeirischen Kleinstadt. — Graz (= Arb. a. d. Geograph. Institut d. Univ. Graz).
- TAUBMANN, W. (1971): Wunsiedel und Weißenstadt. Zwei Kleinstädte der inneren Fichtelgebirgshochfläche. — In: Mitteilgn. d. Fränk. Geograph. Ges. 18, S. 325 — 345.
- TROIN, J. -F. (1971): Essai méthodologique pour une étude des petites villes en milieu sous-développé. Les structures commerciales urbaines du Nord marocain. — In: Annales de Géographie LXXX, S. 513 — 533.

Verwendete Abkürzungen für Periodika und Zeitungen:

- EVZ = Erkelenzer Volkszeitung
 HBKK = Heimatbuch des Kreises Kempen-Krefeld
 HKE = Heimatkalender der Erkelenzer Lande
 HKH = Heimatkalender der Heinsberger Lande
 HKJ = Heimatkalender des Kreises Jülich
 HKS = Heimatkalender des Seifkantkreises Geilenkirchen-Heinsberg
 HVZ = Heinsberger Volkszeitung

Karten und Atlanten

- Topographische Aufnahme linksrheinischer Gebiete im Maßstab 1:20000 durch französische Ingenieur-geographen unter Oberst Tranchot, 1803 – 1813 (sogen. Tranchot-Karte).
Reproduktionen im Maßstab 1:25000, hrsg. v. Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen (= Publikationen d. Ges. f. Rhein. Geschichtskunde XII – 2. Abtlg. – N. F.).
Fotokopien verschiedener noch nicht im Druck vorliegender Blätter.
- „Special-Karte des Regierungs Bezirks Aachen“ im Maßstab 1:160000, hrsg. v. Hauptmann a. D. und Steuer Empfänger Kraus, 1833.
- „Topographische Charte des Regierungs-Bezirks Düsseldorf, entworfen und ausgeführt . . . durch den Königl. Vermessungs-Conducteur und Topographen W. Werner“. – Crefeld 1837.
- Topographische Karte von Rheinland und Westfalen 1841 – 1858 im Maßstab 1:80000, nachgedruckt durch das Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen 1964.
Blatt 27 Straelen, 28 Crefeld, 34 Erkelenz, 35 Düsseldorf, 36 Solingen, 40 Aachen, 41 Jülich, 42 Cöln.
- Die Rheinprovinz unter französischer Herrschaft im Jahre 1813, entworfen u. gezeichnet v. Constantin Schulteis, Maßstab 1:1500000. – Bonn 1895.
- „Straßenkarte von den Königlich-Preussischen Rheinprovinzen“, Koblenz 1830.
- „Post-Reise-Karte durch Deutschland und die angrenzenden Staaten zwischen London und Lublin, Kopenhagen und Mantua“, von O. F. Schmidt. – Berlin 1828.
- „Hauptkarte von der Parcellar Kataster Vermessung der Bürgermeisterei Erkelenz“ im Maßstab 1:10000, angefertigt von Kraus, 1820. – (Kreisarchiv Erkelenz).
- Topographische Special-Karte von Mittel-Europa, Maßstab 1:200000, hrsg. v. d. Kartographischen Abteilung der Königlich Preussischen Landesaufnahme, 1884.
Blatt 330 Venloo, 331 Düsseldorf, 357 Maastricht, 358 Cöln.
- Karte der Kreise Erkelenz und Heinsberg im Maßstab 1:100000, hrsg. v. Reichsamt für Landesaufnahme. – Berlin 1922.
- Gemeinde-Atlas van Nederland 1:200000, von W. J. Geerling. – 1883.
- Regierungsbezirks-Übersichtskarten 1:200000, hrsg. v. Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen. Regierungsbezirke Aachen, Düsseldorf u. Köln.
- Deutsche Generalkarte 1:200000, hrsg. v. Mairs Geograph. Verlag. Blatt 10. – Stuttgart 1966 u. 1971/72.
- Michelin-Carte au 1:20000, hrsg. v. Pneu Michelin. Blatt 2 Ostende-Bruxelles-Liège. – Bruxelles, 33. Ausg. 1970 (Umfaßt Mittel- und Südlimburg).
- Smulders Kompas Toeristenkaart 1:150000, hrsg. v. Omnium Den Haag. Blätter Midden-Brabant/Noord-Limburg u. Zuid-Limburg. – Den Haag o. J.
- Topographische Karte 1:50000, hrsg. v. Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen.
Blatt L 4702 Kaldenkirchen, L 4704 Krefeld, L 4900 Waldfeucht, L 4902 Erkelenz, L 4904 Mönchengladbach, L 4906 Neuß, L 5100 Gangelt, L 5102 Geilenkirchen, L 5104 Düren, L 5106 Köln, L 5302 Aachen.
- Deutsche Grundkarte 1:5000. Einzelne Blätter.
- Stadtplan Erkelenz 1:5000 u. 1:10000, hrsg. v. d. Stadt Erkelenz, Bearb. v. F. Krings, J. Kahlau, A. Weber. – Dortmund 1962.
- Industrie- und Verkehrskarte des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes. Raum Köln-Aachen 1:5000, von K. Brass. – Düsseldorf 1964.
- Übersichtskarte der Postleiteinheiten . . . Deutschlands, hrsg. v. d. Deutschen Bundespost, bearb. v. R. Fischer. – Karlsruhe 1. Aufl. 1965.
- Topographischer Atlas Nordrhein-Westfalen, hrsg. v. Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen. – Bad Godesberg 1968.
- Nordrhein-Westfalen-Atlas, hrsg. v. Ministerpräsidenten des Landes NRW-Landesplanungsbehörde. – Bonn 1958ff.
- Verwaltungsatlas Nordrhein-Westfalen, hrsg. v. Statistischen Landesamt Nordrhein-Westfalen. – Düsseldorf 1967.
- Kulturatlas des Landes Nordrhein-Westfalen. – Ratingen 1966 (= Sonderbd. d. Schriftenreihe Struktur-förderung im Bildungswesen des Landes NRW).

Geschichtlicher Handatlas der Rheinprovinz, hrsg. v. H. Aubin, bearb. v. J. Niessen. — Köln/Bonn 1926.
Geschichtlicher Handatlas der deutschen Länder am Rhein. Mittel- und Niederrhein, bearb. v.
J. Niessen. — Köln/Lörrach 1950.

Atlas van Nederland. — 's-Gravenhage.

Atlas behorende bij De staatkundige geschiedenis der provincie Limburg vanaf haar ontstaan tot aan
haar uiteenvallen in 1839 door Dr. E. M. Th. W. Nuyens. — Maastricht 1956 (= Werken uitgegeven
door Limburgs geschied-en oudheidkundig Genootschap gevestigd te Maastricht Nr. 2 bis).

BILDER

- 1 - 4 Grundrißgestalt einer Kleinstadt in verschiedenen Entwicklungsstadien (Erkelenz)
- 5 - 8 Veränderungen im Aufriß beim Übergang von der Kleinstadt zur Mittelstadt (Rheydt)
- 9 - 10 Der Stadtkern einer Kleinstadt vor der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg und nach dem Wiederaufbau (Jülich)
- 11 - 12 Wandel der Marktfunktion einer Kleinstadt (Linnich)
- 13 - 15 Formen von Industriebetrieben und -betriebsstandorten in Kleinstädten (Kaldenkirchen, Erkelenz, Heinsberg)
- 16 - 17 Wandel einer kleinstädtischen Hauptstraße (Heinsberg)
- 18 - 19 Standort der Bildungseinrichtungen in Kleinstädten (Vergleich Hückelhoven - Erkelenz)

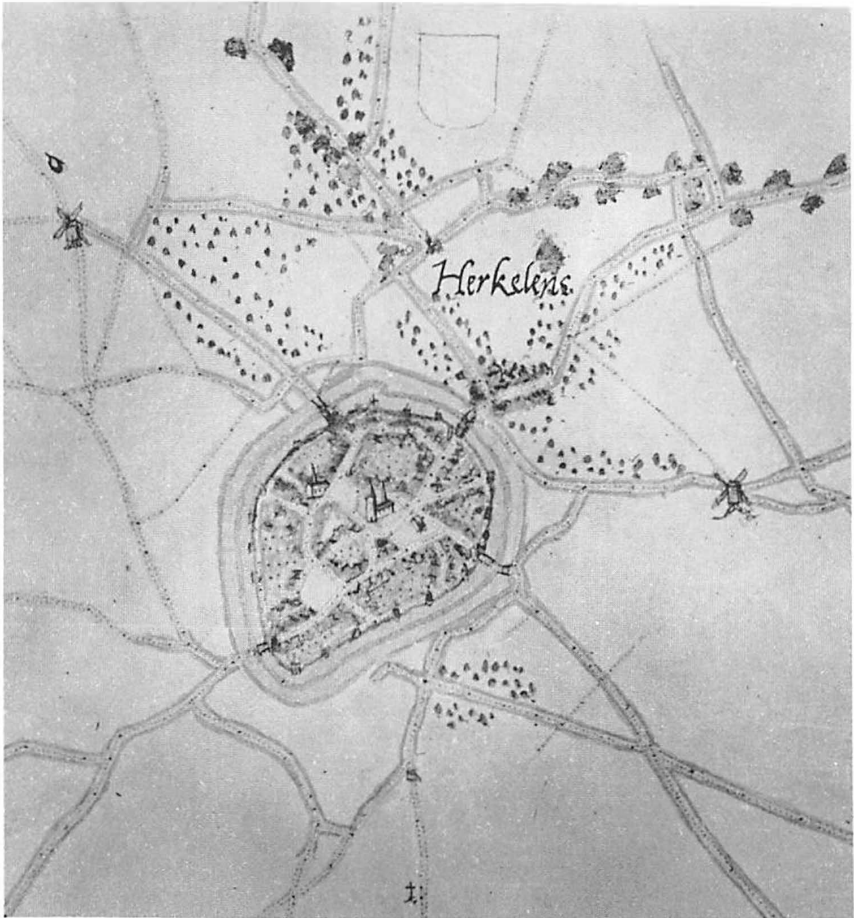


Bild 1: Erkelenz. Grundriß der Stadt: Ausschnitt aus kolorierter Zeichnung in dem Städteatlas des Jacob van Deventer für König Philipp II. von Spanien. 3. Viertel 16. Jahrhundert. (Madrid, Biblioteca Nacional)



Bild 2: Erkelenz. Grundriß der Stadt; Ausschnitt aus der „Hauptkarte von der Parcellar Kataster Vermessung der Bürgermeisterei Erkelenz“, 1819/20.
(Erkelenz, Kreisarchiv)

Erläuterung zu Bild 1:

Städtische Siedlung mit unregelter, haufendorftiger Straßenführung. Im Mittelpunkt die Pfarrkirche, südöstlich davon Freifläche des „Alten“ Markts mit Gewand- und Rathaus (Bau von 1546), nordwestlich der „Neue“ oder Johannis-Markt, an dessen Westecke der Gebäudekomplex des städtischen Gasthauses mit Kirche. Im westlichen Teil der Siedlung der Zehnthof des Aachener Marienstifts, des Grundherrn der Stadt.

Der Befestigungsgürtel im Umriß kreisförmig, etwas nach SW ausgebuchtet, bestehend aus turmbewehrter Mauer und Graben-Wall-Graben-Ring. In die Befestigung im Norden einbezogen die Burganlage der ursprünglichen Territorialherrschaft (Geldern, bis 1543). Tore im SO (Bellinghover Tor), SW (Mahrtor), NW (Oerather Tor) und NO (Brücktor, vom 17. Jh. bis zum Abbruch 1818 für Fuhrwerke unpassierbar, davor eine unbefestigte „Vorstadt“). Die für die Stadt bis ins 18. Jh. wichtigste Fernstraße, die Heerstraße Köln – Roermond – Antwerpen, führte, von O kommend, durch das Bellinghover Tor in die Stadt und verließ diese durch das Oerather Tor in nordwestlicher Richtung. An dieser Straße die beiden städtischen Windmühlen.

Im N und NO der Stadt die ländlichen Siedlungen Buscherhof und Östrich (die dunklen Flecken sollen die Gehöfte darstellen). Geringe Reste von ursprünglich ausgedehnten Waldbeständen (vgl. ON auf -rath u. ä. im Umkreis der Stadt).

Erläuterung zu Bild 2:

Die Stadt in ihrer Grundrißgestalt bis A. 19. Jh. nahezu unverändert. Anstelle des Zehnthofs seit M. 17. Jh. die Anlage eines Franziskaner-Rekollekten-Klosters (Gegenreformation!). Befestigung 1818 aufgegeben: das Gelände bis auf anzulegenden Promenadenring in Parzellen versteigert mit der Auflage, die Mauer abzutragen, die Wallgräben zu planieren und in Gärten zu verwandeln. Das ältere Gartenland in geschlossenen, mit Hecken eingefriedigten Komplexen vor den (abgebrochenen) Toren. Als neues Element im Straßennetz die schnurgerade Trasse der Chaussee Aachen – Krefeld, im Stadtbereich hier wie üblich unterbrochen (Umgehungsstraße als Verbindung der beiden Chausseestücke erst in der Zwischenkriegszeit angelegt). Beachte die verkehrsmäßige Umorientierung der Stadt von der weitgespannten Achse Köln – Antwerpen (als Verbindung von Fernhandelsplätzen) auf die wesentlich enger gefaßte Achse Aachen – Krefeld (als Verbindung zweier frühindustrieller Zentren).

An der Chaussee im SW der Stadt die E. 18. Jh. angelegte Neumühle (Turmwindmühle).

Die Eisenbahnlinie Aachen – Homberg/Ruhrort (eröffnet 1853), die im SO an der Stadt vorbeiführt, nachträglich eingezeichnet. Die spätere Bahnhofstraße derzeit noch ein (Löß-) Hohlweg, der mit der Ausdehnung der Bebauung seit dem letzten Viertel 19. Jh. (s. Bild 3) planiert wurde.

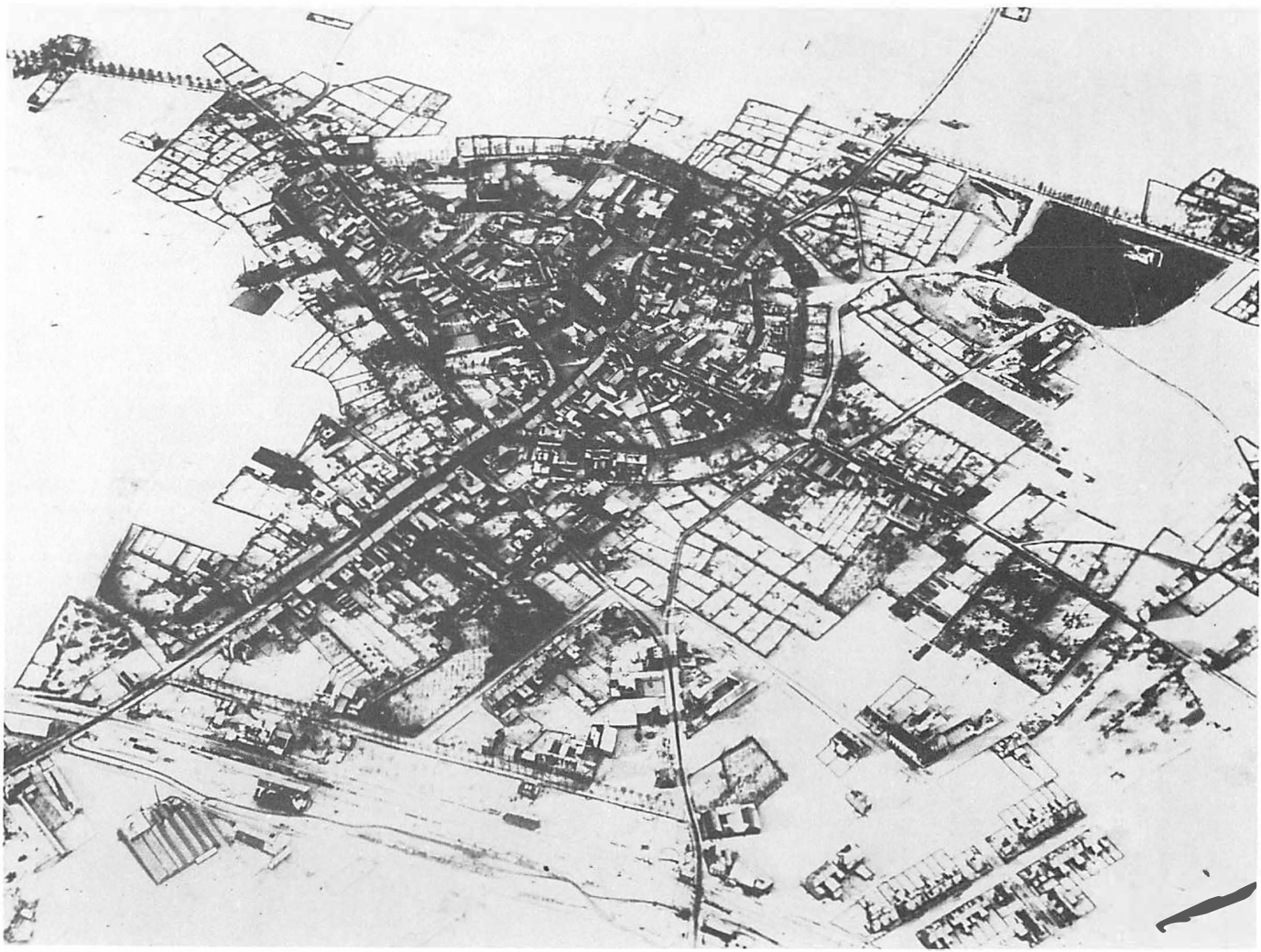


Bild 3: Erkelenz. Schrägluftaufnahme der Stadt, ca. 1910. Blickrichtung von Ost nach West, Schneedecke.

