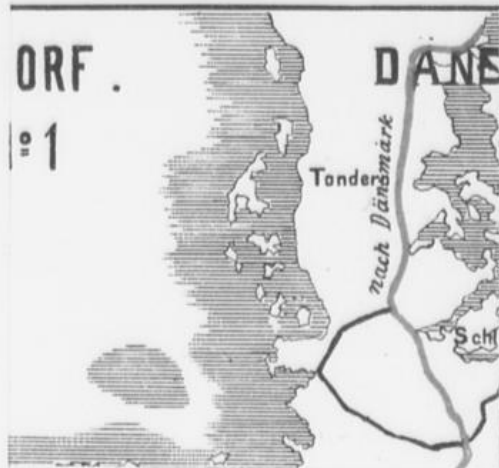


Landes- u. Stadt-
Bibliothek
Düsseldorf

ORF .

1



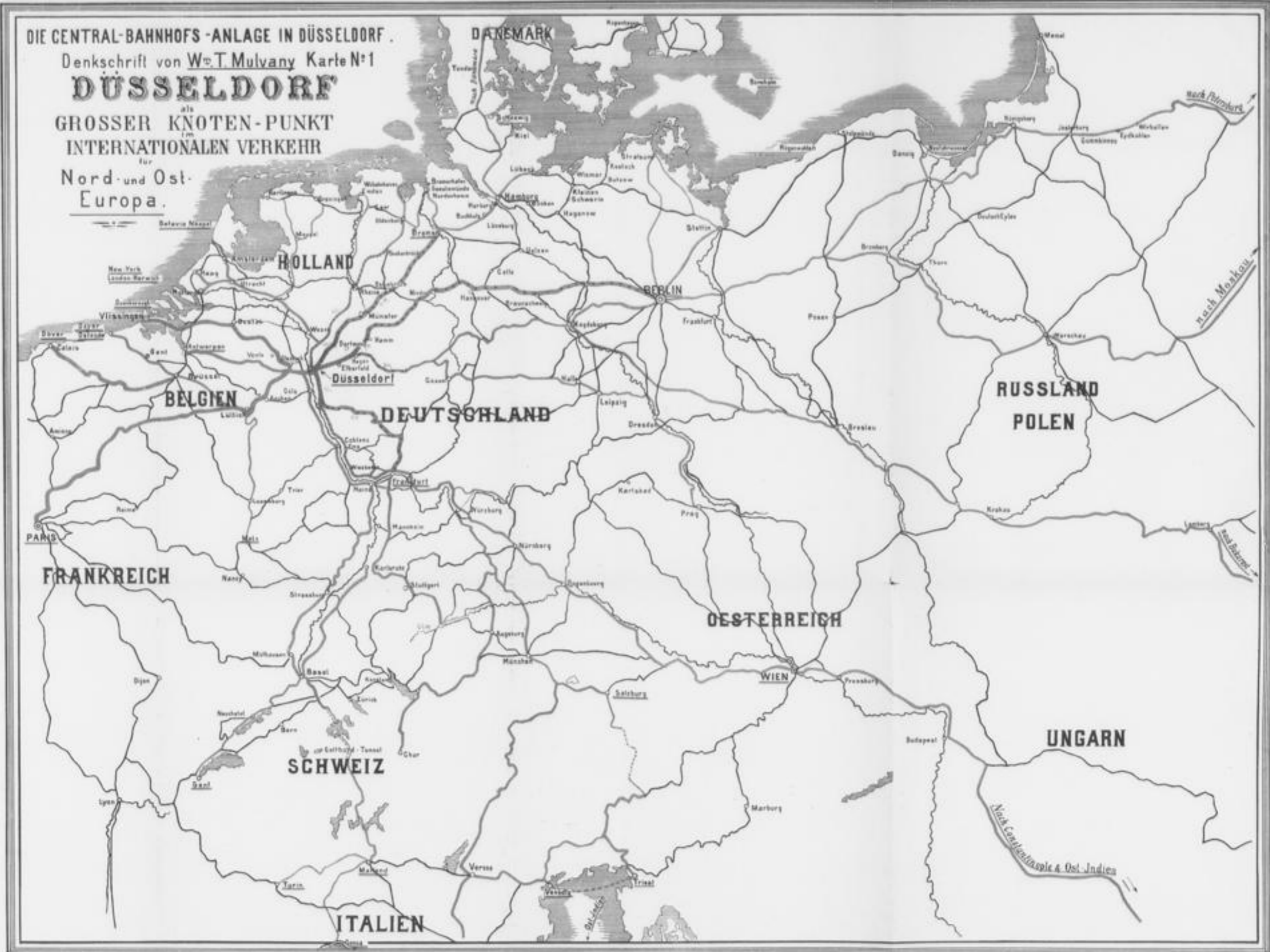
DIE CENTRAL-BAHNHOFS -ANLAGE IN DÜSSELDORF .

Denkschrift von W. T. Mulvany Karte N° 1

DÜSSELDORF

als
GROSSER KNOTEN-PUNKT
INTERNATIONALEN VERKEHR

für
Nord- und Ost-
Europa .



L. 10. Kartell von R. Wastendorf Geograph



I 819

I 819

DIE
ANLAGE EINES CENTRAL-BAHNHOFS

und die

Gestaltung des Eisenbahnnetzes

in und um

DÜSSELDORF

nach

Verstaatlichung der Eisenbahnen,

mit Rücksicht auf den

internationalen Verkehr

und die

Verbindung mit dem Rhein

von

Wm. T. Mulvany,

Präsident des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen
in Rheinland und Westfalen.

Nebst 2 ausführlichen Karten

in Farbendruck.

Düsseldorf, 1880.

Hermann Michels, Buchhandlung.

Schadowstrasse 14, Ecke der Blumenstrasse.

Handwritten text: $\left[\begin{array}{l} \text{P. 11.} \\ \text{g. 218} \end{array} \right] (40)$
with a small '2' written below the 'g. 218'.

Landes- u. Stadt-
Bibliothek
Düsseldorf

05.1489.



An Seine Excellenz

den Minister der öffentlichen Arbeiten
Herrn Maybach

Berlin.

Aus der Geschichte des Eisenbahnwesens der ganzen Welt ist mir kein Beispiel bekannt, dass in dem kurzen Zeitraum von einigen Monaten eine solche Anzahl von verschiedenen äusserst umfangreichen Eisenbahnen, welche für verschiedene Zwecke erbaut worden sind, und so verschiedenen und oft widerstreitenden Interessen zu dienen hatten, plötzlich von einer einzigen Verwaltung erworben wurde, wie in dem gegenwärtigen Fall bei der Verstaatlichung der preussischen Privatbahnen.

Das Gesetz, welchem wir die Ausführung eines solchen Unternehmens verdanken, begrüsse ich freudig als Beweis der besten Politik zur Förderung der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels dieses Landes, sowie seiner militärischen Vertheidigung, und ich möchte aus diesem Grund das Staatsbahn-Prinzip als das festeste Band für die Einheit des Reichs, auf das ganze Reich ausgedehnt sehen. Ich kann mir jedoch nicht die ausserordentliche Schwierigkeit und Grösse dieser Aufgabe verhehlen, ebensowenig aber den Ausdruck der Bewunderung zurückhalten, über den Muth und den Patriotismus, welchen Euer Excellenz durch Uebernahme dieser Aufgabe bewiesen haben.

Von diesen Gesinnungen beeinflusst, habe ich um die Ehre gebeten, ganz gehorsamst die nachfolgende kleine Schrift mit zwei Karten Euer Excellenz widmen zu dürfen. Obwohl Euer Excellenz vor Empfang derselben mit meinen Vorschlägen und Plänen vollständig unbekannt sind, so werden Sie doch, wie ich zu hoffen

wage, Ansichten in derselben ausgesprochen finden, welche bei der schwierigen Prüfung der aufgestellten, sich so sehr widersprechenden Projecte, der Erwägung werth sind.