Zustand der Stadt etwa 10 Jahre nach Errichtung der Werksanlagen der Internationalen Bohrgesellschaft (am linken unteren Bildrand angeschnitten, überwiegend außerhalb des Bildausschnitts). Der alte Kern, noch deutlich erkennbar, mit verdichteter privater und öffentlicher Bebauung (u. a. Gymnasium, Krankenhaus). Das Gartenland, das an die Stelle des Befestigungsgürtels getreten war, jetzt im Osten und Süden bebaut.

Ausdehnung der Bebauung entlang der Ausfallstraßen:

- a) Bahnstraße (jetzt Kölner Straße, vom Kern zur linken unteren Bildecke führend, dort Eisenbahnübergang) in geschlossener Bebauung bis fast an das Eisenbahngelände; Wohnhäuser, Wohn- und Geschäftshäuser, Gewerbe- und kleinere Fabrikbetriebe (s. Bild 14), Gebäude der Kreisverwaltung mit Dienstwohnung des Landrats und zu dieser gehörigem Park;
- b) Hermann-Josef-(Gormans)-Straße (= Trasse der Heerstraße Köln – Antwerpen, zweigt am Stadtkernrand von der Bahnstraße ab und führt im Bogen zur unteren Bildmitte, Eisenbahnübergang!) in überwiegend offener Bebauung; daran Postamt, Wochenmarkt-Stände, Mälzerei, Molkerei, Hotel „Römischer Kaiser“, ev. Kirche, Baustoffhandlung, ausgesiedelter Bauernhof u. a.; außerhalb des Bildausschnitts Kornbrennerei, städt. Wasser- und Elektrizitätswerk, Schlachthof, Schwimmbad.
- c) Brückstraße (führt vom Kern nach rechts aus dem Bild heraus, Verbindung mit Östrich) in geschlossener Bebauung nur im Bereich der alten „Vorstadt“; dort zwei Baumschulbetriebe. Weiter außerhalb der Friedhof (angelegt 1825, später erweitert).

Im Winkel zwischen Hermann-Josef-Straße und Brückstraße die Siedlung „Kairo“ (sprich Ka-iro) des Gemeinnützigen Bauvereins; dabei das Kasino der IBG. Zwischen Brückstraße und der kaum bebauten Ausfallstraße nach NW der „Ziegelweiher“ (ehem. städt. Ziegeleigelände) und Sandgruben, Leimfabrik. In der linken oberen Bildecke an der Chaussee nach Aachen die Neumühle.



Bild 4: Erkelenz. Schrägluftaufnahme der Stadt, 18. 4. 1971. Blickrichtung von OSO nach WNW.

Im Vordergrund ein Teil des Industrie- und Gewerbegebietes an der elektrisch betriebenen Eisenbahnlinie Aachen – Düsseldorf (Ausschnitt wie auf Bild 3).

Eine frühere Weberei (Sheddächer, vgl. Bild 3) jetzt Bestandteil der Werksanlagen der Werkzeugmaschinenfabrik Hegenscheidt.*
Einrichtungen für die Landwirtschaft: 3 Landesprodukthandlungen mit Siloanlagen, Kornbrennerei, Zuckerrübenverladeanlage.

Wiederaufbau im stark zerstörten Stadtkern unter Wahrung des überkommenen Straßen- und Parzellengefüges. Die Bahnstraße, jetzt Kölner Straße, Hauptgeschäftsstraße; im bahnhofnahen Abschnitt Häufung von Arztpraxen, Rechtsanwaltsbüros u. ä., dort auch der sechsgeschossige Neubau des Kreisverwaltungsgebäudes.

Die 1910 noch nicht bebauten Bereiche zwischen den Ausfallstraßen in der Zwischen- und Nachkriegszeit aufgefüllt, zuletzt der westliche Sektor (im Bild oben) im Anschluß an das Schul- und Sportviertel. Diese jüngste Ausbauphase ist Ausdruck der Übernahme von Wohnfunktionen für den Westteil der „Rheinischen Stadtlandschaft“ (Raum Mönchengladbach-Krefeld-Düsseldorf).

Ausweitung der städtischen Bebauung über den Bildausschnitt hinaus nach SSW (links), N („Marienviertel“) und O, dabei Einbeziehung und Überformung des Dorfes Östrich.

* Von den beiden übrigen Maschinenfabriken der Stadt liegt die Bohrgeräte- und Werkzeugmaschinenfabrik Wirth & Co., Nachfolgerin der IBG, unmittelbar außerhalb des linken Bildrandes, die Erkelenzer Maschinenfabrik F. Clasen KG (Bau von Förderanlagen) weiter rechts außen;

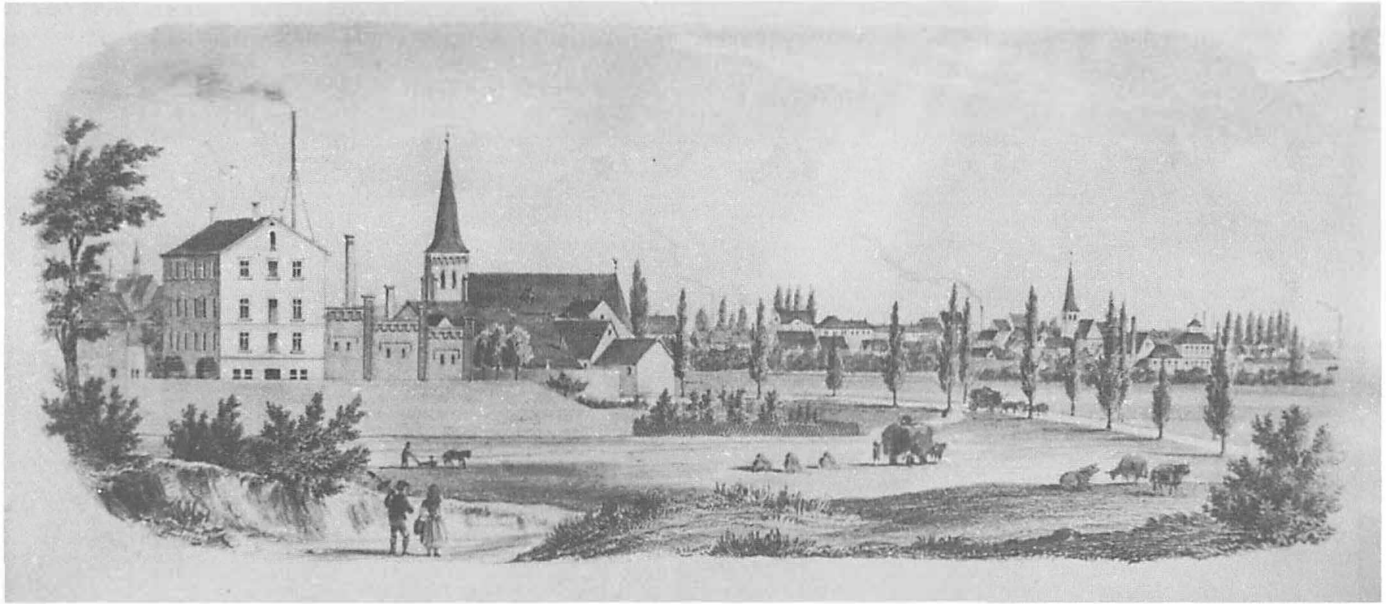


Bild 5: Rheydt. Ansicht von Süden. Stahlstich um 1865 (?)

Rheydt am Beginn der fabrikindustriellen Entwicklungsphase noch als Kleinstadt dargestellt. mit ländlich-idyllischer (nicht dokumentarischer) Szenerie als Vordergrund.

Stadtmitte in der rechte Bildhälfte, mit ev. Kirche (vgl. Bild 7); rechts vor dieser das Fabrikgebäude der F. Lenssen & Beckenbach, Baumwollspinnerei, die 1827 die erste Dampfmaschine aufstellte.

Die Fabrikanlage im Bild links vor kath. Pfarrkirche gehört vermutlich der Fa. Gebr. Kropp; diese seit A. 19. Jh. als Verlagsunternehmen nachweisbar, um 1860 als mechan. Weberei weitergeführt.

Die Straße nach Odenkirchen. Teil der Verbindung Köln – Venlo, führt nach rechts aus dem Bild hinaus.

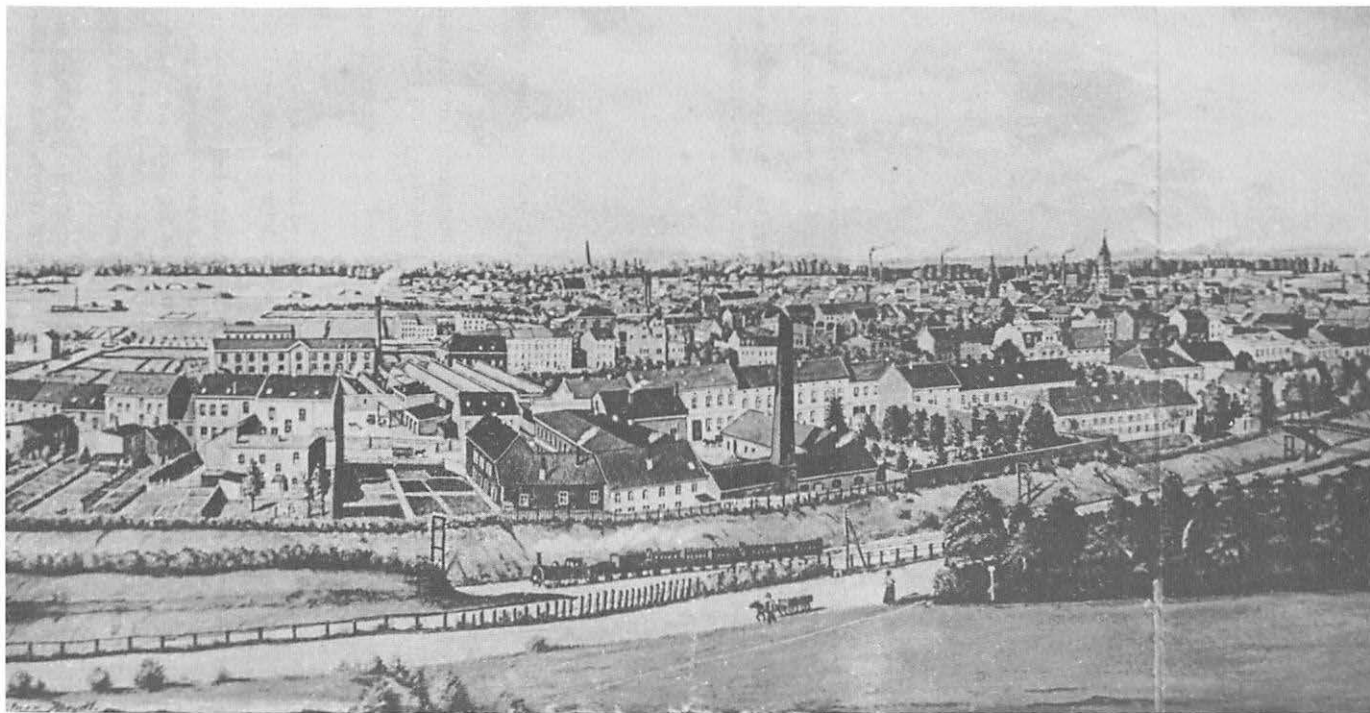


Bild 6: „Stadt Rheydt zur Zeit der Erbauung des neuen Rathhauses, 1896“. Ausschnitt aus Panoramazeichnung von Joseph Fichtner.

Blick von W über den nördlichen Teil der Stadt. Im Vordergrund die Eisenbahnlinie Aachen – Mönchengladbach.

Das Stadtzentrum mit neuem Rathaus (hoher Turm, vgl. Bild 8) und neuer ev. Hauptkirche im Bild rechts.

Überwiegend junge gründerzeitliche Bebauung; starke Durchmischung von Wohnhäusern und Gewerbe- bzw. Industriebetrieben (Schornsteine!).

Die Stadt zählt ca. 30 000 Einw. gegenüber ca. 10 000 i. J. 1860.

Bild 7: Rheydt. Marktplatz, 1893 (?)

Von links nach rechts: ev. Hauptkirche, zwei alte Häuser (ehemals zu einem Frauenkloster gehörig, genutzt als Nebenstelle des Rathauses), ev. Pfarrhaus, Amtsgericht (Bau von 1880, verdeckt durch gr. Baum), Rathaus (Bau von 1831, darin auch die höhere Bürgerschule).

Der Marktplatz wurde 1836 auf dem Gelände des ev. Pfarrgartens angelegt, 1879 durch Abbruch des erw. Klosters erweitert. Auf diese Weise wurde versucht, innerhalb des dörflich wirkenden Stadtbereichs einen städtebaulichen Akzent zu setzen.

Bild 8: Rheydt. Marktplatz mit Wochenmarkt, ca. 1925. Aufnahmestandpunkt etwas weiter links als bei Bild 7.

Von links nach rechts: neue ev. Hauptkirche, ev. Pfarrhaus (unverändert), Amtsgericht (um 1. Geschoß aufgestockt), neues Rathaus (in Neorenaissance-Stil, erbaut 1894-97, später nach rechts erweitert, Architekten R. Neuhaus und C. Schauppmeier, Köln), Wohn- und Geschäftshäuser (um 1910).

Die Umgestaltung des Marktplatzes zu einem städtischen Repräsentationsraum spiegelt den Aufstieg Rheydts von der Klein- zur Mittelstadt wider.

„Das neue Rathaus, das Bürgermeister und Väter der Stadt jetzt zu erbauen beschlossen, sollte ein stolzes Wahrzeichen der glänzenden städtischen Entwicklung werden und zugleich – das war der allgemeine Wunsch – Stil und Größe in das Stadtbild bringen.

So entstand als Ergebnis des üblichen Wettbewerbes in dem jungen Industriestädtchen an der flachen Westgrenze des Reiches aus allerlei fremdem Gestein ein Bauwerk, an dessen hohem Turm und figurengeschmücktem Frontgiebel die Formen kunstfroher Jahrhunderte spielten. Ein Spiel, das bald von anderen neuen oder auch nur neuverputzten Häusern in bescheidenerem Material nachgeahmt ward.“

Anonym (= Wilhelm Langewiesche-Brandt, vgl. BTd A 16. 7561): Jugend und Heimat. Erinnerungen eines Fünfzigjährigen. Ebenhausen b. München 1916, S. 265.

Verf., geb. 1866 in Barmen, übernahm 1896 die väterliche Sortimentsbuchhandlung in Rheydt und betrieb diese bis zur Gründung eines Verlagsunternehmens in Ebenhausen 1906 (Kosch, Deutsches Literatur-Lexikon, 21953, 2. Bd., S. 1463).



Bild 9: Jülich. Schrägluftaufnahme des Stadtkerns, Vorkriegszustand. Blickrichtung von SW nach NO.

Der Grundriß der mittelalterlichen Stadt wurde nach großem Brand (1547) im Zusammenhang mit der Anlage eines Residenzschlosses und neuer Festungswerke durch den Bologneser Baumeister Alessandro Pasqualini neu gestaltet. Relativ breite Straßenzüge, die sich z. T. rechtwinklig schneiden. Großer zentraler Platz, daran das Rathaus (mit Mansarddach). Beträchtliche Flächen der eng bebauten Festungsstadt ehemals von den Klöstern der Jesuiten (im Vordergrund links) und der Kapuziner (links neben Rathaus) eingenommen. Rechts die ehemalige Stiftskirche, jetzt Pfarrkirche, mit Stiftsherrnhäusern im Immunitätsbereich.

Die Zitadelle mit dem Schloß beginnt am oberen Bildrand.

Bild 10: Jülich. Schrägluftaufnahme des Stadtkerns, 1959.

Jülich wurde am 16. 11. 1944 fast vollständig zerstört. Wiederaufbau z. Z. der Aufnahme weit fortgeschritten, jedoch immer noch Baulücken bzw. Trümmergrundstücke.

Der Parzellenzuschnitt im Stadtkern seit 1946 den derzeitigen Erfordernissen angepaßt. Wiederaufbauplanung mit Schwerpunkt auf der Neuordnung der Verkehrsverhältnisse durch Professor Dr. von Schöfer (TH Aachen). Die ursprüngliche Konzeption wurde wegen finanzieller Notlage und mit Rücksicht auf die hektische private Bautätigkeit durch das Stadtbauamt modifiziert. Gestalterisch anspruchslose, einförmige Neubauten (vgl. Fassade, Geschoßzahl, Dachform, Baumaterial). Auf die Wiederherstellung historischer Bauten wurde verzichtet bis auf zwei Ausnahmen: Kirchturm und Torbau der mittelalterlichen Stadtbefestigung („Hexenturm“).

(Mit der Wiederherstellung der Zitadelle wurde 1968 begonnen. Im Innern entsteht unter Verwendung der erhalten gebliebenen Bauteile des Schlosses der Neubau eines staatlichen Gymnasiums.)

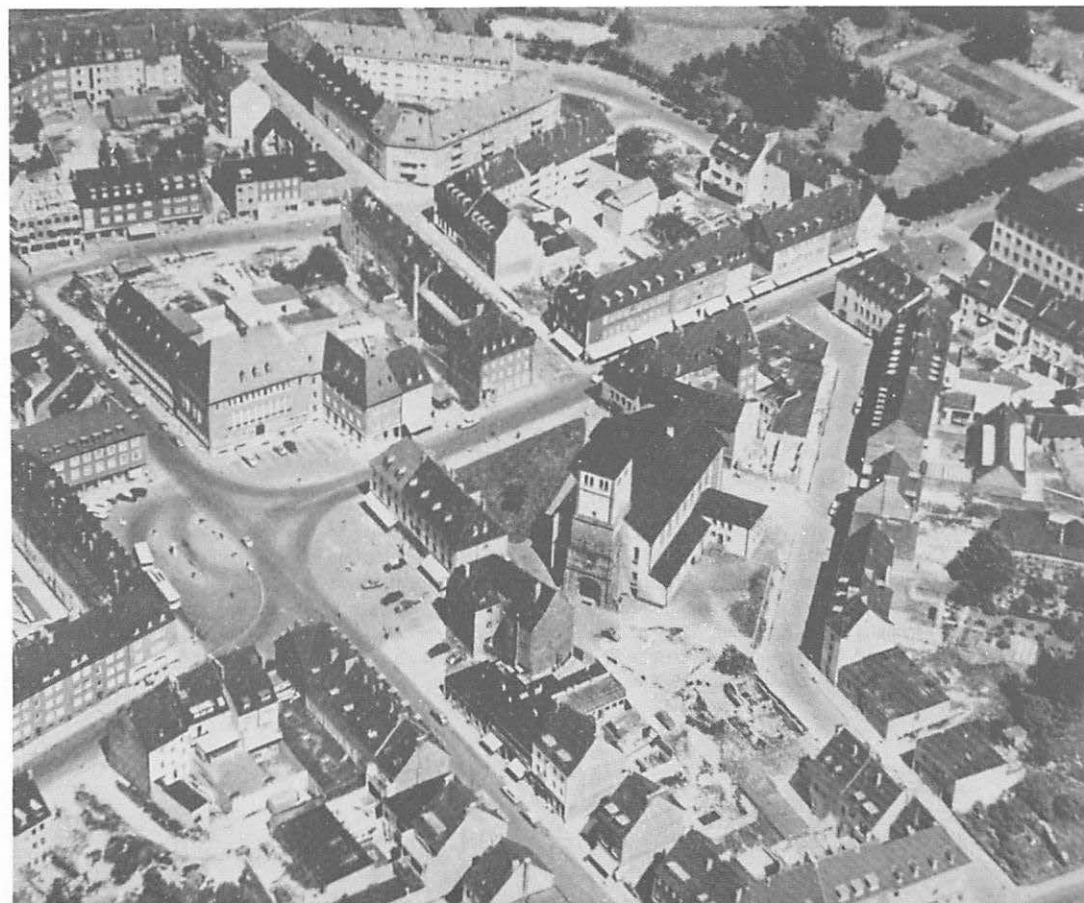


Bild 11: Linnich. Pferdemarkt, um 1900 (?)

Bild 12: Linnich. Andreasmarkt 1967 (30. Nov.)

Durch die zunehmende Verwendung von Zugmaschinen in der Landwirtschaft seit dem Zweiten Weltkrieg ist das Pferd, bis dahin wichtigstes Handelsobjekt der Linnicher Märkte, fast völlig verdrängt worden. Auf dem Andreasmarkt 1967 standen lediglich einige Ponys zum Verkauf; dagegen wurde ein größerer Posten Schweine umgesetzt.

Der Standort des Viehmarktes aus dem Stadtkern (s. Bild 11) an die Peripherie (Platz am Schlachthof) verlagert. In der Rurstraße (Bild 12), Ausfallstraße in Richtung Rurbrücke, zwischen Schlachthof und ehem. Dampfmühle Weitz (vorspringendes helles Gebäude auf der rechten Straßenseite) Ausstellung von Traktoren und Landmaschinen. Vertreten waren 14 Firmen, davon 6 aus dem Kreis Jülich.

Im Stadtkern 61 Verkaufsstände, darunter für Textilien 22, Süßwaren 9, Haushaltswaren 7, Blumen 4, Vergnügungen 4, Werkzeug 3, Kurzwaren 2, Imbiß 2, Tierzuchtbedarf, Schuhe, Lederwaren, Schirme, Spielwaren, Keramik, Bilder, Obst je 1. Zum Vergleich: auf Pützchens Markt bei Bonn, dem größten rheinischen Jahrmarkt, waren 1967 über 200 Stände auf dem sogen. Plutenmarkt vertreten.



Bild 13: Kaldenkirchen, Hochstraße 52 (= im Stadtkern). Ehem. Anwesen eines Verlagsunternehmers, Zustand 1970.

Klassizistischer Bau um 1800, aufwendig (gemessen an den Baugewohnheiten der Zeit in Kleinstädten), im Erdgeschoß verändert (Schaufenster).

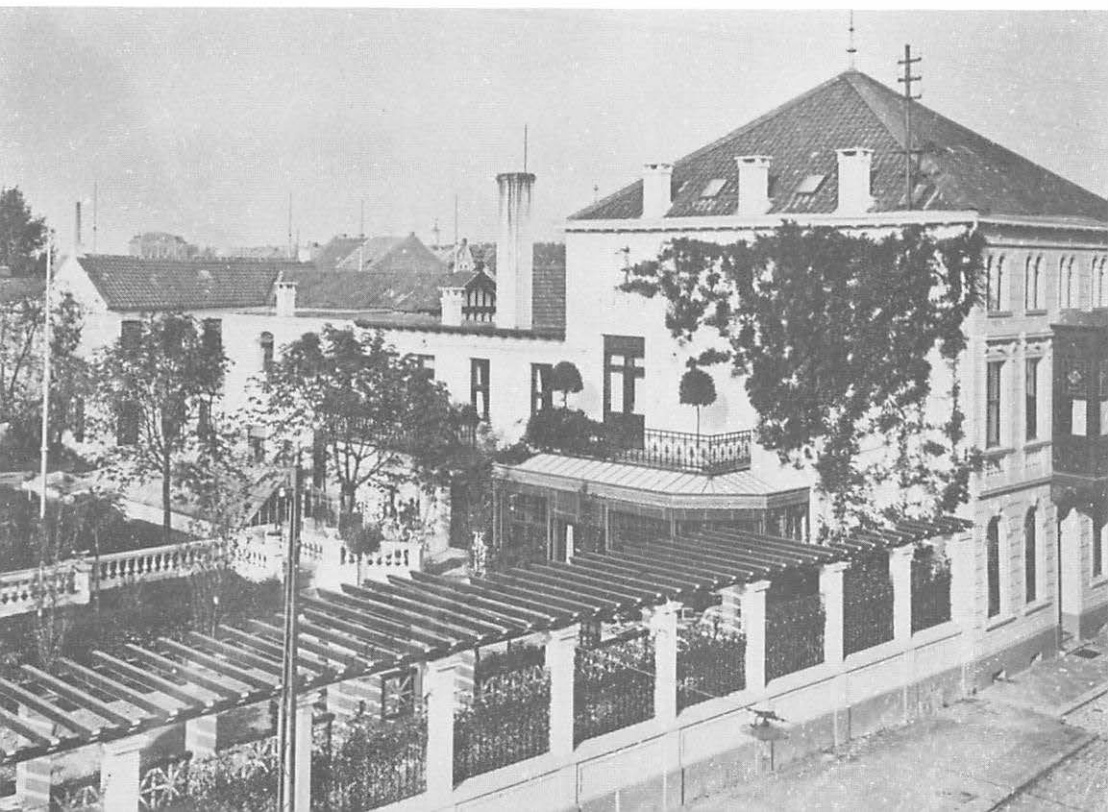
Ursprünglich im Besitz des reformierten Fabrikanten Johann Bernhard Poensgen (1775 – 1839), der im Verlagssystem eine Siamosen-„Fabrik“ betrieb und 1818 bis 1825 Bürgermeister von Kaldenkirchen war.

In der frühindustriellen Zeit traten die gewerblich-industriellen Aktivitäten in den Kleinstädten physiognomisch kaum in Erscheinung, da wegen des vorherrschenden Verlagssystems keine eigentlichen Fabrikgebäude erforderlich waren. Die Faktorei, in der die Heimweber die fertige Ware ablieferten und neues Garn abholten, dürfte sich im Erdgeschoß des abgebildeten Hauses befunden haben.

Bild 14: Erkelenz, Bahnstraße (jetzt Kölner Straße) 39 (= außerhalb des Stadtkerns in Richtung Bahnhof). Anwesen eines Fabrikanten, Zustand um 1910.

Villenartiges Wohnhaus mit Wintergarten, erbaut um 1900; rückwärtig anschließend das Fabrikgebäude. Darin ursprünglich eine Plüschweberei; seit 1910 Herstellung von Förderwagen für den Bergbau durch Fa. A. Koepe. (Unternehmen nach Erstem Weltkrieg weitergeführt als Erkelenzer Maschinenfabrik Ferd. Clasen KG; neue Produktionsstätte an der Eisenbahnlinie.) Neben den Gebäuden straßenseitig Pergola, dahinter Parkanlage. Typus des in den meisten Kleinstädten mehrfach vorhandenen kleinen Industrieunternehmens der Gründerzeit.

Im Zuge der Entwicklung der Kölner Straße zur Hauptgeschäftsstraße wurde im Erdgeschoß des Wohnhauses ein Geschäft (Schreibwaren, Zeitschriften u. a.) eingerichtet, an der Stelle der Pergola ein Wohn- und Geschäftshaus (Möbel) errichtet, dahinter eine eingeschossige Ausstellungs- und Lagerhalle für das Möbelgeschäft.



**Bild 15: Heinsberg. Industrie- und Gewerbegebiet an der Mittelmarktstraße, 1969.
Schrägluftaufnahme, Blickrichtung von W nach O.**

Ansiedlungsgebiet des 1961 gegründeten Planungsverbandes Heinsberg – Schafhausen – Unterbruch (siehe auch Abb. 8). Liegt ostnordöstlich des Stadtkerns in der Talau der Wurm und wird erschlossen durch die Mittelmarktstraße, die am unteren Bildrand von der B 221 (Alsdorf – Geilenkirchen – Heinsberg – Brügggen – Kaldenkirchen) abzweigt und Heinsberg mit Oberbruch (Glanzstoff-Werk) verbindet. Parallel dazu verläuft die Stichbahn Heinsberg – Lindern (dort Anschluß an Linie Aachen – Düsseldorf).

Entlang der B 221 einseitig ältere Mischbebauung.

„Die Mitglieder des Planungsverbandes waren sich einig, daß im gemeinsamen Industriegebiet durch eine vielfältige Mischung von Betrieben und Arbeitsplätzen ein Ausgleich der industriellen Struktur angestrebt werden müsse, die bisher fast ausschließlich und einseitig von den Glanzstoffwerken in der Gemeinde Oberbruch geprägt war.“ (ZIMMERMANN in: HVZ v. 1. 7. 1969).

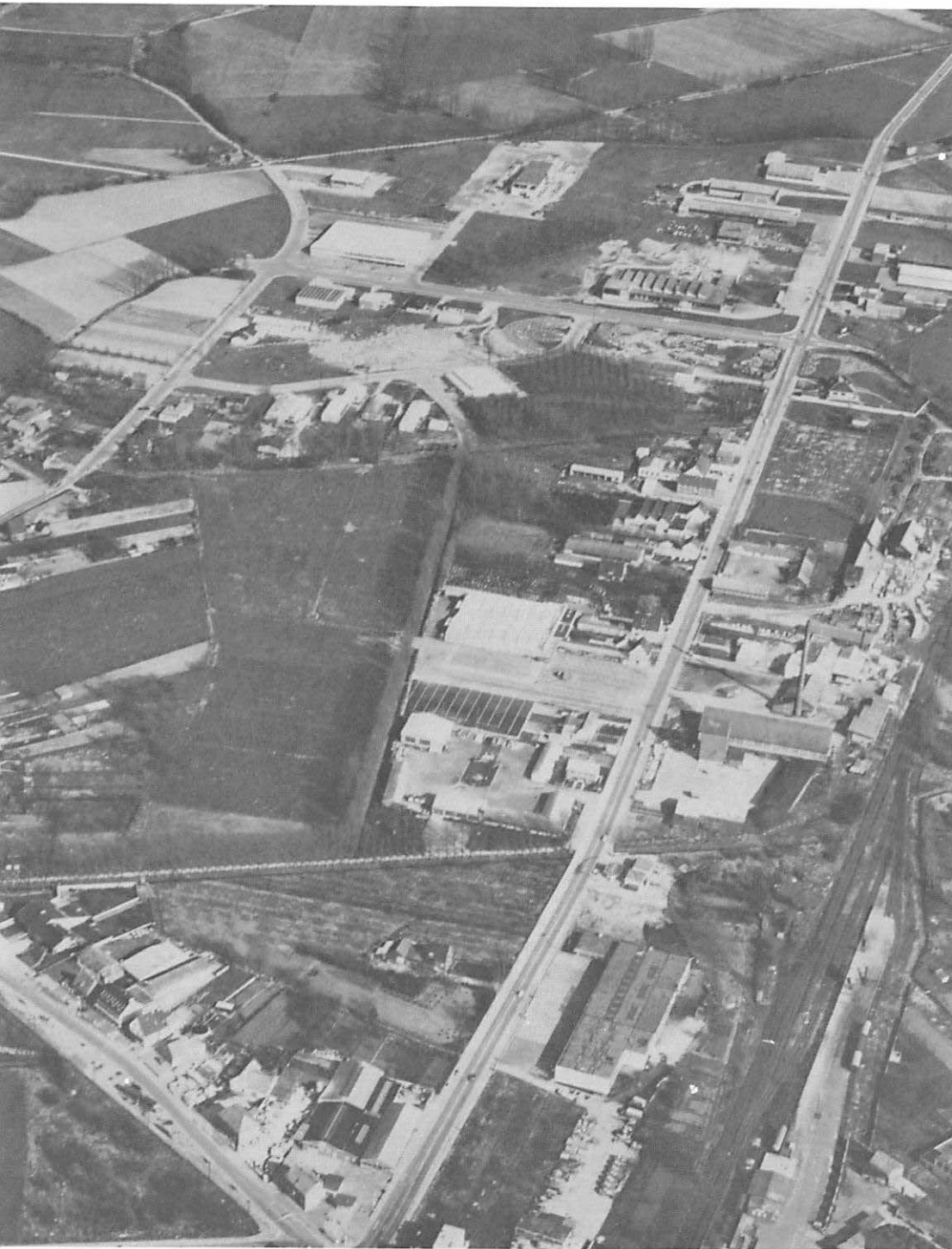


Bild 16: Heinsberg. Hochstraße, Zustand um 1900.