In jedem Fall gestatte ich mir zu hoffen, dass die Veröffentlichung dieser Denkschrift, welche sich nur mit einem einzigen Gegenstand aus dem ungeheuren Gebiete befasst, das jetzt unter Euer Excellenz Obhut steht, die Aufmerksamkeit des Publikums auf die grossen Vortheile lenken wird, welche durch die allmälige Durchführung des Staatsbahnsystems erreicht werden. Ich hoffe ferner, dass die Schrift vor Allem dazu beitragen wird, in Deutschland Euer Excellenz grossen Unternehmungen allgemeine Anerkennung und Unterstützung zu verschaffen, Unternehmungen, auf welche für die Reform des Eisenbahnwesens so grosse Hoffnungen gebaut werden, und deren Durchführung die Aufmerksamkeit der Eisenbahnfachleute der ganzen Welt in hohem Maasse in Anspruch nehmen wird.

Mit vorzüglicher Hochachtung und Ehrerbietung
Euer Excellenz

ganz ergebenster

W. T. Mulvany.

Pempelfort-Düsseldorf, den 3. Juli 1880.

Vorwort.

Zur Einleitung in diese Denkschrift erlaube ich mir aus meiner im Jahr 1873 erschienenen Broschüre „Projectirter internationaler Verkehr zwischen Nord- und Osteuropa vermittelt des neuen Hafens von Vlissingen“ die folgenden Stellen zu citiren:

* * *

„Um im internationalen Personen- und Postverkehr das Maximum der Vortheile und die mit der Sicherheit zu vereinbarende, grösstmögliche Schnelligkeit zu erreichen, — bilden zu Lande richtig angelegte Eisenbahnen — und zu Wasser tiefe, auch den grössten Dampfern jederzeit zugängliche Häfen — zweifellos die ersten und wesentlichsten Bedingungen des Erfolgs.“

* * *

„Die Eisenbahnen können indess ihre grosse Bestimmung nicht eher erfüllen, als bis sie die denkbar grösste Vollkommenheit erlangt haben werden, in Anlage — Bau — und Betrieb.“

* * *

„Die Bedürfnisse der Civilisation und der Welt erfordern im gegenwärtigen Zeitalter die kürzesten, schnellsten und daher geradesten und besten Verkehrslinien — „was krumm ist soll grade werden“ — und die Erfahrungen im Eisenbahnbau drängen insgesamt darauf hin, Umwege zu Gunsten gerader Linien zu verlassen. Für den Transit- und Post-Verkehr zwischen entfernten

Ländern gewinnen diese Grundsätze täglich mehr Bedeutung und alle im Vergleich zu dem langsamen Verkehrswesen alter Zeiten bisher gewonnenen Vortheile, machen uns bei den gegenwärtigen Verkehrslinien den Mangel derjenigen Vollkommenheit, welcher sie ohne Widerrede fähig sind, nur lebhafter fühlbar.“

* * *

„Bei diesen internationalen Linien und besonders bei den Hauptadern dieses Systems, sollten die Eisenbahnen über oder unter jeder anderen Verkehrslinie hergeführt werden; nicht ein einziger Niveauübergang, sei es von Eisenbahnen, Land- oder Wasserstrassen und selbst von Fusspfaden dürfte gestattet sein. Die Eisenbahnen wären für die Passagier- und Postzüge in der Mitte mit doppelten Geleisen zu bauen, der Passagierverkehr sollte von dem Güter- und Mineralverkehr durchaus getrennt gehalten werden und die Stationen müssten mit Ankunfts- und Abfahrtsperrens und Gebäuden versehen sein. Ferner wären auf den Passagierverkehrslinien „facing points“ unter keinen Umständen zu gestatten, ebenso wenig Kopfstationen, es sei denn an Endpunkten, aber dort sollte eine reichliche Strecke über das Ankunftsperren hinaus vorgesehen und die ganze Anlage mit einem Worte, durchgehenden Expresszügen angepasst werden, welche ohne Gefahr vor Zusammenstößen, den erreichbar höchsten Grad der Fahrgeschwindigkeit beobachten könnten, während in den Zügen selbst für Schlafwagen und alle sonstigen Lebensbedürfnisse für die weiten Reisen Sorge zu tragen wäre, welche unter solchen Umständen und bei so verbesserten Einrichtungen gern von Tausenden unternommen werden würden, die gegenwärtig vorziehen, daheim zu bleiben.“

* * *

„Ebenso glaube ich lässt sich mit Sicherheit voraussehen, dass für einen solchen Verkehr durchgehende Züge eingerichtet und zweckmässig construirte Wagen für den Aufenthalt bei Tage und Schlafwagen für die Nachtreisenden gebaut und ein-

geführt werden würden, so dass der Reisende vom Hafen aus und „vice versa“ annähernd die Bequemlichkeit fände, wie im eigenen Hause; dass die Unbequemlichkeit der Pass- und Zollvisitation an den Grenzen durch geeignete internationale Vorkehrungen auf den Abgang- und Ankunftsstationen gänzlich beseitigt und mit einem Worte die wahre Aufgabe der Eisenbahnen, das vollkommenste, rascheste und sicherste Verkehrsmittel zu sein, sich in nicht ferner Zeit erfüllen würde.“

* * *

„In dem ausgedehnten Mineralrevier zwischen dem Rhein und Dortmund laufen zwar seit Kurzem und jetzt täglich (zwischen all' den Kohlen- und Güterzügen und durch die jammervoll ungenügenden Stationen und Niveaufkreuzungen von Bahnen und Strassen) Expresszüge auf Schienenwege, welche, zur Zeit wenigstens, nur für Localverkehr geeignet sind — allein dies ist ein Risiko von solchem Belang, dass nur die absolute Nothwendigkeit und der Mangel einer diesem Expressverkehr entsprechenden Linie es einigermaßen rechtfertigen können.“





Einleitung.

Im September 1873, bei Gelegenheit der Eröffnung des neuen Hafens von Vlissingen in Holland, lenkte ich die Aufmerksamkeit auf die Frage eines Systems des Internationalen Verkehrs in Nord- und Ost-Europa, und hob ich bei diesem Anlass die Wichtigkeit der Stellung Düsseldorfs in einem solchen System hervor.

Die grossartige Entwicklung des Eisenbahnwesens hat seitdem, wie ich zu behaupten wage, die Richtigkeit meiner Ansichten bestätigt, und die Bedeutung Düsseldorfs als grosser Centralknotenpunkt in diesem System eines internationalen Verkehrs ist in Folge seiner geographischen Lage erhöht.

Die beigefügte, dem Kursbuche der Deutschen Reichspostverwaltung entnommene Karte Nr. 1, eines Theils von Europa, auf der ich in rothen Linien darauf hingewiesen habe, wie die bedeutendsten internationalen Bahnen von Norden nach Süden und von Osten nach Westen über Düsseldorf führen, wird auf einen Blick besser als lange Tabellen zeigen, welche wichtige Rolle dieser Stadt in dem internationalen Verkehr zugewiesen ist.

Die Route über Düsseldorf ist in der That gegenwärtig die directeste Route, welche von den Personen- und den Güterzügen im Verkehr von Frankreich (Paris und Calais), Belgien (Brüssel, Ostende und Antwerpen), England (über Calais, Ostende, Antwerpen und Vlissingen) nach Bremen, Hamburg, Hannover, Magdeburg, Berlin, sowie nach Dänemark und Russland benutzt werden kann und bereits benutzt wird.

Es gilt dies ferner für den Verkehr zwischen Holland und dem Süden und Südosten Europas einschliesslich der Schweiz; sowie zwischen England und Wien und Konstantinopel, wenn die Vlissingen-Venlo-Route benutzt wird.

In der That cursiren in Düsseldorf beim gewöhnlichen Betriebe, an ein- und ausfahrenden Zügen, auf den Bahnhöfen:

der Bergisch-Märkischen Bahn:

74 Passagierzüge,
42 Güterzüge.

der Cöln-Mindener Bahn:

38 Passagierzüge,
12 Güterzüge.

der Rheinischen Bahn:

35 Passagierzüge,
12 Güterzüge.

Hierzu kommen noch 20 Güterzüge, welche auf den Verbindungs-Bahnen der Cöln-Mindener und der Rheinischen Bahn befördert werden, ohne die Bahnhöfe zu berühren.

Nach obiger Aufstellung passiren also durch Düsseldorf täglich

147 Personenzüge,
86 Güterzüge.

Zusammen 233 Züge.

Die Verstaatlichung der Eisenbahnen, welche kürzlich stattgefunden hat, die geplante Correction des Rheins, das Aufblühen der Industrie unter der neuen Zollpolitik, und die Zunahme der Bevölkerung machen es zu einer unumgänglichen Nothwendigkeit, ohne Verzug den Bauplan für die Zukunft Düsseldorfs festzustellen, damit die, einer plammässigen Entwicklung der Stadt und ihres Eisenbahnwesens beinahe täglich neu erwachsenden Hindernisse beseitigt werden, und dieselbe die Bedeutung erreicht, auf welche sie durch ihre geographische Lage in so hervorragender Weise hingewiesen ist.

Die Behörden der Stadt und die Königl. Regierung gestatte ich mir daran zu erinnern, dass ein solcher Plan sich nicht auf den gegenwärtigen Stand des Verkehrs und der Bevölkerung beschränken darf, sondern vielmehr die zukünftige Entwicklung Düsseldorfs in vollem Maasse berücksichtigen muss. Unter richtiger Vorraussicht und Würdigung der künftigen Bedürfnisse der Stadt muss bei jeder neuen Anlage, gleichviel zu welchem Zweck dieselbe auch bestimmt sein mag, darauf gesehen werden, dass sie einen Theil, und zwar einen entsprechenden Theil des neuen Bauplans bilden würde.

Vor 25 Jahren hatte Düsseldorf eine Bevölkerung von 30,000 Einwohnern, während es jetzt 91,000 Einwohner zählt. Zu

jener Zeit war es eine kleine Residenzstadt mit einem einzigen Schlot für die damalige kleine Gasanstalt; jetzt ist es eine äusserst bedeutende, im Wachsthum begriffene Industriestadt.

Düsseldorf ist ausserdem der Sitz des Regierungs-Präsidiums, des rheinischen Provinziallandtags, eines bedeutenden Landgerichts, des Divisions-Generals und einer grossen Garnison, und, was wir nicht vergessen dürfen, auch einer der ältesten und besten Kunstakademien.

Der benachbarte rheinisch-westfälische Kohlendistrict lieferte vor ca. 25 Jahren 3 Millionen Tonnen Kohlen, während jetzt über 20 Millionen Tonnen gefördert werden. Anstatt einiger weniger Hüttenwerke gibt es jetzt deren eine ganze Anzahl, von denen einige sehr bedeutend sind, und eine sehr grosse Production haben, ebenso wie die rheinisch-westfälischen Stahlwerke zu den grossartigsten und angesehensten der ganzen Welt gehören. Das Gleiche gilt für die Textil-, Glas-, Leder-Industrie, für die chemische Industrie und andere Fabrikationszweige der Nachbarschaft, von deren Güter- und Personenverkehr ein grosser Theil über Düsseldorf geht. Von der Bedeutung der Industrie des Bezirks gibt die gegenwärtige prachtvolle und grossartige Düsseldorfer Gewerbe- und Kunst-Ausstellung einen besseren Begriff, als die ausführlichsten statistischen Tabellen.

Die erwähnten Thatsachen und eine sorgfältige jahrelange Beobachtung des allgemeinen industriellen Fortschritts in Rheinland und Westfalen berechtigen mich, wenigstens nach meiner Ansicht, zu der Behauptung, dass, wenn nicht unvorherzusehende schlimme Ereignisse, z. B. ein langjähriger Krieg, eintreten, die Bevölkerung von Düsseldorf in den nächsten 15 Jahren oder vielleicht schon in kürzerer Zeit um das Doppelte zunehmen wird, wenn eine zweckmässige, gesunde volkswirtschaftliche Politik immer mehr zur Geltung gelangt, das Eisenbahnwesen eine entsprechende Ausbildung erhält und besonders, wenn auf dem Rhein solche Schiffe fahren, welche durch Fortschritte im Schiffsbau im Stande sind, vom Rhein aus direct überseeische Fahrten zu unternehmen.

Fünfzehn Jahre sind im Leben einer Industrie-Stadt ein sehr kurzer Zeitraum. Auf alle Fälle, ob ich mich in meiner Annahme irre oder nicht, ist es ganz klar, dass eine ungefähre Schätzung der künftigen Bevölkerung Düsseldorfs vorgenommen werden muss. Das ist nothwendig mit Rücksicht auf die Unregelmässigkeiten,

welche die Umgebung Düsseldorfs aufweist, und auf die Nothwendigkeit, wie ich es hier vorschlage, einen festen, allgemeinen Bauplan für die Stadt und für die Eisenbahnen zu gewinnen. Ich würde desshalb vorschlagen, dass der Bauplan für eine Bevölkerung von 180,000 — 200,000 Seelen angelegt wird, wobei darauf Rücksicht zu nehmen ist, dass derselbe auch für eine weitere Vermehrung derselben auf 250,000 — 300,000 Seelen eingerichtet sein muss.

Was vor Allem in diesem Fall nothwendig ist, wenn eine zweckmässige Erweiterung der Stadt erfolgen soll, das ist eine genaue Feststellung und Regelung der Eisenbahnstationen und Bahnlinien innerhalb des jetzigen Stadtbezirks und der zukünftigen Ausdehnung desselben, die definitive Feststellung der Quaismauern und des Hafens am Rhein, und die Verbindung der Bahnlinien mit der Schifffahrt, damit diese beiden Transportmittel in vollem Maasse zur Verwendung gelangen können.

Als wichtigste Punkte sind zunächst anzusehen die Regulirung der beiden Arme der Düssel, die Wegräumung der Mühlen und anderer Hindernisse, die Herstellung eines kurzen Wegs für das Fluthwasser in den Rhein, sowie die tiefe Drainage des Terrains bis zu den künftigen Grenzen der Stadt hinaus. Diese Frage ist, aus sanitären Rücksichten für die Nachbarschaft, bei der Erweiterung der Stadt in hohem Grade beachtenswerth. Ferner kommt der Plan für die Hauptstrassen und das Tramway-Netz in Betracht, und die Bestimmung besonderer Districte für die industriellen Etablissements in Verbindung mit den Sekundärbahnen. Auch auf die feineren Stadttheile, auf die Kirchen, Hospitäler und andere öffentliche Gebäude wird in genügendem Maasse in dem allgemeinen Plan Rücksicht genommen werden können, wenn zuvor in der angedeuteten Weise für die Vereinigung des Düsseldorfer Eisenbahnnetzes die ausreichenden Vorkehrungen getroffen sind.

Die Bahnhöfe und die Bahnlinien.

Die Verstaatlichung der Privatbahnen bietet für die endgültige Erledigung aller Fragen in dieser Sache eine ganz passende Gelegenheit, auf welche man noch lange hätte warten können, wenn die Privatbahnen mit ihren kollidirenden Interessen noch länger bestanden hätten.

Da alle Bahnen in einer Hand sind — denn wir können wohl der Kürze wegen mit Recht annehmen, dass die Bergisch-Märkische Bahn, welche unter staatlicher Verwaltung steht, auch früher oder später Eigenthum des Staats werden, und in der Zwischenzeit deshalb kein Hinderniss für die Vereinigung des hiesigen Eisenbahnnetzes bilden wird — kann kein Zweifel darüber bestehen, dass ein zweckmässiger Bauplan für die Zukunft Düsseldorfs, mit der Genehmigung der Regierung jetzt ohne Verzug festgestellt und sofort ausgeführt werden kann.