Blick in die Hauptstraße der Stadt, im Hintergrund die Pfarrkirche St. Gangolf. Bebauung aus dem 18. und Anfang 19. Jh.: mehrachsige traufständige Häuser, überwiegend zweigeschossig, z. T. mit Tor-einfahrt. Rechts die dreiflügelige Anlage des ehem. adligen Damenstifts. Wenige Häuser umgebaut oder aufgestockt (dunkles dreigeschossiges Haus auf der rechten Straßenseite); die in der Gründerzeit aufgekommene Mode, die Fassaden mit Stuck zu verkleiden, hier noch nicht feststellbar. Anwohner und Passanten posieren vor dem Fotografen.

Nutzungsunterschiede der Gebäude physiognomisch kaum ausgeprägt: Wechsel von reinen Wohnhäusern und Wohnhäusern mit Ladengeschäften (keine oder nur kleine Schaufenster!), Handwerksstuben, Praxen, Verwaltungsstellen u. a.

Bild 17: Heinsberg. Hochstraße, Zustand 1970

Hochstraße dient noch dem Durchgangsverkehr (B 221 Alsdorf – Kaldenkirchen); im Gegensatz zu anderen Kleinstädten hier noch keine Umgehungsstraße (vgl. Erkelenz, Linnich, Rheindahlen, Grevenbroich usw.). Befristete Parkmöglichkeiten an beiden Straßenseiten.

Bebauung nach starken Kriegszerstörungen überwiegend neu; Geschosßzahl kaum verändert. Im Erdgeschoß jetzt durchgehend Ladengeschäfte mit Schaufenstern als Ergebnis einer funktionalen Entmischung bzw. Vereinheitlichung zur Geschäftsstraße.

Heutige Funktionen im Bereich des Bildausschnitts:

linke Straßenseite (von links nach rechts):

Sanitätshaus, Filiale „Seifen-Platz“, Apotheke, Rechtsanwaltspraxis (1972 Umbau zu Ladengeschäft), Geschäft für Bettwaren/Dekorationsstoffe/Wäsche u. a., Geschäft für Musikalien/Schulbücher u. a., Geschäft für Uhren/Schmuck.

rechte Straßenseite (von rechts nach links):

Geschäft für Elektroartikel/Lampen, Chem. Reinigung, Filialgeschäft für Damenkonfektion und Kleintextilien, Geschäft für Stoffe/Meterware, Geschäft für Uhren/Schmuck, Baulücke (1972 Neubau einer Kreissparkassenfiliale), Hotel und Restaurant (dahinter Rathaus-Neubau), Geschäft für Bettwaren/Dekorationsstoffe/Textilien, Buchhandlung, Filialgeschäft für Damen- und Herrenkonfektion, Geschäft für Schreibwaren/Devotionalien/Bilder u. a., Geschäft für Gardinen u. ä., Geschäft für Spielwaren, Geschäft für Schreibwaren/Bürobedarf.



Bild 18: Hückelhoven. Schrägluftaufnahme, 1969. Blickrichtung von SO nach NW.

Im Vordergrund ein Teil des alten Dorfes Hückelhoven, mit landwirtschaftlichen und gewerblichen Anwesen durchsetzt. (Alte kath. Pfarrkirche, Haus Hückelhoven u. ev. Kirche in Verlängerung der Dorfstraße nach links, außerhalb des Bildes.)

Im Hintergrund links die Schlachthanlage I/III der Gewerkschaft Sophia-Jacoba, nach rechts anschließend Bergarbeitersiedlungen aus den 20er Jahren, Wadenberg mit weiteren Siedlungen u. kath. Pfarrkirche St. Barbara (weißer Turm, auf Sporn des „Wassenberger Horstes“, der den „Rurgraben“ im NO begrenzt).

Im Mittelgrund links die nach dem Krieg entstandene Hauptgeschäftsstraße (Parkhofstraße); daran u. a. das Gebäude der Stadtverwaltung. Zwischen Geschäftsstraße und Zechengelände eingeschlossen das Sportstadion.

In Bildmitte neues naturwissenschaftliches Gymnasium und Hallenbad. Ganz rechts ev. Volksschule. Realschule im Ortsteil Ratheim.

Bild 19: Erkelenz, Westteil der Stadt. Schrägluftaufnahme, 18. 4. 1971. Blickrichtung von S nach N.

In der Bildmitte rechts der Stadtkern mit kath. Pfarrkirche, altem und neuem Rathaus, Stadthalle u. a. Daran anschließend nach N und SW überwiegend junge Siedlungskomplexe. Dazwischen, keilförmig vom Kern nach W, das im Ausbau begriffene Schul- und Sportviertel (vgl. Abb. 5). Es wird durchschnitten von der B 57 Aachen – Krefeld.

Der funktionalen Durchmischung im Zentrum der jungen Stadt Hückelhoven steht eine stärkere Sondernung (Ausbildung funktionaler Viertel) in der Kreisstadt Erkelenz gegenüber. In Hückelhoven war es notwendig, wenigstens einen Teil der neuen Einrichtungen – wie etwa das Gymnasium – zu konzentrieren, um so für das stark zersiedelte und sozial wenig integrierte Gemeindegebiet ein attraktives Zentrum zu schaffen. In Erkelenz dagegen, wo ein derartiges Zentrum seit langem bestand, konnten beispielsweise die neuen Schulbauten außerhalb des Stadtkerns errichtet werden.



Nachweis der Bildquellen

- 1) **Biblioteca Nacional Madrid**
- 2) **Kreisverwaltung Erkelenz – Katasteramt**
- 3) **Kreisarchiv Erkelenz**
- 4) **AERO-FOTO A. Schwarzer, Mönchengladbach. Freigegeben Reg. Präs. Düsseldorf 06/987/94**
- 5) **Lichtbildarchiv der Stadt Rheydt, Abt. 360, Nr. 365**
- 6) **Reproduktion aus: STRAUSS (1897)**
- 7) **Lichtbildarchiv der Stadt Rheydt, Abt. 360, Nr. 322**
- 8) **Reproduktion aus: Stadtverwaltung Rheydt, Hrsg. (²1927, S. 23)**
- 9) **Reproduktion aus: SCHEUER, H. (1959, S. 161)**
- 10) **Reproduktion aus: SCHEUER, H. (1959, S. 162)**
- 11) **Reproduktion aus: OIDTMANN, H. (1921, S. 52)**
- 12) **Aufn. Verf.**
- 13) **Aufn. Verf.**
- 14) **Privatbesitz Erkelenz**
- 15) **Reproduktion aus: Leben und Schaffen. Kreisstatistik 1969 Selfkantkreis Geilenkirchen-Heinsberg**
- 16) **Kreis-Heimatmuseum Heinsberg**
- 17) **Aufn. Verf.**
- 18) **Stadtarchiv Hückelhoven**
- 19) **AERO-FOTO A. Schwarzer, Mönchengladbach. Freigegeben Reg. Präs. Düsseldorf 06/986/51**

Tab. 1: Die Städte des Untersuchungsgebiets (ohne den limburgischen Anteil), Stand 1828

Name der Bürgermeisterei	Anzahl der Stimmen	Einwohner 1828				Steuer	Gewerbe- steuer- klasse
		Stadt	Rang	Bm.	Rang		
<u>Vororte</u>							
Köln (m. Militär)	2	61091	1	61091	1	MS.	1.
Aachen (m. Militär)	1	36809	2	36809	2	MS.	1.
– Burtscheid	1/4	4660		4928		MS.	2.
– zusammen:		41469		41737			
Neuß	1/13	6820	3	7478	4	K.	2.
<u>Kleinstädte</u>							
Jülich (o. Militär)	1/5	2810	4	5262	5	MS.	2.
Rheydt	1/13	2178	5	4961	6	K.	3.
Gladbach	1/13	2039	6	3514	12	K.	3.
Dülken	1/13	1932	7	4395	10	K.	3.
Erkelenz	1/5	1850	8	4620	7	K.	3.
Wevelinghoven	1/13	1703	9	2199	16	K.	4.
Viersen	1/13	1667	10	8374	3	K.	4.
Heinsberg	1/5	1620	11	2265	15	K.	3.
Süchteln	1/13	1449	12	4361	11	K.	4.
Dahlen	1/13	1232	13	4604	8	K.	4.
Geilenkirchen	1/5	1165	14	3101	13	K.	4.
Odenkirchen	1/13	1147	15	4533	9	K.	4.
Kaldenkirchen	1/13	1086	16	2135	17	K.	4.
Grevenbroich	1/13	657	17	2441	14	K.	4.

MS. = Mahl- und Schlachtsteuer; K. = Klassensteuer

Quelle: F. VON RESTORFF: Topographisch-Statistische Beschreibung der Königlich Preußischen Rheinprovinzen. – Berlin/Stettin 1830

Tab. 2: Anzahl und Branchengliederung der Handlungen in den Kleinstädten und in einigen Flecken nach dem Adreßbuch von DICKE (1829)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Jülich	24	10	3	—	1	7	—	—	1	6	—	—	2	—	1	2	9
Rheydt	33	19	2	3	1	6	2	—	1	4	1	—	—	—	1	—	10
Gladbach	47	17	12	—	—	17	1	—	—	6	3	2	2	1	2	3	11
Dülken	25	3	9	—	—	8	1	1	2	1	1	1	1	—	2	2	12
Erkelenz	20	11	2	—	1	5	1	—	—	3	—	—	—	—	1	—	7
Wevelinghoven	6	5	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Viersen	17	6	3	—	—	9	—	—	1	2	1	1	1	1	2	—	10
Heinsberg	38	20	2	4	1	19	6	—	—	5	—	—	1	—	1	2	10
Süchteln	30	23	—	—	—	15	1	—	—	3	2	1	—	1	1	—	8
Dahlen	18	11	5	3	—	4	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	6
Geilenkirchen	21	11	—	—	—	6	2	—	—	2	1	—	—	—	3	—	6
Odenkirchen	14	10	1	—	—	5	1	1	—	2	—	—	—	—	—	—	6
Kaldenkirchen	9	7	—	—	1	6	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Grevenbroich	11	8	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	3
Linnich	17	11	—	—	—	10	—	—	—	4	1	—	—	1	—	—	5
Waldniel	23	14	2	—	—	10	—	—	—	2	2	—	1	—	—	—	6
Aldenhoven	18	11	—	—	—	10	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	4
Wassenberg	10	5	—	—	—	6	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	5

Erläuterung:

Spalte 1 = Gesamtzahl der namentlich aufgeführten Händler in den Branchen: Spalte 2 = Spezereiwaren, 3 = Kolonialwaren, 4 = Branntwein/Tabak, 5 = Wein, 6 = Ellenwaren/Tuche, 7 = Kurz- und Bandwaren, 8 = Pelzwaren, 9 = Manufaktur-/Nürnbergerwaren, 10 = Eisen- und Blechwaren, 11 = Kupfer- und Zinnwaren eigener Herstellung, 12 = Glaswaren, 13 = Porzellan/Fayence, 14 = Farbwaren, 15 = Gold- und Silberwaren/Uhren, 16 = Bücher

Spalte 17 gibt die Gesamtzahl der vorhandenen Branchen an.

Wegen der Häufigkeit von Branchenkombinationen (z. B. Spezerei- und Ellenwaren) ist die Zahl der Nennungen in den Spalten 2 bis 16 meist höher als die Zahl der Handlungen in Spalte 1.

Die Kleinstädte und Flecken sind nach der Zahl ihrer Einwohner 1828 (siehe Tab. 1) geordnet.

Tab. 3: Funktionen der Kleinstädte (und Flecken) um 1830

	A				B		C		D		E	F						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
<u>Vororte</u>																		
Köln	●	●	●	●	●	●	●	●	●	?	●	●	●	●	●	●	●	●
Aachen	●	●	●	○	●	○	●	●	?	?	●	●	●	●	●	●	●	●
Neuß	○	○	●	○		●	●	●	●	?	●	●	●	○	●	●	●	●
<u>Kleinstädte</u>																		
(Rhein-)Dahlen																		
Dülken		○	○	○			○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○
Erkelenz	○	○	○	○		●	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○
Geilenkirchen	○	○	○	○			○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○
Gladbach	○	○	●	●			○	○	○		●	●	●	○	●	○	○	○
Grevenbroich			fürh	○			○	○	fürh		○	○	○	○	○	○	○	○
Heinsberg	○	○	○	○			○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○
Jülich	○	○	●	○		●	●	●	○		○	○	○	○	○	○	○	○
Kaldenkirchen			○	○	●		○	○			○	○	○	○	○	○	○	○
Odenkirchen		○	○	○			○	○			○	○	○	○	○	○	○	○
Rheydt			○	○			○	○			●	○	○	○	○	○	○	○
Süchteln			○	○			○	○			○	○	○	○	○	○	○	○
Viersen			○	○			○	○			○	○	○	○	○	○	○	○
Wevelinghoven	○		○	○			○	○			○	○	○	○	○	○	○	○
<u>Flecken</u>																		
Aldenhoven		○	○	○			○	○	○			○	○	○	○	○	○	○
Bedburg			?	○			○	○	○			○	○	○	○	○	○	○
Bergheim		○	○	○			○	○				○	○	○	○	○	○	○
Brüggen			○	○			○	○			○	○	○	○	○	○	○	○
Gangelt			?	○			○	○				○	○	○	○	○	○	○
Herzogenrath			?	○			○	○			○	○	○	○	○	○	○	○
Hülchrath				○			○	○				○	○	○	○	○	○	○
Kaster			?	○			○	○				○	○	○	○	○	○	○
Linnich			○	○			○	○	●	?		○	○	○	○	○	○	○
Randerath			?	●			○	○			○	○	○	○	○	○	○	○
Waldfeucht				○			○	○				○	○	○	○	○	○	○
Waldniel			○	○			○	○			○	○	○	○	○	○	○	○
Wassenberg			○	○	●		○	○			○	○	○	○	○	○	○	○
Worringen			?	○			○	○				○	○	○	○	○	○	○
Zons			?	○			○	○				○	○	○	○	○	○	○
<u>Dörfer</u>																		
Breyell			○	○			○	○		?	○	○	○	○	○	○	○	○
Dormagen			○	○			○	○				○	○	○	○	○	○	○
Lobberich		○	○	○			○	○			○	○	○	○	○	○	○	○

A	B	C	D	E	F
△		▲		△	▲
▲	▲	▲	△	▲	▲
▲		▲	▲	△	▲
▲		▲	?	▲	▲
▲		▲	△	△	▲
▲	▲	▲		△	▲
△		△		△	△
		△		▲	▲
△		△		▲	▲
▲		△	△		▲
▲		▲			▲
		△		△	
		△		△	
		▲	▲	△	▲
△				△	△
	▲	△		△	△
△		△		△	△
		△		△	△
△		▲	▲	△	▲
		▲		△	△

Erläuterungen:

A = Obrigkeitlich auferlegte zentrale Funktionen

- 1 = Allgemeine staatliche Verwaltungsbehörden
- 2 = Justizbehörden
- 3 = Postbehörden
- 4 = Geistliche Behörden

B = Obrigkeitlich auferlegte singuläre Funktionen

- 5 = Behörden zur Verwaltung der indirekten Steuern
- 6 = Militärische Einrichtungen

C = Verkehrsfunktionen

- 7 = Lage im Fernstraßennetz
- 8 = Stellung als Relaisstation

D = Handelsfunktionen

- 9 = Vermarktungs- und Versorgungsfunktion für die Landwirtschaft
- 10 = Transithandelsfunktion

E = Gewerblich-industrielle Funktionen

- 11 = Anzahl der Unternehmen

F = Versorgungsfunktionen

- 12 = Jahrmärkte
- 13 = (Groß- und Einzel-) Handlungen
- 14 = Apotheken
- 15 = Ärzte
- 16 = Notariate
- 17 = Höhere Schulden
- 18 = Zeitungen

Bedeutungsabstufung im Text erläutert. Stufe I = ○ III = ●
 Stufe II = ⊙ IV = ●

Zusammenfassende Bedeutungsabstufung:

A - Stufe III: Funktionen 1 - 4 vollständig vorhanden

II: Funktionen 2 - 4 vorhanden

I: Funktionen 1, 2 oder 4 vorhanden

B - Stufe III: Funktion 5 oder 6, Stufe IV

II: dgl., Stufe III

I: entfällt

C - Stufe III: Funktionen 7 und 8, Stufe III/IV

II: dgl., Stufe I/II

I: nur Funktion 7

D - Stufe III: Funktionen 9 und 10, Stufe III

II: dgl., Stufe II

I: dgl., Stufe I

E - Stufe III: Funktion 11, Stufe IV

II: dgl., Stufe III

I: dgl., Stufe I/II

F - Stufe III: Funktionen 12 - 18 vollständig vorhanden

II: wenigstens 5 Funktionen vorhanden

I: wenigstens 3 Funktionen vorhanden

Stufe III ▲ , II ▲ , I △ .