Wenn aber diese Frage richtig beurtheilt werden soll, so darf man nicht blos die gegenwärtig in der Stadt und deren nächster Umgebung vorhandenen Bahnlinien in Betracht ziehen.

Durch die Verstaatlichung der Privatbahnen hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten auf einmal in Rheinland und Westfalen, besonders in dem grossen, zwischen Belgien und Holland einerseits, und der Weser andererseits liegende Industriegebiet, eine grosse Anzahl Bahnlinien, einen wahren „embarras de richesse“ erworben — das durch den erbitterten Konkurrenzkampf der Privatbahnen entstandene nothwendige Resultat — in einzelnen Fällen mehr, als gegenwärtig überhaupt in vollem Maasse ausgenützt werden kann. Die grosse Aufgabe besteht desshalb vor Allem jetzt darin, jeder Linie ihre bestimmte Stellung in einem richtig geleiteten und mit Nutzen arbeitenden Verwaltungs-Organismus anzuweisen.

Für einen solchen Central-Knotenpunkt, wie Düsseldorf, ist es besonders mit Rücksicht auf den Internationalen Express- und den Allgemeinen Personenverkehr, aber auch wegen des durchgehenden und lokalen Güterverkehrs nöthig, dass bei der Anlage von Bahnhöfen und bei der Festsetzung des Bahnbetriebs, dem oben-erwähnten Gesichtspunkt entsprechend, auf alle Linien Rücksicht genommen wird, welche zur Vermittlung des internationalen Verkehrs dienen.

Wenn auch der Privateisenbahnbetrieb durch die Konkurrenz zum Bau von mehr Linien gezwungen worden ist, als nöthig war, so bietet dagegen ihre Erwerbung durch den Staat, und ihre Verschmelzung zu einem einzigen Betrieb die Gelegenheit, der Welt zu zeigen, welche grossen Reformen im Eisenbahnwesen unter solchen Umständen erreicht werden können.

Vielleicht ist keine Reform von grösserer Wichtigkeit, als die, dass soweit als irgend möglich eine Trennung des

Express- und durchgehenden Personenverkehrs von dem Mineral- und Massen-Güter-Verkehr in dem erwähnten grossen Industriebezirk durchgeführt werden könnte.

Die Aufgabe ist freilich sehr schwierig und gross; aber der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten kann jetzt in ausgedehnter Weise unter den Bahnlinien für die verschiedenen Zwecke die Wahl treffen, und kann dieses Project mit nicht sehr kostspieligen Aenderungen an bestimmten Strecken von Zeit zu Zeit auf der Grundlage eines umfassenden Plans zur Ausführung bringen. Je nach dem steigenden Verkehrsbedürfniss können dann entsprechende Verbesserungen vorgenommen werden. Wenn für die Express- und Passagierzüge im internationalen Verkehr, so weit thunlich, ausschliesslich bestimmte Strecken reservirt werden, so kann für diese Züge durch die Trennung vom Güter- und Lokalverkehr die grösstmögliche Zeitersparniss bei einem Minimum von Gefahr erreicht werden.

Für einen solchen wichtigen Zweck wird natürlich ein so eminent praktischer Fachmann, wie Herr Minister Maybach, vor Allem die neueren Bahnen auswählen, welche den Fortschritten auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens entsprechend hergestellt sind, so z. B. Niveau-Kreuzungen vermeiden, und welche bis jetzt einen geringen Güterverkehr haben. Durch Annahme dieses Vorschlags würden auch solche Linien, auf denen der Verkehr noch wenig entwickelt ist, weit früher rentiren, als dies andernfalls geschehen würde. Zugleich würden dadurch auch die alten Linien in Folge des so gewaltig zunehmenden Transportes von Mineralien und anderen Massen des Industriebezirks einen höheren Ertrag abwerfen.

Um Beispiele anzuführen, verweise ich auf die neue Rheinische Strecke Düsseldorf-Duisburg-Quackenbrück nach der Nordsee. Ferner auf die Rheinische Linie Düsseldorf-Rath, von da mit der Bergisch-Märkischen Bahn nach Kettwig und Essen, mit der Rheinischen von Essen nach Wanne, und mit der Cöln-Mindener von Wanne nach Bremen und Hamburg. Auch gehört hierher die Rheinische Linie Düsseldorf-Mettmann-Hagen und von da mit der Bergisch-Märkischen nach Hamm und mit der Cöln-Mindener nach Hannover und Berlin. Die Bergisch-Märkische Strecke Hagen-Arnsberg nach Magdeburg und Berlin könnte dann gegenwärtig weiter benutzt werden. Ferner die Rheinischen Linien Düsseldorf-Troisdorf und mit Cöln-Minden über Siegburg und Giessen nach Frankfurt a. M.,

und von Troisdorf mit der Rheinischen Bahn über Königswinter nach Lahnstein und Wiesbaden u. s. w. Auf diese Weise könnten die kürzesten und weniger in Anspruch genommenen Strecken für den durchgehenden Personen- und Expresszug-Verkehr benutzt werden.

Wenn man diese Thatsachen in Betracht zieht und das Ziel welches durch die Herstellung eines Bauplans für Düsseldorf zu erreichen ist, so wird man erkennen, welche wichtige Rolle bei diesem Project der Bergisch-Märkischen Bahn zufällt, wie dies aus der Karte Nr. 1 zu ersehen ist.

Der natürliche und kürzeste Weg von Westen nach Osten geht über Düsseldorf, hauptsächlich über die Linien der Bergisch-Märkischen Bahn, Bleiberg, Roermond und Venlo, vermittelt der Brücke bei Hamm nach Düsseldorf. Von da aus werden unter einem einheitlichen System die Passagiere selbstredend ihre Reise auf den erwähnten Routen nach dem nordöstlichen, östlichen und südöstlichen Theil von Deutschland fortsetzen.

Nachdem jetzt durch die Leitung der Bahnen in einer Hand der Konkurrenzkrieg unter den Privatbahnen beseitigt ist, ist es wohl selbstverständlich, dass Passagiere, welche von Westen nach Osten und umgekehrt reisen, nicht mehr wie bisher den Umweg über Cöln nach Düsseldorf machen werden.

Es folgt daraus, dass eine grosse Zunahme der internationalen Kourierzüge auf den directeren Linien der Bergisch-Märkischen Bahn über die Hammer Brücke und Düsseldorf in Aussicht steht.

Es ist jetzt zwecklos, die Strecke von Neuss bis zu der alten Bergisch-Märkischen Kopf-Station in Düsseldorf einer Kritik zu unterziehen; ich habe es aber stets als einen nicht nur in technischer Beziehung gemachten Fehler bedauert, dass die Eisenbahnbrücke bei Düsseldorf über den Rhein oberhalb, und nicht unterhalb der Stadt angelegt ist.

Diese eine Brücke wäre in diesem Fall genügend, und für die Richtung des Verkehrs sowie für die Zukunft Düsseldorfs viel zweckmässiger; es wäre dann auch die Verbindung mit der Rheinschifffahrt in genügender Weise hergestellt, es bestände nicht blos eine directe Verbindung mit Neuss, Aachen und Crefeld, sondern auch mit dem wichtigsten Hafen der Nordsee, mit Vlissingen, wie ich auf Seite 11 und 12 meiner im September 1873 erschienenen

Broschüre über einen projectirten Internationalen Verkehr in Nord- und Ost-Europa dargelegt habe.

Aber die Brücke bei Hamm existirt, und kann voraussichtlich unter einem einheitlichen Staatsbahnsystem auch vorderhand vollständig genügen, bis durch eine bedeutende Zunahme des Verkehrs die Herstellung einer zweiten Eisenbahnbrücke, gerade nördlich am städtischen Friedhof und am nördlichen Ende des projectirten Rhein-Hafens (siehe Karte Nr. 2) nöthig werden wird. Ich bin aber der Ansicht, dass auf viele Jahre hinaus noch kein Bedürfniss für eine zweite Brücke vorhanden sein wird, und dass bei einem Bauplan für die Stadt und die Eisenbahnen die bestehende Brücke bei Hamm als die einzige Eisenbahn-Verbindung über den Rhein zu Grunde gelegt werden muss.

Central-Bahnhof.

Aus den vorerwähnten Thatsachen und gemachten Erörterungen wird es der Stadtbehörde, sowie den Militärs, allen practischen Eisenbahn-Fachmännern und Ingenieuren vollständig klar sein, dass für den raschen, sicheren und ökonomischen Betrieb der verschiedenen Bahnlinien, welche einen so grossen Centralknotenpunkt wie Düsseldorf durchkreuzen, und für die zweckmässige Vertheilung der Passagiere, der Post-Packete, Collis und Eilgüter nach den verschiedenen Richtungen, nach welchen die Züge, deren Anzahl in Zukunft noch zunehmen wird, fahren, ein Centralbahnhof nöthig werden wird, namentlich auch wegen des schnellen und sicheren Transports grosser Truppenmassen mit Pferden, Kanonen, Munition und Gepäck in Kriegszeiten oder bei grossen Manövern.

Eine solche grossartige, bequeme und äusserst zweckmässig eingerichtete Centralstation, welche so weit wie möglich vom Güterverkehr zu entlasten wäre, ist mit Ankunft- und Abfahrtperron im Niveau des Fussbodens der Passagierwagen zu versehen. Diese Perrons sind durch Unter- oder Ueberführung miteinander zu verbinden. Mit einem Wort, der Bahnhof muss nach dem neuesten und besten System hergestellt werden.

Die Hauptlinien für den Personen-Verkehr haben ohne Ausnahme in diesen Central-Bahnhof einzumünden, bei dessen Herstellung nicht nur in vollem Maasse auf die regelmässige Zunahme des Verkehrs und der Bevölkerung, sondern auch auf Fälle einer ausserordentlich grossen und plötzlich eintretenden Verkehrs-Steigerung, wie z. B. auf Truppentransporte Rücksicht zu nehmen ist. Für schnelle Massenbewegung von Truppen ist diese Anlage ein unumgängliches Bedürfniss, wie ich solches später noch nachweisen werde. Auch ist bei der Anlage dafür Sorge zu tragen, dass Collisionen und Unfälle anderer Art so weit wie möglich vermieden werden.

Die Verstaatlichung der Bahnen und die daraus folgende Vereinfachung des Betriebs und der Verwaltung lässt glücklicherweise ein solches Project in practischer und finanzieller Beziehung durchführbar erscheinen, das unter Privatbahnen, bei dem Conflict der Privatinteressen, äusserst schwierig auszuführen gewesen wäre, in mancher Beziehung sich sogar als nicht durchführbar erwiesen hätte. Zum Glück für den Staat und für Düsseldorf wurde schon früher erkannt, dass im Laufe der Zeit sich das Bedürfniss eines Centralbahnhofs werde geltend machen. Nach dem Krieg mit Frankreich wurden der Rheinischen und der Cöln-Mindener Bahn geeignete Konzessionen gemacht, und der grösste Theil des für einen solchen Zweck nöthigen Grunds und Bodens zwischen dem Wehrhahn und Derendorf zu mässigen Preisen angekauft oder durch Expropriation erworben. Auf diesem Terrain steht der gegenwärtige provisorische Bahnhof der Rheinischen Bahn, und es befindet sich auch, seit Eröffnung der Düsseldorfer Kunst- und Gewerbe-Ausstellung, eine Haltstelle der Köln-Mindener Personenzüge daselbst. Nach meiner langjährigen Kenntniss der Bedürfnisse des Districts, der Lokalverhältnisse und der technischen Seite der Frage, bin ich der Ansicht, dass keine bessere Wahl für einen Centralbahnhof getroffen werden könnte, sowohl mit Rücksicht auf den Eisenbahnverkehr selbst, als auch auf die künftige zweckmässige Verbindung mit der Schifffahrt, wie auch auf etwa weiter hervortretende Bedürfnisse der Stadt. Ich empfehle desshalb zu diesem Zweck das mit A. B. bezeichnete Terrain auf der Karte Nr. 2, zwischen der neuen Ueberführung auf der Grafenberger Strasse am Wehrhahn und der neuen Ueberführung an der Buscher Mühle, welches hinreichend gross für den ausgedehntesten Bahnhof

ist, welches die erforderlichen langen geraden Strecken vor den beiden Enden des Bahnhofs bietet, und bereits Eigenthum des Staates ist. Hier ist deshalb, nach meiner Ansicht, der einzig zweckmässige Platz für einen Centralbahnhof.

Als Ergänzung zu dem Centralbahnhof sind Lokal-Stationen für den Lokal- und Güterverkehr im südlichen, nördlichen und östlichen Theil der Stadt erforderlich, und zwar nicht nur für den jetzigen Verkehr, sondern auch mit Rücksicht auf den zukünftigen. Aenderungen werden vor Allem dadurch nöthig werden, dass Vorkkehrungen zu treffen sind, um die bestehenden Bahnen theilweise in Sekundärbahnen für den durchgehenden Massengüterverkehr, der an Düsseldorf vorbeigeführt wird ohne den Centralbahnhof zu berühren, umzuwandeln, und um eine neue Linie vom Centralbahnhof aus am projectirten Hafen und dem Rheindamm entlang bis zur Bergisch-Märkischen Bahn zu erbauen.

In dieser Weise wird soviel als möglich eine Trennung des Güter- vom Passagier-Verkehr herbeigeführt werden, während die Bahnen die grossen und in Zunahme begriffenen industriellen Etablissements direct mit den nöthigen Rohmaterialien versorgen und deren Fabrikate übernehmen können. Es werden dadurch namentlich die am Rhein gelegenen Etablissements zunehmen, weil eine directe Verbindung derselben durch die Bahn mit der Schifffahrt hergestellt wird.

Innerhalb der Grenzen der Stadt und ihrer künftigen Entwicklung sind die Niveau-Kreuzungen der Bahnen und Strassen auf allen Strecken ganz abzuschaffen resp. zu vermeiden, und ist dies bei den bestehenden Bahnen durch Ueberbrückung derselben herbeizuführen.

Von diesen Grundsätzen ausgehend, habe ich die Skizze Nr. 2 vorgeschlagen. Es bietet sich behufs Benutzung der bestehenden Bahnstrecken nur eine besondere Schwierigkeit, und diese liegt in der Benutzung der Linie der Bergisch-Märkischen Bahn, welche jetzt, mit verschiedenen Strassen-Niveaureuzungen, von der Niveau-Kreuzung der Cöln-Mindener Bahn durch die Stadt, die Haroldstrasse und den Schwanenspiegel entlang zur Bergerallee und zum Rheinwerft führt. Ganz abgesehen von allen Diskussionen, welche sich an diese Frage knüpfen mögen, muss ich nach sorgfältiger Prüfung derselben meiner entschiedenen Ueberzeugung Ausdruck geben, dass im Interesse des hiesigen Eisenbahnwesens, speziell

zum Nutzen der Bergisch-Märkischen Bahn selbst, und im Interesse von Düsseldorf und seiner Zukunft eine vollständige Aenderung hier erfolgen muss.

Schon jetzt, aber noch weit mehr für die Zukunft, wenn ein grosser Express- und internationaler Verkehr, mit einem grossen schweren Güter-Verkehr sich entwickelt hat, ist es ein Unding, dass eine Linie dem Niveau entlang über die Strassen der Stadt weggeht, wie es zwischen dem Rheinwerft und dem Bahnhof bei der Königsallee der Fall ist. Der nördliche und der südliche Theil der Stadt ist dadurch auseinandergerissen, es sind dadurch schon manche Unglücksfälle passirt, und sind solche auch für die Zukunft noch mehr zu befürchten. Für Fussgänger und Fuhrwerke aller Art entsteht sehr viel Stockung im täglichen Verkehr gerade an einer Stelle der Stadt, wo derselbe sehr lebhaft ist. Der Tramway-Verkehr wird fast unmöglich gemacht. Die Infanterie- und die Kavalleriekaserne werden von einander getrennt, und für die Truppen, welche in die Kasernen oder auf die Golzheimer Haide marschiren, entstehen grosse Verzögerungen.