Tab. 4: Zur Kontinuität in der Verkehrslage der Kleinstädte beim Übergang vom Straßen- zum Eisenbahnfernverkehr

Straßenverbindung (Klassifikation von 1828)	Eisenbahnverbindungen		Kleinstädte, Flecken (u. größere Dörfer)	
	ausgeführte	nicht ausgeführte	mit Bahnanschluß	ohne Bahnanschluß
A) Eisenbahnen, die in der Linienführung den Straßen <u>±</u> entsprechen:				
1) Köln -Aachen über Düren =Bezirksstr.	1841 Köln-Aachen (1843 Aachen- Antwerpen)	18. . überStol- berg- Eupen		Kerpen
2) Köln-Venlo über Gladbach = nicht klass.	1851 Gladbach- Viersen 1866 Viersen- Venlo 1879 Gladbach- Hochneukirch 1889 Hochneukirch- Grevenbroich 1899 Grevenbroich- Köln	1853 Viersen- Süchteln- Venlo 18. . über Weveling- hoven	Grevenbroich, (Jüchen), (Hochneukirch), Odenkirchen, Rheydt, Gladbach, Viersen, Dülken, Kaldenkirchen	Wevelinghoven, Süchteln, (Grefrath)
3) Köln-Neuß über Dormagen =Gr. Staats- straße	1855 Köln-Neuß (1856 Neuß- Krefeld)	18. . Köln-Minden über Neuß 1890 Köln- Worringen- Zons, Schmalspur	(Dormagen)	Worringen, Zons (nicht an Str.)
4) Aachen-Kre- feld über Geilenkirchen -Erkelenz- Gladbach =Bezirksstr.	1849 Homberg- Krefeld- Viersen 1851 Viersen- Gladbach 1852 Gladbach- Herzogenrath 1853 Herzogenrath- Aachen		Herzogenrath, Geilenkirchen, Erkelenz, Rheydt Gladbach, Viersen	Linnich, Rheindahlen
5) Neuß-Venlo über Viersen =Gr. Staats- str. (teilweise)	1853 Oberkassel- Neuß-Viersen 1866 Viersen- Venlo	1853 Viersen- Süchteln- Venlo	Gladbach, Viersen, Dülken, (Breyell), Kaldenkirchen	Süchteln, (Grefrath, Lobberich)
6) Venlo-Maastr. über Roermond = Staatsstr. ?	1865 Venlo- Maastricht		(Tegelen), Roermond, Echt, (Susteren), Nieuw- stadt, Sittard	

B) Eisenbahnen, die in der Linienführung von den Straßen abweichen:				
7) Köln-Aachen über Jülich = Gr. Staatsstraße	1841 über Düren 1875 Aachen-Hoengen 1882 Hoengen-Jülich	1882 Jülich-Köln	Aldenhoven, Jülich	Bergheim
8) Köln-Maastr. über Jülich-Sittard = Gr. St. /Bez.	1841 über Aachen (1853 Aachen-Maastricht)			Bergheim, Jülich, Aldenhoven, Geilenkirchen, Gangelt, Sittard
9) Aachen-Neuß über Jülich = Gr. Staatsstraße	1853 Neuß-Gladbach 1852 Gladbach-Herzogenrath 1853 Herzogenrath-Aachen		Gladbach, Rheydt, (Wickrath), Erkelenz, Geilenkirchen, Herzogenrath	Aldenhoven, Jülich, Grevenbroich, Wevelinghoven
	1873 (Gladbach)-Rheydt-Jülich-Aachen=Nord		(Hochneukirch, Titz) Jülich, Aldenhoven	
10) Neuß-Roermond über Dülken = Gr. Staatsstraße	1853 Neuß-Gladbach 1879 Gladbach-Roermond (-Antwerpen)	1843 Neuß-Gladbach-Sittard-Antwerpen	Gladbach, Rheydt, Rheindahlen, (Wegberg)	Viersen, Dülken, Brüggen, Swalmen
11) Düren-Roermond über Heinsberg = nicht klass.	1873 Jülich-Dalheim an Linie Gladbach-Roermond	1872 ff. über Heinsberg 19. über Erkelenz	Jülich, Linnich, (Hückelhoven), Wassenberg	Heinsberg, Erkelenz
12) Düren-Venlo über Erkelenz = nicht klass.	1873 Düren-Jülich Rheydt 1851 Rheydt-Viersen 1866 Viersen-Venlo	1868 über Erkelenz	Jülich, (Hochneukirch), Rheydt usw.	Linnich, Erkelenz, (Wegberg), Brüggen, Kaldenkirchen
C) Eisenbahnen, die nicht an alte Fernstraßen anknüpfen:				
13)	1869 Düren-Neuß		(Elsdorf), Bedburg,	Grevenbroich
14)	1866 Venlo-Kempen-Krefeld		Kaldenkirchen, (Lobberich, Grefrath)	
D) Straßenverbindungen, die nicht durch Eisenbahnen ersetzt worden sind:				
15) Aachen-Roermond = Bezirksstr.				Herzogenrath, Geilenkirchen, Heinsberg

Tab. 5: Ablauf wichtiger Innovationen 1850 – 1930 (nach Kreisen, unvollständig)

Kreis	Energieversorgung: Gas	Energieversorgung: Elektrizität	Zentrale Wasserversorgung
Gladbach-Rheydt	1854 Gladbach (Dessauer Gasges., 1903 städt.) 1856 Rheydt (Berliner Untern.) 1858 Viersen (Kölner Untern.)	1900 Gladbach 1905 Viersen	1880 Gladbach 1883 Rheydt (von Gladbach, 1888 eigenes städt. Werk) Viersen
Grevenbroich	1867 Grevenbroich (privat bis ca. 1939) 1908 Wickrath	1897 Grevenbroich 1904 Wevelinghoven (privat bis 1910)	1898 Grevenbroich, Wevelinghoven und Elsen (privat), 1912 Niederrhein. Licht- und Kraftwerke Rheydt)
Bergheim	1907 Horrem (Gem., 1934 Thyssen-Gas)	1901 Bedburg (AG.) 1910 Kreis (Kreis, Strom durch REW. Kraftwerk Fortuna)	1902 Horrem und 3 Dörfer (Fortuna AG.) 1905 Kreis
Jülich	1869 Jülich (städt., 1930 Thyssen-Gas)	1910 Jülich (städt., später Rhein. Licht- und Kraftwerke Brand b. Aachen)	1902 Jülich (städt.) 1910 Linnich
Geilenkirchen		1910 (?) Geilenkirchen 1912 Kreis	1906 Geilenkirchen
Heinsberg	1905 Heinsberg	1913 Heinsberg	.... Heinsberg
Erkelenz	.... Wegberg(?) Erkelenz	1898 Erkelenz (d. Molkerei, 1908 städt. E.-Werk)	1902 Erkelenz (städt.)
Kemp.-West	1898 Süchteln (Kölner Untern., Werk in Viersen, 1882 Thür. Gasges. Leipzig, 1899 städt.) 1887 Lobberich (d. einheim. Ind. Untern.)		1889 Dülken 1898 Lobberich 1907 Süchteln (städt.) 1907 Kaldenkirchen (städt.)

Tab. 5

Kreis	Siedlungsbau	Krankenhaus	Schwimmbad
Gladbach-Rheydt	1869 Gladbach 1898 Viersen, Aktienbauges.	1839 Viersen (vorw. private Stiftgn. , 1903 Neubau) 1847 Rheydt (f. Handwerker, 1885 Neubau)	1889 Gladbach, Hallenbad 1906 Viersen, Hallenbad
Grevenbroich		1879 Wevelinghoven (private Stiftung)	1926 Kapellen b. Weveling- hoven, Freibad
Bergh.		1905 Elsdorf (private Stiftung)	
Jülich	1900 Jülich, Gemein- nütziger Bauverein	.... Jülich 1888 Linnich	.... Jülich, Freibad
Geilenkirchen		.... Geilenkirchen	1933 Geilenkirchen-Bauchem (privates Freibad)
Heinsberg	1920 Wassenberg 1925 Heinsberg	1899 Heinsberg	.... Oberbruch, Freibad
Erkelenz	1903 Erkelenz, Gemein- nütziger Bauverein	1871 Erkelenz (private Stiftung)	1914 Erkelenz, Freibad, 1928 Neubau 1964 H'hoven, Hallenbad
Kemp. West	1899 Dülken	1858 Dülken 1870 Stüchteln 1900 Kaldenkirchen (private Stiftung)	

Kreis	Gymnasium	höhere Mädchenschule	Museum / Theater
Gladbach-Rheydt		1842 Gladbach, ev. : 1855 kath. , 1911 Vollgymnasium 1862 Viersen	1895 Gladbach, städt. Museum 1914 Odenkirchen, 1928 Viersen 1903 Gladbach, Theater, 1923 städt. 1930 Rheydt, Theater, städt.
Grevenbroich	1896 Grevenbroich, Progymnasium	1908 Grevenbroich (privat)	.... Grevenbroich 1920/21 Grev. : 1 Aufführg. d. Rhein. Landesbühne Düren
Bergheim	1842 Bedburg (Rhein. Ritter- akademie, 1924 städt. Realgymnasium)		1925 Bergheim 1920/21 Bedburg: 1. Aufführung d. Rhein. Landesbühne Düren

Kreis	Gymnasium	höhere Mädchenschule	Museum/Theater
Jülich	1862 Jülich, Progymnasium, 1905 Vollanstalt	1890 Jülich (kath. Ordens- schule)	1900 Jülich, städt. Museum 1920/21 Jülich: 26 Auf- führungen d. Rhein. Landesbühne Düren
Geilen- kirchen	1925 Geilenkirchen Progymnasium, 1934 zugunsten d. Kreis- gymnasiums Heinsberg aufgelöst	1850 Geilenkirchen (kath. Ordensschule)	1928 Geilenkirchen, Kreis- museum 1920/21 Geilenkirchen: 6 Aufführungen d. Rhein. Landesbühne Düren
Heins- berg	1925 Heinsberg, Progymnasium	1916 Heinsberg	1927 Heinsberg, Kreismuseum
Erke- lenz	1907 Erkelenz, Progymnasium 1923 Vollanstalt	1905 Erkelenz (kath. Ordens- schule) 1923 Wegberg	1922 Erkelenz, städt. Museum
Kemp. West	1882 Dülken, Realpro- gymnasium (1925 Süchteln, Progymnasium nicht zustande gekommen)	1859 Dülken (kath. Privat- schule, 1875 städt.) 1911 Kaldenkirchen (-1919) 1918 Lobberich	1912 Dülken

Kreis	Zeitung	Geldinstitut	Lokalverkehrseinrichtungen
Glad- bach- Rheydt	1828 Gladbach 1848 Viersen 1849 Rheydt, Wochenblatt	1836 Gladbach mit Filiale Rheydt 1855 Rheindahlen 1871 Gladbach, Bankverein Quack 1904 Viersen, Reichsbank- Nebenstelle	1881 Gladbach, Pferdebahn n. Rheydt 1900 Gladbach, elektrische Straßenbahn 1906 Gladbach, „Vierstädte- bahn“ Rheydt, Odenkirchen, Straßenbahn

Tab. 5

Kreis	Zeitung	Geldinstitut	Lokalverkehrseinrichtungen
Grevenbroich	1831 Grevenbroich, Grevenbroicher Zeitung	1856 Grevenbroich, Kreissparkasse 1885 Wevelinghoven, städt. Sparkasse 1886 Wickrath, Gemeindeparkasse 1918 Hochneukirch, dgl.	
Bergheim	1832 Bergheim, Bergheimer Zeitung 1890 Bedburg, Erftbote 1915 Horrem, Horremer Zeitung (-1933)	1855 Bergheim, Kreissparkasse 1890 Bergheim, Volksbank	1894 ff. Kleinbahnlinien d. Kreises, u. a. Bergheim-Bedburg-Armein; Bergheim-Rheidt; Bergheim-Elsdorf
Jülich	1823 Jülich, Druckort Düren, 1831 Druckort Jülich 1849 Linnich, Centralblatt 1888 Aldenhoven	1841 Jülich, Fil. Aachener Verein 1844 Linnich, dgl. 1872/92/1904/19/22 Jülich	1912 Jülich, Kleinbahnlinien d. Kreises n. Bergheim-Puffendorf
Geilenkirchen	1836(?) Geilenkirchen, seit 1915 Tageszeitung	1841 Geilenkirchen, Fil. Aachener Verein 1872 Geilenkirchen, Volksbank 1898 Gangelt, Fil. Aachener Verein 1898 Geilenkirchen, Kreissparkasse	1900 Kleinbahnlinien d. Kreises: Geilenkirchen-Gangelt-Tüddern/Geilenkirchen-Puffendorf-Baesweiler-Aisdorf
Heinsberg	1848 Heinsberg, Heinsberger Bote	1841 Heinsberg, Fil. Aach. Verein 1874 Heinsberg, Volksbank 1898 Heinsberg, Kreisspark.	seit E. 19. Jh. verschiedene Projekte
Erkelenz	1834 Erkelenz, Wochenblatt; 1854 Kreisblatt, seit 1925 Tageszeitung 1875 Wegberg, Druckort Rheydt	1836 Erkelenz, Fil. Aachener Verein 1873 Erkelenz, Volksbank 1898 Erkelenz, Kreisspark. 1919 Erkelenz, städt. Sparkasse	1909 Kleinbahnprojekt des Kreises: Erkelenz-Lövenich/Wassenberg/Brüggen
Kem. West	1862 Dülken, Sprecher am Niederrhein 1875 Breyell, Volkszeitung 1880 Lobberich, Rhein u. Maas 1880 Süchteln, Süchtelner Zeitung	1850 Dülken, städt. ? Sparkasse 1887 Dülken, Volksbank	1868 „Krefeld-Kreis Kempener-Industrie-Eisenbahn-Ges.“ 1903 Boisheim, priv. Omnibusgesellschaft

Tab. 6: Funktion der Kleinstädte um 1925

	Einw. d. Gem. 1925	GO	A				B				C				D	E	F				
					1	2	3	4			1	2	3					1	2	3	4	5
<u>KLEINSTÄDTE</u>																					
(Rhein-)Dahlen	ca. 10 T.	d	▲	△	-	+	-		△		+	-	-	-	△	?	+	-	-	-	
Dülken	11. 374	c	▲	▲	-	+	+		△	?	+	+	△	-	▲	+	+	+	(+)	+	
Erkelenz	6-528	d	▲	▲	-		+		▲	+	+	+	▲	▲	▲	+	+	+	+	+	
Geilenkirchen	5. 226	d	▲		-	-	-		▲	+	+	+	▲	-	▲	+	+	+	+	+	
Grevenbroich	4. 041	d	▲	▲		+	+		▲	?	+	+	▲	-	▲	+	+	+	+	+	
Heinsberg	3. 256	d	△		-		-		▲	+	+	+	▲	▲	△	-	+	+	+	-	
Herzogenrath	6. 409	d	▲	▲			+		?	?	?	-	-	-	△	?	-	+	+	+	
Jülich	8. 596	c	▲	△	-	-		+	▲	+	+	+	▲	▲	▲	+	+	+	+	+	
Kaldenkirchen	4. 930	d	▲	▲	-	-	-	+	?	?	?	-	-	▲	△	+	+	+	?	-	
Linnich	2. 207	e	△		-	-			▲	+	+	-	-	-	△	+	+	-	(+)	-	
Odenkirchen	20. 076	b	▲	▲	-	+			△	?	?	+	△	-	▲	+	+	+	?	-	
Süchteln	10. 288	c	△	▲	-	+		+	?	?	?	?	-	▲	△	+	+	-	-	-	
Wevelinghoven	3. 392	e	-	△	-				△	?	+	-	-	-	△	-	+	-	-	-	
Würselen	14. 591	c	△	△	+			+	?	?	?	-	-	△	△	?	?	-	-	-	
<u>KONKURRIERENDE ORTE</u>																					
Aldenhoven	1. 286	e	△		-		-		△	+	?	±	△	-		-	-	-	-	-	
Bedburg	5. 770	e	▲	▲	+	+	-	+	▲	+	+	-	-	-	▲	(+)	+	+	+	+	
Bergheim	2. 426	e	△	△	+	-	+	-	△	?	?	+	▲	-	▲	+	+	+	+	+	
Dormagen	3. 224	e	▲	△	-	-	-	+	△	?	+	-	-	-	△	?	?	-	-	-	
Lobberich	7. 397	c	△	△	-	+		-	?	?	?	-	△	-	△	+	+	+	-	-	