Die Beibehaltung dieser Strecke in irgend einer Form, sei es als Haupt- oder Sekundärbahn, ist einfach unerträglich, und steht weit hinter dem doch so grossen Fortschritt im Eisenbahnwesen unserer Zeit.

Ich habe mich eingehend mit der Frage beschäftigt, wie diesem Uebelstand abgeholfen werden kann. Will man den Bahnhof und die Strecke in ihrer gegenwärtigen Stellung beibehalten, so kann man zwei Wege einschlagen. Die Linie wird theilweise 3—4 Fuss niedriger als der Perron gelegt, und die Strassen, welche die Linien kreuzen, werden überführt, oder man erhöht die ganze Linie durch eiserne Pfeiler oder gemauerte Bogen von der Cölner-Chausee an auf eine zweckmässige Höhe mit der aufsteigenden Linie bis zur Rheinbrücke bei Hamm. Ich muss aber diese beiden Aushülfsmittel verwerfen, nicht nur wegen der Nachteile, welche dadurch einem der bestgelegenen Stadttheile, in welchem sich das neue Ständehaus und der Schwanenspiegel befinden, und den Hausbesitzern zugefügt werden, sondern auch aus dem praktischen Grunde, dass während der Ausführung irgend welcher derartiger Aenderungen, um den Verkehr aufrecht zu erhalten, zwischen der Brücke bei Hamm und dem Centralbahnhof eine Aushülfslinie hergestellt werden müsste. Selbst wenn eine derartige, bedeutende Kosten verursachende,

Aenderung hergestellt wäre, so würde sie doch nach meiner Ansicht sich nicht einmal für den jetzigen Verkehr, und noch weniger für den zukünftigen eignen.

Unter diesen Umständen scheint mir die natürliche Lösung dieser Frage die zu sein, dass eine zweckmässige, auf höherem Niveau ausgeführte Strecke (und zwar nicht bloß als Aushülfslinie) von dem vorgeschlagenen Centralbahnhof aus bis zur Rheinbrücke bei Hamm mit Ueberbrückung der betreffenden Eisenbahnlilien und Strassen hergestellt wird. Eine solche Linie ist für den internationalen Expressverkehr durchaus nothwendig, sie giebt dem ganzen Düsseldorfer Eisenbahnnetz erst feste Gestaltung, wodurch ohne Zeitverlust und während es noch möglich ist, die Gelegenheit geboten wird, den Bauplan für das künftige Düsseldorf auf breiter und fester Grundlage festzustellen.

Ich mache desshalb den Vorschlag, der auf der Karte Nr. 2 dargelegt ist:

1. Die Bergisch-Märkische Linie von der Cöln-Mindener Niveau-Kreuzung an bis zum Rheinwerft muss abgeschafft werden, während die alte Cöln-Mindener Kopfstation, welche für den durchgehenden und Hauptverkehr ganz ungeeignet ist, mit ihren Curvenlinien nach dem Central-Bahnhofe nur für den Lokal-Verkehr, für Personen und Güter nach dem südlichen Stadttheil, beibehalten wird. Die Cöln-Mindener Linie vom jetzigen Bahnhof aus bis zur Cölner-Chaussee sollte entweder ganz aufgegeben werden, oder nur als Sekundärbahn für die Lieferung von Rohmaterialien, oder zur Empfangnahme von Gütern aus den anliegenden Fabriken und Werken benutzt werden, wobei vielleicht eine Haltestelle für den Personenverkehr angebracht werden könnte.

2. Von einem geeigneten Punkt der Bergisch-Märkischen Bahn aus, in hohem Niveau, östlich vom Fort bei der Hammer Brücke, wäre bei dem Burghof in Bilk nördlich von dem neuen Garnisons-Lazareth in der Nähe der Färberstrasse eine neue Strecke anzulegen, die nach einer Biegung bei der Eisengiesserei von Limon Fluhme & Co., westlich von der früheren Gussstahlfabrik von Poensgen, Giesbers & Co. über die bestehenden Linien der Cöln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn geführt werden muss, und von da der zu überführenden Cölner-Chaussee und der jetzigen Cöln-Mindener Hauptbahn entlang, bis zum Centralbahnhof, wie auf Karte Nr. 2 vorgezeichnet ist.

Diese Strecke wäre auf einem hohen Damm zu erbauen, der über die Eisenbahn- und Tramway-Linien und über die Strassen hinwegginge. Dass dieselbe zweckmässig ausgeführt werden könnte, davon habe ich mich selbst persönlich an Ort und Stelle überzeugt.

Von dieser Strecke aus, in der Nähe des Etablissements von Limon Fluhme & Co., schlage ich eine Verbindungslinie mit der bestehenden Bergisch-Märkischen Haupt-Strecke bei der Bruchstrasse, gleichfalls auf einem erhöhten Damm vor, welche für den durchgehenden Güter-Verkehr und einen direkten Verkehr auf der Strecke Neuss-Elberfeld-Barmen, der nicht nothwendig die Central-Station zu passiren hätte, benutzt werden könnte.

Diese Verbindungslinie von der Bruchstrasse aus bis zur Hammer Rheinbrücke wird nicht viel länger werden, als die jetzige Linie den Schwanenspiegel entlang, und da sie auch auf einem erhöhten Damm hergestellt wird, so wird sie nicht im Geringsten die Ausdehnung der Strassen der Stadt südwärts beeinträchtigen. Durch die vorgeschlagene Haltstelle oder Lokalstation bei dem Garnisons-Lazareth wird sie von grossem Nutzen für die in gewaltiger Zunahme begriffenen industriellen Etablissements in Bilk, Bilkeralth und Oberbilk werden. Die nothwendige Herstellung der Linie auf einem hohen Damme bietet ferner verstärkte Sicherheit gegen einen etwaigen Bruch des Rheindamms bei Himmelgeist.

Zur Vervollständigung des Bahnnetzes wiederhole ich die Vorschläge, welche ich schon 1873 machte. Vom nördlichen Ende des Central-Bahnhofs bei Derendorf aus ist eine Linie herzustellen, welche, wie Karte Nr. 2 zeigt, bis zu dem projectirten Rheinhafen führt, mit einer Lokalstation für den nördlichen Theil der Stadt in der Nähe der neuen Kaserne. Vom Hafen aus würde diese Linie über die Mündung des Sicherheitshafens mittelst einer Drehbrücke, den Rheindamm entlang laufend, zur jetzigen Bergisch-Märkischen Bahn an der Bergerallee führen.

Alles Vieh, das mit der Bahn für die Metzger ankommt, könnte dann direct in das Städtische Schlachthaus bei der Hafestation gebracht werden, und ebenso auch das auf dem Rhein ankommende Vieh, so dass der höchst verwerfliche und gefährliche Gebrauch, das Vieh durch die Stadt zu treiben, wegfallen würde.

Im Fall dieser allgemeine Plan zur Ausführung käme, würde der Eisenbahnbetrieb nach und von Düsseldorf unter dem einheitlichen System, durch die Vereinigung der Eisenbahnen in der Hand des Staats, mit grossem Nutzen wie folgt gestaltet werden können:

Der grosse internationale Verkehr von Frankreich, Belgien und desjenigen Theils von Holland, welcher durch die Vlissingener Linie über Venlo geht, würde sich über die verschiedenen Linien bis zur Hammerbrücke bewegen, und von da zum Centralbahnhof Düsseldorf. Die Waggonen mit Passagieren und Gepäck nach dem Norden, Osten und Südosten von Deutschland, nach Bremen, Hamburg, Berlin etc., sowie nach Russland, Oesterreich, Rumänien und der Türkei würden von den ankommenden Zügen abgekoppelt werden, um an die nach den genannten Richtungen abgehenden Züge angehängt zu werden. Zur rascheren Ausführung dieses Verfahrens würde ich ein ähnliches System von Drehscheiben und Traversen empfehlen, wie das, welches in England üblich ist, um die Unbequemlichkeiten des jetzigen Rangirsystems zu vermindern.

Ebenso würden die, aus dem nördlichen Holland, aus Bremen und Hamburg, über Derendorf oder von dem nördlichen Ende des Central-Bahnhofs anlangenden Züge von da in ähnlicher Weise nach Süddeutschland, der Schweiz, Belgien, Italien, Frankreich etc. weiter dirigirt werden.

Natürlich würde der Verkehr von Osten nach Westen und von Süden nach Norden ebenso behandelt werden.

Ein hauptsächlichlicher Vortheil dieses Betriebs würde vom militärischen Standpunkt in der Leichtigkeit, der Kosten- und Zeitersparniss liegen, mit welcher Truppen und deren Bagage direct durchgeführt werden können. Es ist dies ein Vortheil, welcher in Kriegszeiten vielleicht die nothwendigen Herstellungskosten aufwiegen würde.

In den meisten Fällen stellt sich ein grosser Eisenbahnknotenpunkt bei der Instradirung von grösseren Truppenmassen als ein Defilée dar, besonders da, wo mehrere Bahnhöfe mit Bahnniveaukreuzungen vorhanden sind. Ein solches Defilée wird aber bei einer zweckmässigen Anlage des vorgeschlagenen Centralbahnhofs ganz beseitigt, weil die Möglichkeit geboten wird, die Truppen Transporte von Osten nach Westen, Süden und Norden direkt durch Düsseldorf auf allen hier vereinigten Linien mittelst durchgehender Züge ohne Aufenthalt zu befördern.

Ich zweifle nicht daran, dass ein ruhiges und sorgfältiges Studium der Pläne Nr. 1 und Nr. 2 jeden practischen Fachmann überzeugen wird, dass bei dem gegenwärtigen Verkehr, vor Allem aber bei Betrachtung der künftigen Zunahme des Verkehrs unter einem vereinfachten, und deshalb billigeren Betrieb, der Herstellung eines zweckmässigen Centralbahnhofs in jeder Beziehung die grösste Beachtung geschenkt werden muss. Derselbe soll eine gehörige Länge in der Mitte des Terrains haben, welches zwischen dem Wehrhahn und der Ueberführung bei der Buscher Mühle liegt, und zwar so, dass die erforderliche gerade Linie für die Bahn vom Bahnhof aus an diese beiden Stellen hergestellt werden kann. Von denselben aus biegen dann die Geleise nach den verschiedenen Richtungen ab, zwei davon in scharfen Curven. Der Bahnhof muss mit Perrons für die Ankunft und Abfahrt im Niveau des Fussbodens der Eisenbahnwaggonen versehen sein, damit die Passagiere bequem, schnell und gefahrlos ein- und aussteigen können. Der Stationsraum muss selbstredend überdacht, und nach meiner Ansicht mit zweckmässigen Anbauten an der Westseite und später, wenn nöthig, auch an der anderen Seite versehen werden. Auf beiden Seiten sind im Strassen-Niveau breite Zufuhren für Fuhrwerke aller Art und für die Tramways anzubringen, und zwar mit gedeckten Räumen für die Fuhrwerke.

Ich wiederhole, dass, wie schon oben bemerkt, im Gegensatz zu vielen anderen Bahnhöfen, bei deren Anlage nicht genügend Terrain vorhanden war, und welche jetzt von anderen Gebäuden eingeengt sind, so dass eine Erweiterung beinahe unmöglich ist, hier das Terrain für den zukünftigen Centralbahnhof glücklicher Weise noch nach keiner Richtung hin bebaut ist, welche den allgemeinen Plan irgend beeinflussen könnte. Auch ist noch genügend Raum für durchgehende Geleise und etwa erforderliche Güter- und Kohlen-Stationen da. Es steht desshalb dem Entwurf eines möglichst zweckmässigen Plans für einen Centralbahnhof nichts im Wege, der nicht nur dem allgemeinen Verkehr, sowie den Ansprüchen der Militärbehörden, sondern auch den künftigen Anforderungen Düsseldorfs, dieses grossen Knotenpunktes der drei grossen Hauptlinien der Provinzen, vollständig genügen würde.

Die Rheinschiffahrt.

Hier ist nicht der Ort, um die grosse Frage der allgemeinen Verbesserung der Schiffahrt dieses grossen und schönen Flusses zu besprechen, ich will nur bemerken, dass nach meiner Ansicht die Regulirung des Rheins durch die, bei seiner Quelle befindlichen Seen sehr erleichtert wird. Aber in Folge meiner Erfahrungen in Betreff der Regulirung der Flüsse hege ich die Besorgniss, dass die Art und Weise, in der eine grössere Tiefe für die Schiffahrt bei kleinem Wasser bewerkstelligt wird, ein System, durch welches die Lage des Flusssands eines Fahrwassers geändert und derselbe durch die Gewalt des Stroms an die Ufer gedrängt wird, nur auf Kosten der Fähigkeit des Strombetts, Hochwasser aufzunehmen, erreicht wird. Das jetzt übliche Verfahren ist namentlich dann prinzipiell verwerflich, wenn, wie es hier der Fall ist, ein Fluss Treibeis führt, und aus den wärmeren südlichen Gegenden nach den kälteren des Nordens fliesst. Bei einem ungünstigen Zusammenreffen von Umständen können dadurch die schlimmsten Folgen entstehen.

Aber an dieser Stelle muss ich mich mit meinen Erörterungen auf die Nähe von Düsseldorf beschränken, auf die Nothwendigkeit und die geeignete Lage eines Hafens und einer Brücke über den Rhein.

Im Jahre 1873, nach einem 18jährigen Aufenthalt hier, und häufiger Beobachtung des Rheins, seiner Schiffahrt und des Treibeises auf dem Rhein, machte ich den Vorschlag, dass der Hafen an der Golzheimer Insel angelegt werden soll. Nach weiterem 7jährigem Studium dieser Sache muss ich an diesem Vorschlag festhalten, und empfehle desshalb das auf dem Plan Nr. 2 angegebene Project.

Der Zustand des Damms dem Rheinufer entlang, die geringen der Schiffahrt gebotenen Verladungs-Bequemlichkeiten, die Schiffbrücke, welche soviel Störung für die Schiffahrt und Anlass zu Unfällen gibt und die Anhäufung von Sandbänken am westlichen Ende der Brücke verursacht, sind ganz primitive Einrichtungen. Es nimmt desshalb alle unparteiischen Sachverständigen nicht Wunder, dass der Schiffahrtsverkehr in Düsseldorf ein immer schwächerer wird, obwohl diese Stadt als Verschiffungsort so sehr geeignet ist, nicht nur wegen der in der Nähe liegenden Fabriken, sondern auch wegen der grossen Industriebezirke in Elberfeld,

Barmen, Rittershausen, Hagen einerseits, und Gladbach, Aachen, Rheydt, Viersen andererseits.

Fügt man zu diesen Uebelständen noch die gefährliche unregelmässige Linie des Damms oder Quais an dem Extrados der Rhein - Curve, die natürliche scharfe Curve des Stroms gegenüber dem Bergerthor, und die verminderte Breite des Rheins, welche an dieser Stelle theilweise von den gemauerten Pfeilern der Schiffbrücke herrührt, welche die Sandbänke bei Oberkassel zur Folge haben, so ist dieser Zustand im höchsten Grade gefährlich und verursacht derselbe durch die Verengung des Strombettes das Festsetzen des Treib-Eises auf diesem Punkte, wie ich oft während der letzten 25 Jahre beobachtet habe. Niemals aber sah ich ein solches Festsetzen des Eises im Norden oder stromabwärts von der Stadt, dem Sicherheitshafen gegenüber, bei dem Friedhof und der Golzheimer Insel.