Bedeutungsabstufung: ▲ mittleres Niveau ▲ höheres Niveau △ niedrigeres Niveau

ERLÄUTERUNGEN:

- A = Lage im Fernverkehrsnetz (Eisenbahnnetz):** mittleres Niveau: Anschluß an durchgehende Verbindung zwischen zwei Vororten (z. B. Aachen-Düsseldorf)
- B = Industrie:**
mittleres Niveau: Betriebe verschiedener Größe, > 1000 Beschäftigte
Strukturprägend:
B 1 = Bergbau
B 2 = Textilindustrie
B 3 = Metallindustrie, Maschinenbau
B 4 = sonstige Industrie
- C = Landwirtschaft (Folgeeinrichtungen):**
mittleres Niveau: zwei der folgenden Funktionen ausgeprägt:
C 1 = Handel: Viehmärkte, Produktenhandlungen, Genossenschaften
C 2 = Verarbeitung: Molkerei, Schlachthof, Zuckerfabrik o. a.
C 3 = Fortbildung: Landwirtschaftsschule
- D = Verwaltung (zentrale Behörden):**
mittleres Niveau: Kreisbehörde, Kataster- u. Finanzamt sowie Amtsgericht vorhanden
- E = Singuläre Einrichtungen von Staat und Provinz:**
mittleres Niveau: eine der folgenden Einrichtungen vorhanden: Hauptzollamt, Garnison, RB-Ausbesserungswerk, Krankenanstalt
- F = Infrastrukturelle Ausstattung:**
mittleres Niveau: alle unter F 1 - 5 aufgeführten Einrichtungen vorhanden
F 1 = Gas-/Elektrizitätswerk u. Wasserwerk
F 2 = Krankenhaus
F 3 = (Pro-) Gymnasium u. höhere Mädchenschule
F 4 = Lokalzeitung
F 5 = Eisenbahn-/Kleinbahn-/Omnibuslinien zur Anbindung des Umlandes
- GO = Größenordnung des städtischen Kerns:**
a = über 15.000 Einw.
b = 10 - 15.000 Einw.
c = 5 - 10.000 Einw.
d = 3 - 5.000 Einw.
e = unter 3.000 Einw.

Tab. 7: Anteil der Vertriebenen und Deutschen aus der SBZ an der Gesamtbevölkerung in den Landkreisen und Kleinstadtgemeinden am 6. 6. 1961

Landkreis Aachen:	16.0 %
Stadtgem. Aisdorf	21.5 %
Stadtgem. Herzogenrath	18.2 %
Stadtgem. Würselen	13.5 %
Landkreis Bergheim:	18.1 %
Stadtgem. Bedburg	17.4 %
Stadtgem. Bergheim	21.5 %
(Stadtgem. Kaster	15.4 %)
Landkreis Erkelenz:	18.8 %
Stadtgem. Erkelenz	25.6 %
Landgem. Hückelhoven-Ratheim	20.6 %
Landkreis Geilenkirchen-Heinsberg:	15.5 %
Stadtgem. Geilenkirchen	20.7 %
Stadtgem. Heinsberg	19.2 %
Landgem. Übach-Palenberg	20.9 %
Landkreis Grevenbroich:	22.3 %
Stadtgem. Grevenbroich	25.7 %
Stadtgem. Wevelinghoven	22.4 %
Landgem. Dormagen	34.1 %
Landkreis Jülich:	14.9 %
Stadtgem. Jülich	19.5 %
Stadtgem. Linnich	23.8 %
Landkreis Kempen-Krefeld:	20.7 %
Stadtgem. Dülken	18.9 %
Stadtgem. Kaldenkirchen	23.1 %
Stadtgem. Süchteln	16.9 %
Landgem. Lobberich	21.7 %

Die aufgeführten Landgemeinden sind inzwischen zu Stadtgemeinden erhoben worden.

Die Daten für Odenkirchen (in Kreisfreie Stadt Rheydt) und Rheindahlen (in Kreisfreie Stadt Mönchengladbach) konnten nicht ermittelt werden.

Quelle: Statist. Landesamt NRW: Beitr. z. Statistik d. Landes NRW, Sonderreihe Volkszählung 1961, H. 3 a

Tab. 8: Weiterführende Schulen und Sonderschulen im Kreis Erkelenz 1926 - 1970

Schultypen Schulorte	Schülerzahlen				
	1926	1951	1961	1968	1970
Gymnasien					
Erkelenz (Jungen)	316	} 414	608	823	895
Erkelenz (Mädchen)	127(1)		687	782	
Hückelhoven (J/M)	-	-	-	482	511
Realschulen					
Erkelenz (J/M)	-	-	35	413	437
Ratheim (J/M)	-	99	427	594	580
Wegberg (J/M)	-	-	-	415	523
Berufsschulen					
Erkelenz					
a) Kaufmännisch	} 317	} 1779(2)	455	614	568
b) Gewerbl. -technisch			977	1022	1146
c) Gewerbl. -hauswirtschaftlich	+ (3)		244	738	685
d) Landw. -gärtnerisch	-	358	192	133	85
e) Handelsschule	-	-	-	112	106
f) Gewerbeschule	-	-	-	61	75
g) Fachoberschule	-	-	-	-	133
Hückelhoven					
Bergberufsschule	-	-	101	119	160
Landwirtschaftsschulen					
Erkelenz	+ (4)	84	53	62	59
Sonderschulen f. Lernbehinderte					
Erkelenz	-	-	-	69	151
Hückelhoven	-	-	-	216	224
Tütschenbroich b. Wegberg	-	-	-	-	112

- Anm. 1) nur höhere Mädchenschule! Gleicher Schultyp auch in Wegberg mit 17 Schülerinnen
 2) als Notlösung in der Nachkriegszeit mehrere Schulorte
 3) Wanderhaushaltsschule des Kreises mit Tages- und Abendkursen in verschiedenen Ortschaften
 4) von 1909 bis 1926 insgesamt 363 Schüler

Quellen: Kreis Erkelenz, Verwaltungsbericht 1927; Heimatkalender der Erkelenzer Lande 1952, 1962, 1969 u. 1971.

Tab. 10: Funktion der Kleinstädte heute (Stand 1969/70)

Kleinstadt	Gemeinde	Einwohner		GO	A					B	C		D			E	F				ISB	LEP	PLE	
		1961	1970 ^{*)}		1	2	3	4	5		1	2	1	2	3		1	2	3	4				
Alsdorf	=	30.957	30.551	b	△	△	-	-	▲	-	-	△	-	-	-	-	▲	+				MZ	I	LB
Bedburg	=	9.090	8.913	d	△	?	△	-	?	-	△	-	-	▲	▲	-	▲	(+)			+	UZ	III	PO
Bergheim	=	8.631	10.225	c	▲	△	▲	▲	▲	▲	-	▲	▲	△	?	-	▲	(+)	-	+		UZ	(II)	LB
Dormagen	= (neu)	14.217	30.118	b	△	△	?	?	△	-	▲	▲	-	▲	?	-	▲	-	-	+		UZ	II	PO
Dülken	Viersen	20.922	(21.668)	a	▲	△	▲	-	▲	△	▲	▲	?	?	-	-	▲	-	+	+		UZ	(I)	PO
Erkelenz	=	11.729	12.522	b	▲	△	▲	▲	▲	▲	▲	△	▲	△	▲	-	▲	-		+		UZ	III	LB
Geilenkirchen	=	8.963	10.132	c	▲	△	▲	▲	▲	▲	▲	△	▲	△	△	▲	-	-				UZ	III	LB
Grevenbroich	=	21.955	27.761	b	▲	△	▲	▲	▲	▲	▲	△	▲	△	△	-	▲	(+)		+		MZ	II	PO
Heinsberg	= (neu)	4.731	10.857	d	▲	△	▲	▲	▲	△	-	△	▲	△	△	△	-	-				UZ	(I)	PO
Herzogenrath	=	9.296	9.034	c	△	△	-	-	△	-	▲	-	-	?	?	-	▲			+	+	VG	-	LB
Hückelhoven	H'h, -Rathm.	22.167	24.697	c	△	▲	-	-	△	-	△	-	-	-	-	-	▲	+	-			UZ	(I)	PO
Jülich	=	14.687	19.439	b	▲	△	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	△	▲	▲	-	-	-	+	MZ	II	LB
Kaldenkirchen	Nettetal	8.263	(8.853)	c	-	-	△	-	△	-	△	△	-	-	?	?	△	△	-	-		UZ	(II)	PO
Linnich	= (neu)	3.844	12.370	d	-	△	▲	-	?	-	▲	▲	△	▲	▲	△	△	-	-		+	LM	-	PO
Lobberich	Nettetal	10.112	(11.395)	c	△	△	△	-	△	-	△	-	-	?	?	-	▲	-	+	+		UZ	(II)	PO
Odenkirchen	Rheydt	17.888	18.705	a	△	△	△	-	▲	-	▲	△	?	?	-	▲	-	+				-	in I	(LB)
Rheindahlen	M'gladbach	13.320	16.386	d	-	-	△	-	△	-	-	-	-	△	△	-	△	-	+			-	in I	(LB)
Süchteln	Viersen	15.126	(17.150)	c	-	△	△	-	△	-	-	-	-	?	?	▲	△	-	+			UZ	-	PO
Übach-Palenbg.	=	22.846	22.653	c	△	△	-	-	△	-	▲	△	-	?	?	-	△	(+)	-	+		UZ	-	PO
Wevelinghoven	=	5.501	6.037	d	-	-	-	-	?	-	-	-	-	▲	?	-	△	-				LM	-	PO
Würselen	=	19.989	19.937	c	△	▲	▲	-	▲	-	△	▲	-	?	?	-	▲	(+)				MZ	II	PO

Tab. 9: Verlagerte und neuerrichtete Industriebetriebe in den Jahren 1955 - 1967, gegliedert nach Herkunft und Beschäftigtenzahl

Kreis	1955 - 57			1958 - 60			1961 - 63			1964 - 65			1966 - 67			1955 - 67			Sa.	davon in Kleinstädten	
	nB	fB	N	nB	fB	N	nB	fB	N	nB	fB	N	nB	fB	N	nB	fB	N			
Aachen Stadt + Land	a	-----			nicht erfaßt			-----			1	-	5	1	1	3	2	1	8	11	
	b	-	-	3	1	-	1	-	1	3	-	-	2	-	-	-	1	1	9	17	
	c	-	-	2	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	1	-	-	6		
Köln Stadt + Land (linksrhein.)	a	-----			-----			-----			1	-	1	3	-	-	4	-	1	5	
	b	3	1	3	-	-	1	4	-	1	2	-	-	2	-	-	11	1	5	27	
	c	-	-	-	-	2	-	1	1	-	4	-	-	2	-	-	7	3	-		
M. Gladbach, Rheydt, Viersen m. Wickrath	a	-----			-----			-----			9	-	6	1	-	2	10	-	8	18	1 Rh'dahlen
	b	-	-	-	4	2	-	-	1	1	-	-	-	1	-	-	5	3	1	14	
	c	-	-	-	3	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	4	-	1		
Bergheim	a	-----			-----			-----			4	-	-	-	-	3	4	-	3	7	2 Bergheim
	b	-	-	-	-	-	-	1	-	-	3	-	-	-	-	-	4	-	-	5	2 Kerpen
	c	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-		
Erkelenz m. Wassenbg.	a	-----			-----			-----			1	-	-	1	-	1	2	1	2	3	1 Erkelenz
	b	2	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-	1	-	-	-	5	-	1	8	
	c	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-		
Geilenkirchen- Heinsberg o. Wassenberg	a	-----			-----			-----			10	-	-	4	-	1	14	-	1	15	5 Heinsberg
	b	-	-	-	1	-	-	1	-	-	3	-	-	-	1	-	5	-	1	10	1 Geilenkn.
	c	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-		8 Übach-P'bg.
Grevenbroich + Neuß Stadt o. Wickrath	a	-----			-----			-----			7	-	3	3	-	-	10	-	3	13	- Grevenbroich
	b	2	1	1	1	-	-	4	-	1	1	-	-	2	-	-	10	1	2	22	
	c	-	-	-	1	-	2	-	-	3	1	-	1	-	-	1	2	-	7		
Jülich	a	-----			-----			-----			1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	2 Jülich
	b	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-	5	- Linnich
	c	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	1		
Kempen-Kref. westlich der Niers	a	-----			-----			-----			5	-	5	-	-	1	5	-	6	11	2 Kaldenkn.
	b	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	5	1 Süchteln
	c	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-		- Dülken

Erläuterungen:

Die Betriebe kommen aus einem nB = nahen Ballungsgebiet (1 Autofahrstunde) fB = entfernten Ballungsgebiet N = sonstigen Herkunftsgebiet einschließlich Neugründung

Beschäftigtenzahl der Betriebe:

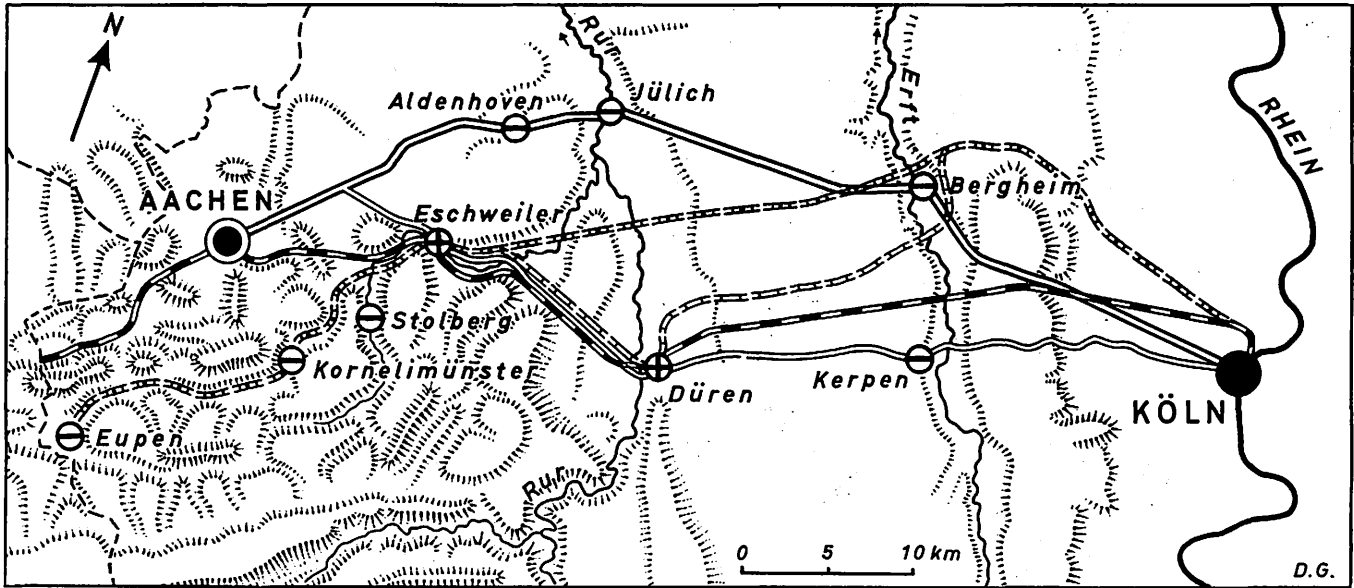
a = bis 49
b = 50 bis 99
c = 100 und mehr

Bis 1963 incl. wurden nur Betriebe mit 50 und mehr Beschäftigten erfaßt.

Quelle:

Die BRD in Karten, K. 4331 - 4335

(Eigene Auszählung)



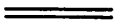

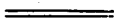






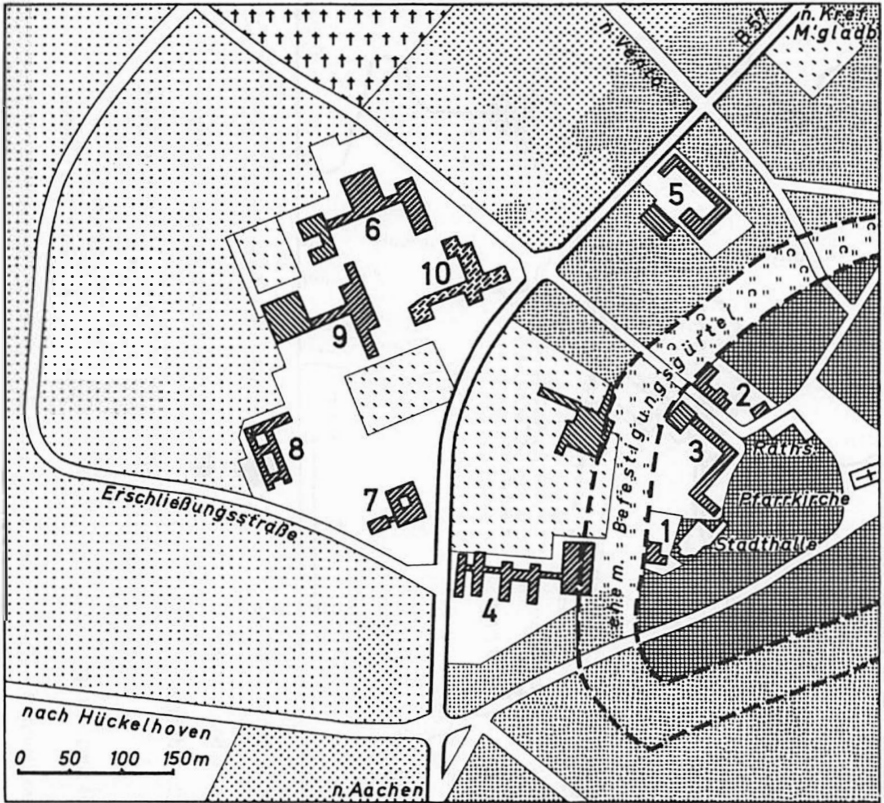
- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | Hauptstraße Köln - Aachen über Jülich ("Große Staatsstraße") |  | Initiator des Eisenbahnbaus (Köln) |
|  | Nebenstraße Köln - Aachen über Düren ("Bezirksstraße") |  | Wichtigster Konkurrent (Aachen) |
|  | Eisenbahnprojekt Köln - Eupen (- Lüttich - Antwerpen), Entwurf Henz |  | von der Eisenbahn berührte Städte |
|  | vgl., Variante über Düren |  | durch die Linienführung benachteiligte Städte und Flecken. |
|  | ausgeführte Eisenbahnlinie über Düren und Aachen | | |

Abb. 3: Rheinische Eisenbahn: Linienführung und Konkurrenzprojekte im Vergleich mit den alten Landstraßen zwischen Köln und Aachen
 Quelle: KUMPMANN (1910)



	Altstadtbereich		Schulgebäude
	Ausbau bis zum 2. Weltkrieg		Sporthallen
	Ausbau nach dem 2. Weltkrieg		Sportanlagen
	Im Ausbau begriffene Teile		"o" †† Grünanlagen, Friedhof

Abb. 5: Schul- und Sportzentrum der Stadt Erkelenz (1970)

Schulgebäude in der Reihenfolge ihrer Errichtung:

- 1) Kindergarten (1908), 2) Städt. Realschule für Jungen u. Mädchen (1926, urspr. Volksschule; als Nebengebäude die ehem. Gasthauskirche), 3) Hauptschule (1950, urspr. Gymnasium), 4) Berufsbildende Schulen des Kreises Erkelenz m. Handelsschule, Gewerbeschule u. Fachoberschule, 5) Grundschule (urspr. ev. Volksschule), 6) Städt. Neusprachl. Gymnasium f. Jungen, 7) Landwirtschaftsschule, 8) Sonderschule f. Lernbehinderte, 9) Städt. Neusprachl. Gymnasium f. Mädchen m. Gymn. f. Frauenbildung, 10) Realschule (in Bau)

Sporteinrichtungen: Sporthalle (45x37 m), 5 Turnhallen, Hallenbad (15x25 m) m. Lehrschwimmbecken, Freibad m. 3 Becken, 1 Stadion und 3 weitere Sportplätze

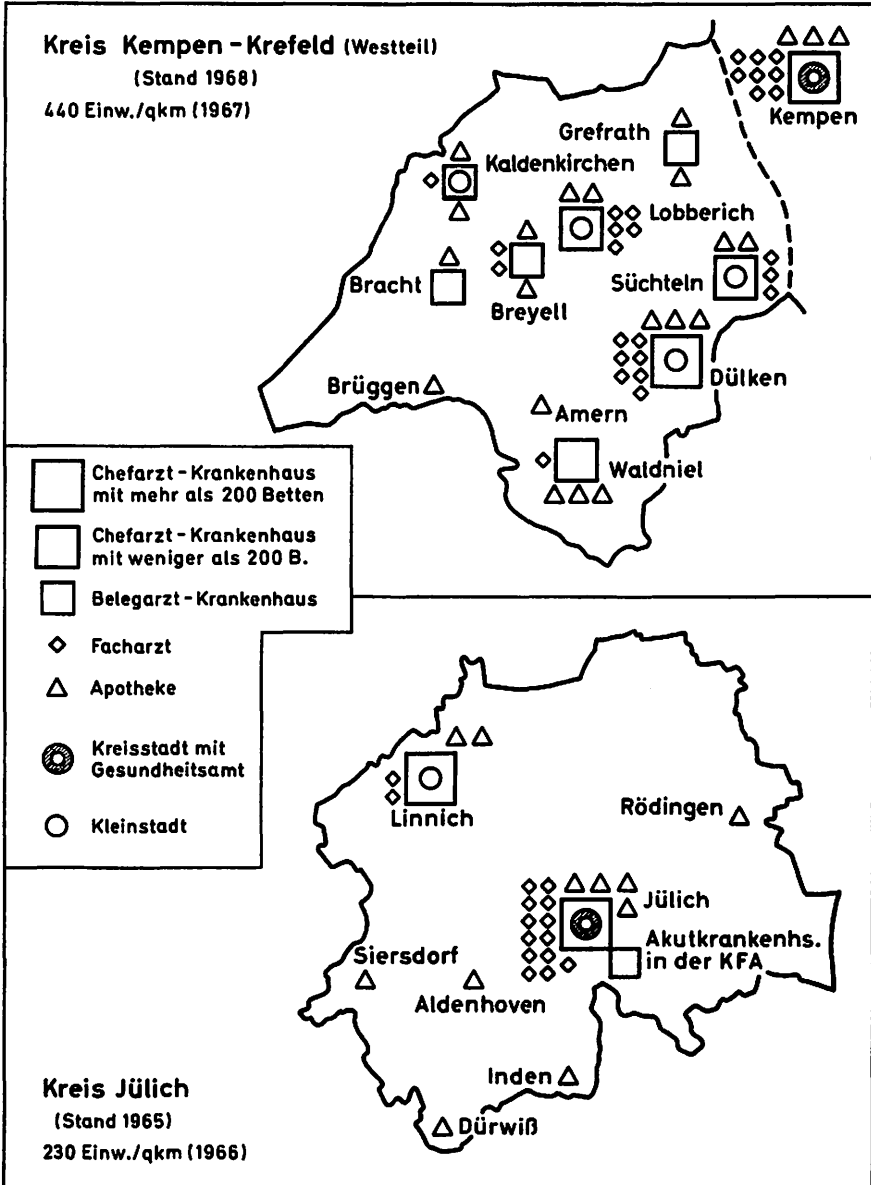
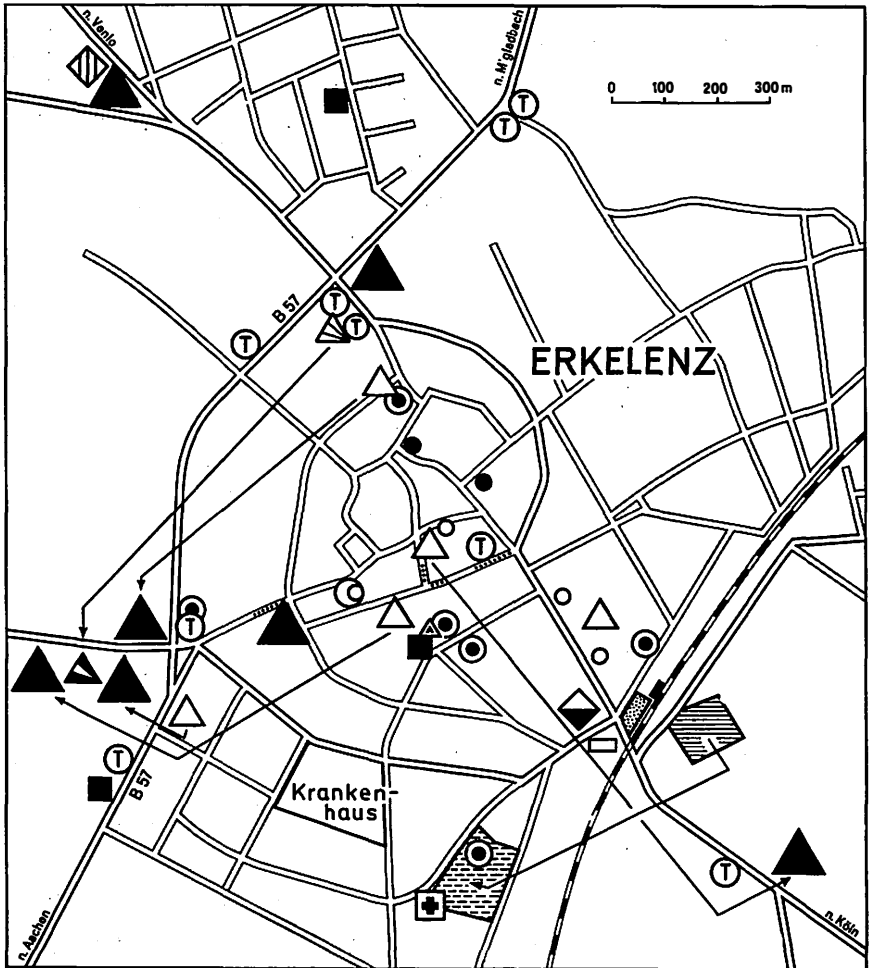


Abb. 6: Einrichtungen des Gesundheitswesens in den Kreisen Kempen-Krefeld (Westteil, 1968) und Jülich (1965)
 Quellen: Statistisches Landesamt NRW (1967 b u. 1968 b)



- | | | | |
|---|---|-----|--|
| ▲ | Autohandlung, Reparaturwerkstatt | ◆ | Kraftfahrzeug-Zulassungsstelle / Kreisverw. |
| △ | dgl., aufgegebener Standort | □ | Autoschilder |
| ▲ | Auto- Elektro- und Diesel- Ausrüstung | ◎ | Taxi- und Omnibusunternehmen
Autovermietung, Garagen |
| △ | dgl., aufgegebener Standort | ■ | Fahrschule |
| ● | Geschäft für Autozubehör
Fahrrad- und Motorradhandlung | ◇ | Straßenmeisterei |
| ○ | dgl., aufgegebener Standort | ☒ | DRK-Station: Unfallrettung, Krankenwagen |
| ⊕ | Tankstelle, Wartungs- und Pflegedienst | ▧ ▨ | Kraftverkehrsges. Erkelezn, Betriebsgelände
(heutiger u. früherer Standort) |
| △ | Autolackiererei | ▧ ▨ | Omnibus- Bahnhof, Omnibushaltestellen |
| ⊙ | Reifenhandel, Vulkanisieranstalt | | |

Abb. 7: Folgeeinrichtungen des Kraftwagen- und Omnibusverkehrs in der Stadt Erkelezn (1970)

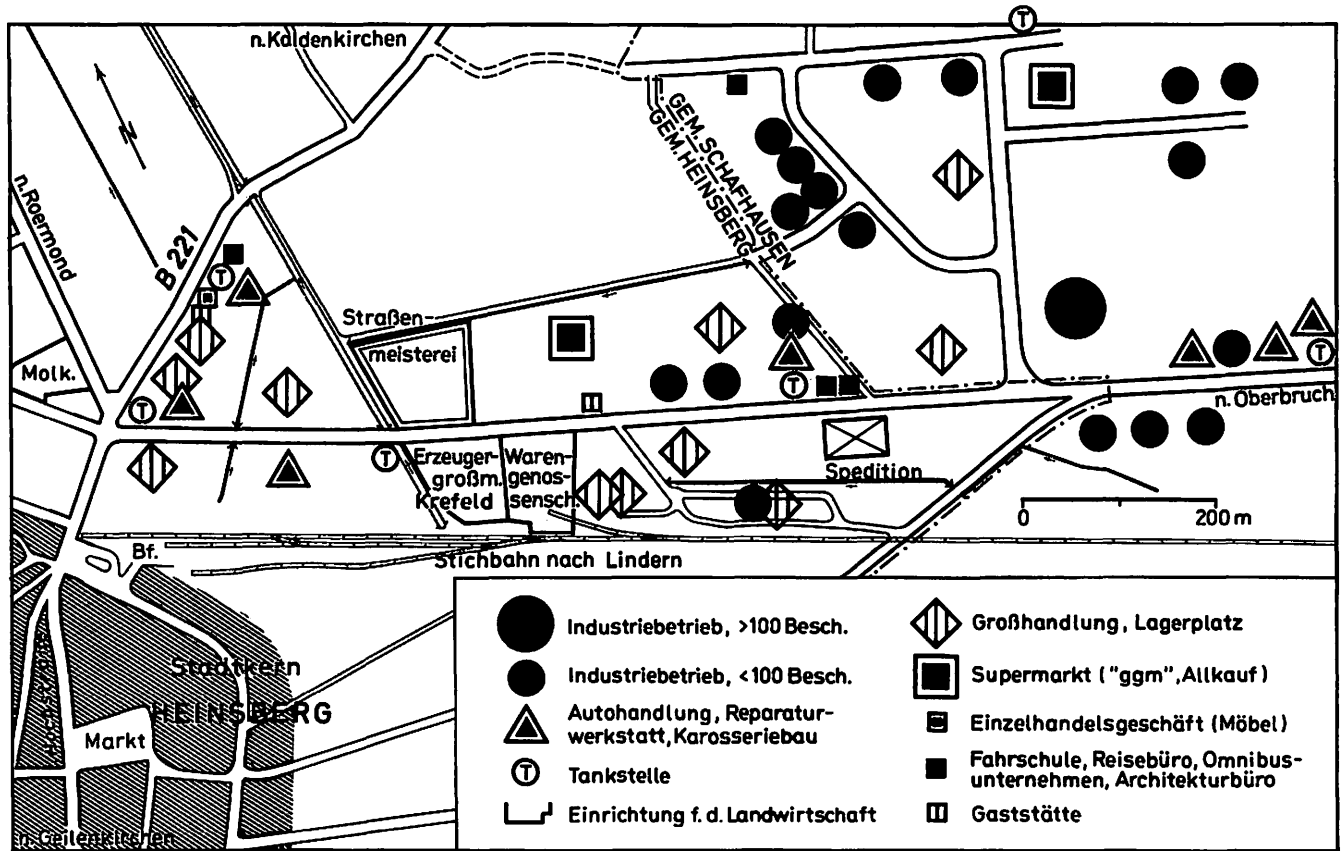
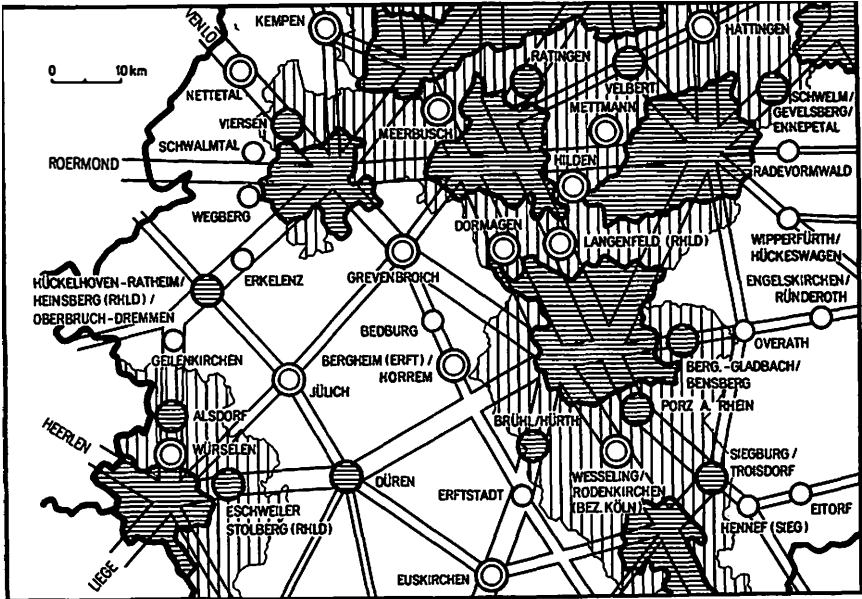
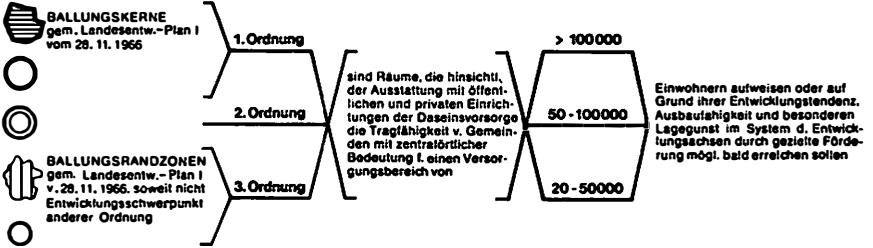


Abb. 8: Das Industrie- und Gewerbegebiet des Planungsverbandes Heinsberg-Schafhausen-Unterbruch (1970)



ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKTE



ENTWICKLUNGSSACHSEN

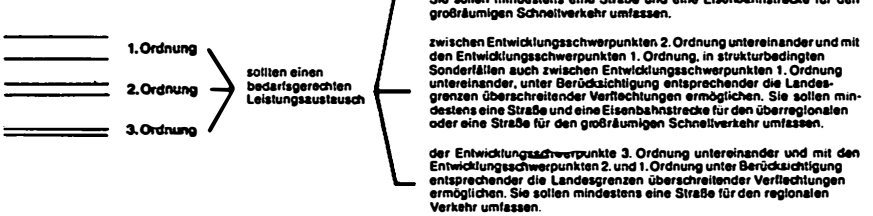


Abb. 10: Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen II. Entwicklungsschwerpunkte und Entwicklungsachsen im Bereich des Untersuchungsgebiets (Ausschnitt der Karte bei LOWINSKI 1970)

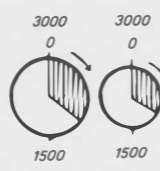
ARBEITEN ZUR RHEINISCHEN LANDESKUNDE

(Fortsetzung von 2. Umschlagseite)

-
- Heft 16: *Arnold, Paul*: Die Kalkindustrie am Nordrand des Rheinischen Schiefergebirges. 1961. 112 S., 24 Abb., 10 Karten und 7 Tabellen. DM 9,60
- Heft 17: *Gildemeister, Reinhard*: Wald, Bauernland und Holzindustrie am östlichen und mittleren Hunsrück. 1962. 142 S., 11 Abb., 2 farb. Kartenbeilagen. DM 16,—
- Heft 18: *Wenzel, Irmund*: Ödlandentstehung und Wiederaufforstung in der Zentraleifel. 1962. 119 S., 2 Abb. DM 8,—
- Heft 19: *Bauer, Hermann Josef*: Landschaftsökologische Untersuchungen im ausgekohlten rheinischen Braunkohlenrevier auf der Ville. 1963. 101 S., 14 Fig., 19 Tab., 3 Kurven, 30 Abb. a. Kunstdrucktafeln. DM 9,50
- Heft 20: *Krause, Werner*: Eine Grünland-Vegetationskarte der südbadischen Rheinebene und ihre landschaftsökologische Aussage. 1963. 77 S., 18 Abb., 3 Karten als Beilage. DM 15,—
- Heft 21: *Galvão, Maria do Carmo Corrêa*: Das Ruwerggebiet. Landschaftswandel und Sozialstruktur. (Mit einem Kartenband.) 1964. 157 S., 10 Abb., 6 Diagr., 48 Tab., 2 Bilder, 8 Karten als Beilage. DM 21,—
- Heft 22: *Henning, Ingrid*: Das Laacher-See-Gebiet, eine Studie zur Hydrologie und Klimatologie. 1965. 135 S., 22 Tab. im Anhang, eine Karte und 24 Abbildungen als Beilage. DM 16,40
- Heft 23: *Domrös, Manfred*: Luftverunreinigung und Stadtklima im Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet und ihre Auswirkungen auf den Flechtenbewuchs der Bäume. 1966. 132 S. Mit 17 Abb. und 13 Tab. im Text, 4 tab. Übersichten im Anhang, 2 Bildern auf Kunstdrucktafeln und 1 Karte als Beilage. DM 19,20
- Heft 24: *Leser, Hartmut*: Beobachtungen und Studien zur quartären Landschaftsentwicklung des Pfrimmgebietes (Südrheinessen). 1967. 442 S. Mit 56 Abb., 26 Diagrammen, 24 Tab. und 2 Karten als Beilage. DM 21,—
- Heft 25: *Frischen, Alfred*: Die Wandlungen in der Wirtschafts- und Sozialstruktur des Hohen Westerwaldes um die Mitte des 20. Jahrhunderts. 1968. 144 S. Mit 21 Abb., 18 Tab. im Text sowie 3 im Anhang, 16 Bildern, 4 Karten als Beilage. DM 23,—
- Heft 26: *Toepfer, Helmuth*: Die Bonner Geschäftsstraßen. Räumliche Anordnung, Entwicklung und Typisierung der Geschäftskonzentrationen. 1968. 81 Seiten, 24 Tab., 12 Abb., 3 Karten. DM 19,50
- Heft 27: *Hajdu, Josef G.V.*: Königswinter. Entwicklung und wirtschaftliche Basis einer Fremdenverkehrsstadt. 1969. Mit 12 Abb., 2 Fotos u. 10 Tab., 1 Karte als Beilage. DM 11,—
- Heft 28: *Herzog, W. und Troll, C.*: Die Landnutzungskarte Nordrhein 1 : 100 000. Blatt 1: Köln-Bonn. 1968. DM 6,80
- Heft 29: *Fränze, Otto*: Geomorphologie der Umgebung von Bonn. Erläuterungen zum Blatt NW der geomorphologischen Detailkarte 1 : 25 000. 1969. 58 S. Mit 5 Abb. und 1 Tab. im Text, 1 Karte als Beilage. DM 6,—
- Heft 30: *Sander, Hans-Jörg*: Wirtschafts- und sozialgeographische Strukturwandlungen im nördlichen Siegmündungsgebiet. Dargestellt am Beispiel der Gemeinden Mondorf und Rheidt/Niederkassel. 1970. Mit 1 Bild, 1 Fig. u. 18 Tab. im Text, 2 Ktn. u. 9 Tab. im Anhang, 1 Karte und 2 Tab. als Beilage. DM 15,—
- Heft 31: *Schaake, Hanns-Dieter*: Der Fremdenverkehr in den linksrheinischen Kleinstädten zwischen Bingen und Koblenz. 1971.
- Heft 32: *Kuls, Wolfgang (Hrsg.)*: Untersuchungen zur Struktur und Entwicklung rheinischer Gemeinden. 1971. 129 S. Mit 4 Karten, 15 Fig. im Text u. 4 Beilagen.



1. Große und mittlere Städte ("Vororte")

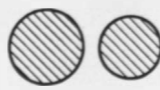


4. Einwohnerzahl der Kleinstädte und Flecken (Vollkreis \approx 3000 Einw.)

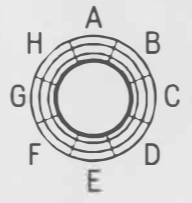
2. Kleinstädte (Kernsiedlungen von Bürgermeistereien, die auf dem Rhein. Provinziallandtag im Stand der Städte vertreten waren; bis zu 3000 Einw.)

5. Dörfer mit mehr als 900 Einwohnern (große Haufendorfer)

3. Flecken



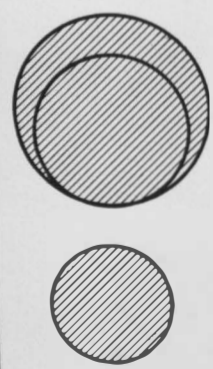
Kleinstädte und Flecken außerhalb des Untersuchungsgebiets



6. Ausgewählte Funktionen der Kleinstädte in drei Bedeutungsstufen entsprechend den Ausführungen in Kap. 2. 3. s. auch Tab. 3

- A Verwaltungsfunktionen
- B Singuläre staatliche Funktionen
- C Relaisfunktion im Postrouthenetz
- D Marktfunktionen
- E Gewerblich-industrielle Funktionen
- F Apotheken
- G Schulen
- H Zeitungen

- 7. Staatsstraßen, chausseemäßig ausgebaut
- 8. Staats- und Bezirksstraen, teilweise chausseemäßig ausgebaut
- 9. sonstige wichtige Straßenverbindungen
- 10. Postrouten



1. Großstädte

2. Mittelstädte



3. Kleinstädte

Größenordnung des städtischen Kerns:

a = 15 - 20000 Einw.

b = 10 - 15000 "

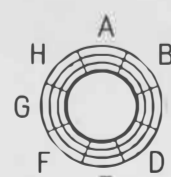
c = 5 - 10000 "

d = 3 - 5000 "

e = 3000 "



Kleinstädte außerhalb des Untersuchungsgebiets



4. Ausgewählte Funktionen der Kleinstädte in drei Bedeutungsstufen (vgl. Kap. 3.2 u. Tab. 6)

A Verwaltungsfunktionen

B Singuläre staatliche Funktionen

C Funktion als lokales Verkehrszentrum

D Funktion für die Landwirtschaft

E Industrielle Funktionen

F Funktionen für die Gesundheitspflege (Krankenhaus, Hallenschwimmbad u. a.)

G Höhere Schulen

H Zeitungen, kulturelle Funktionen

5. chausseemäßig

ausgebaute Straßen

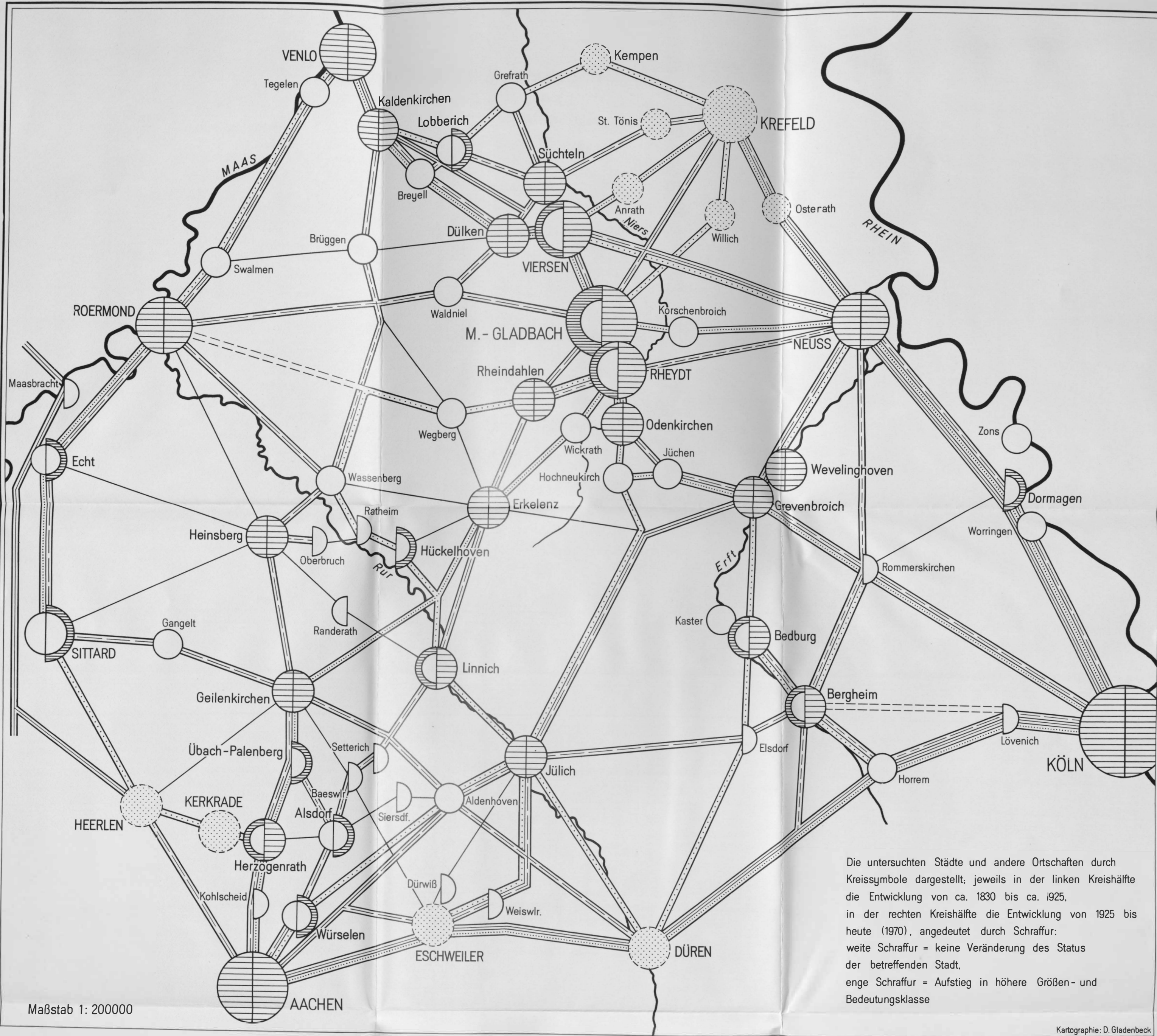
6. Eisenbahnlinien

7. Kleinbahnlinien

8. Straßenbahnlinien







<p>1. Großstädte</p> <p>2. Mittelstädte</p> <p>3. Kleinstädte</p>	<p>a d b c</p> <p>Größenordnung des städtischen Kerns:</p> <p>a = 15 - 20 000 Einw.</p> <p>b = 10 - 15 000 "</p> <p>c = 5 - 10 000 "</p> <p>d = 3 - 5 000 "</p> <p>Kleinstädte außerhalb des Untersuchungsgebiets</p>	<p>4. Ausgewählte Funktionen der Kleinstädte in drei Bedeutungsstufen (vgl. Kap. 5.2 u. Tab. 10)</p> <p>A Verwaltungsfunktionen</p> <p>B Singuläre staatliche Funktionen</p> <p>C Stellung in System der Postleiteinheiten</p> <p>D Funktionen für die Landwirtschaft</p> <p>E Industrielle Funktionen</p> <p>F Krankenhaus</p> <p>G Weiterführende Schulen</p> <p>H Zeitungen</p>	<p>5. Bundes- und Nationalstraßen</p> <p>6. Autobahnen, vierspurige Landstraßen</p> <p>7. Elektrisch betriebene Eisenbahnliesen</p>
---	---	--	---



Die untersuchten Städte und andere Ortschaften durch Kreissymbole dargestellt; jeweils in der linken Kreishälfte die Entwicklung von ca. 1830 bis ca. 1925, in der rechten Kreishälfte die Entwicklung von 1925 bis heute (1970), angedeutet durch Schraffur: weite Schraffur = keine Veränderung des Status der betreffenden Stadt, enge Schraffur = Aufstieg in höhere Größen- und Bedeutungsklasse

Maßstab 1: 200000

Kartographie: D. Gladenbeck

- | | | | |
|---|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">  1. Großstädte, Status während des gesamten Untersuchungszeitraumes im wesentlichen erhalten geblieben  2. Mittelstädte, dgl.  3. Kleinstädte, dgl. | <ul style="list-style-type: none">  4. Kleinstädte, bis ca. 1925 zu Großstädten aufgestiegen  5. Kleinstädte, bis ca. 1925 zu Mittelstädten aufgestiegen  6. Kleinstädte, nach 1925 zu Mittelstädten aufgestiegen | <ul style="list-style-type: none">  7. Kleinstädte, bis ca. 1925 aus Flecken oder Industriedörfern entstanden  8. Kleinstädte, nach 1925 aus Industriedörfern entstanden  9. Flecken, Siedlungen mit teilweise städtischem Charakter  10. Flecken, ehem. Status über ca. 1925 hinaus nicht gewahrt  11. Junge Industriedörfer | <ul style="list-style-type: none">  12. Alte Straßenverbindungen, bis heute intakt geblieben  13. Neue Straßenverbindungen  14. Alte Straßenverbindungen, heute vierspurig ausgebaut  15. Alte Eisenbahnverbindungen, heute Nebenstrecken  16. Alte Eisenbahnverbindungen, heute elektrisch betriebene Hauptstrecken  17. Verbindungen, die aufgegeben wurden oder Bedeutungseinbußen erlitten  18. Verbindungen von untergeordneter Bedeutung |
|---|---|---|--|