Die Stauung durch Eis und das Festsetzen desselben auf dem Grund scheint mir für die Sicherheit der Dämme und des Grunds und Bodens oberhalb der Stadt höchst gefährlich, aber auch für die Stadt selbst; schon aus diesem Grunde allein, ganz abgesehen von den Interessen des Handels, ist das Verlangen gerechtfertigt, dass zweckmässige und energische Maassregeln zur Abhülfe gegen diesen Uebelstand ergriffen werden.

Desshalb behaupte ich, dass ein Hafen an der Neustadt oder oberhalb derselben ganz und gar ungeeignet ist. Selbst nach geschehener Regulirung der Dammlinie in Düsseldorf und der sorgfältig ausgeführten Curven-Linien derselben, welche ich vorschlage, um die Aufnahme des Hochwassers und den Abfluss des Treibeises zu erleichtern, würden diese Quais, wenn sie auch so hoch erbaut wären, um Hochwasser und Treibeis von der Stadt fernzuhalten, doch unzweckmässig und unsicher wegen der Extrados der Curven sein und in Folge dessen wegen des raschen Laufs des Stroms an dieser Stelle. Es müssen deshalb die Schiffe in einem mit Werften in entsprechender Höhe zu versehenden geschlossenen Hafen untergebracht werden können, in welchem die Eisenbahnwaggons mit Hülfe der nöthigen Maschinen bester Construction direkt aus- und eingeladen werden können, damit das Umladen der Güter aus den Schiffen in die Waggons, oder in Fuhrwerke, auf's rascheste erfolgen kann. Ein solcher Hafen an dieser Stelle würde zu allen Zeiten, wo die Rheinschiffahrt im Gange ist, offen sein, und auch

als Sicherheitshafen dienen, wo Schiffe zur Zeit von Hochwasser und Eisgang aus- und umgeladen werden können, so dass sie sofort nach Wiedereröffnung der Schifffahrt ihre Reise mit voller Fracht wieder aufnehmen können, wodurch der durch Hochwasser dem Verkehr entstandene Schaden auf ein Minimum reduziert wird.

Ein Hafen in der Art, wie der, welchen ich auf Karte Nr. 2 auf der Golzheimer Insel skizzirt habe, würde bei richtiger Herstellung alle die erwähnten Vortheile besitzen, und auch für die Zunahme des Verkehrs eine Erweiterung zulassen, so dass, wie ich es in meiner Skizze im Jahr 1873 vorgeschlagen habe, das Haupt-Steuer-Amt, Schuppen und grosse Waarenniederlagen nebst einer Haltstelle für Eisenbahngüter-Züge noch angebracht werden könnten. In dieser Weise könnte die Verbindung der Eisenbahn mit der Schifffahrt mit Leichtigkeit und mit dem grössten Nutzen für Produzenten, Konsumenten und Transportanstalten hergestellt werden.

Die Verbesserung des Rheins und seiner Schifffahrt jetzt energisch vorzunehmen, wird von der Regierung beabsichtigt; sie muss unter allen Umständen zur Ausführung gelangen, wenn das Ziel erreicht werden soll, Landwirthschaft und Industrie so zu heben, dass die Konkurrenz mit dem Ausland in dem Maasse, zu welchem Deutschland befähigt ist, bestanden werden kann. Der Wassertransport auf dem Rhein bei einer Minimal-Wassertiefe für die Schifffahrt von $3\frac{1}{2}$ — 4 Meter, die bis zum Meer ohne Zweifel erlangt werden kann, ist in dieser Beziehung für die westlichen Provinzen geradezu eine Lebensfrage.

Wir dürfen aber bis zu der Ausführung dieses Werks, welches leider, wie es scheint, weit mehr Zeit in Anspruch nehmen wird, als dazu nach meinen Erfahrungen als Commissioner of Public Works in Ireland nöthig ist, die Hände nicht in den Schooss legen.

Jedenfalls sollten ohne Verzug auf dem Rhein Dampfer von verbesserter Construction in Anwendung kommen, wie solche in Amerika im Gebrauch sind, mit denen nicht nur auf dem Rhein, sondern auch auf der See gefahren werden kann. Düsseldorf sowohl, wie die andern Rheinhäfen, hätte dann directe Verbindung zu Wasser mit den überseeischen Ländern. (Es ist dies schon in den Jahren 1845—47 durch Segelschiffe erreicht worden.) Düsseldorf, welches in Folge seiner Lage für seine Umgebung der natürliche Hafen ist, würde dann bald auch zu Wasser einen Verkehr und eine Stellung auf dem Gebiet der Rheinschifffahrt erlangen, welche

der entsprechen würde, die es gegenwärtig im Eisenbahnverkehr einnimmt.

Am Schlusse dieses Theiles meiner Denkschrift angelangt, stelle ich noch das Verlangen nach einer gleichmässig hohen Stadt-Brücke über den Rhein für gewöhnliche Wagen und Fuhrwerke, und Passagiere, wie in Rotterdam, die stromaufwärts von der neuen Kunstakademie nach Oberkassel zu errichten wäre. (Siehe die Skizze auf Plan Nr. 2). Die Brücke wäre mit einer Zufahrtsstrasse nach der Alleestrasse zu versehen. Diese Brücke hätte nicht nur als beständiges, für alle Zeiten dauerndes Verbindungsmittel mit dem linken Rheinufer, der Oberkasseler Seite, zu dienen, sondern sollte auch die Behörden in den Stand setzen, die ganz ungenügende Schiffbrücke mit ihren schlimmen Wirkungen auf den Lauf des Stroms und auf die Schifffahrt zu beseitigen, durch welche, wie ich bemerkt habe, eine Sandbank von 240 Fuss Breite in dem natürlichen Laufe, dem Bette des Stroms entstanden ist, und die ausser ihrem schlimmen Einfluss auf die Schiffbarkeit des Stroms dem Verkehr der Flösse, Boote, Dampfschiffe u. s. w. grosse Störung bereitet.

Diese bleibende städtische Hochbaubrücke in der von mir bezeichneten Lage ist aus vielen Gründen die zweckmässigste, nicht nur, weil sie eine weniger schädliche Wirkung auf den Strom ausübt, für die Rheinschifffahrt, sondern auch wegen ihres Zugangs von dem höher gelegenen Theil der Stadt in einer nahezu directen Linie mit dem Centralbahnhof, an einem Punkt, welcher nahezu der Mittelpunkt der künftig bedeutend erweiterten Stadt sein wird, und der desshalb von allen Seiten leicht zu erreichen wäre. Von dem niedriger gelegenen alten Theile der Stadt und von den Quais könnten directe Zugänge zu der Brücke führen. Von dem vorgeschlagenen Hafen kann in der Nähe des jetzigen Sicherheitshafens ein Weg zu dieser Brücke hergestellt werden. Der wichtigste Grund aber, warum ich gerade diese Stelle zur Anlage einer Brücke wähle, ist die Rücksichtnahme auf den Lauf und die Strömung des Flusses; denn hier macht der Fluss nur wenig oder gar keine Kurve, und ist ein gerader Abfluss für Hochwasser und Eis, und eine geeignete Zufahrt für Schiffe dadurch erreicht.

Der Stadtbauplan.

Indem ich die dringende Nothwendigkeit der definitiven Feststellung eines ausgedehnten Bauplans für die Erweiterung der Stadt wiederhole, hat es mich sehr gefreut zu sehen, dass Herr Stadtbaumeister Buch mit der Herstellung eines solchen Plans beschäftigt ist. So weit, abgesehen von der schwebenden Eisenbahnfrage und den am Rhein vorzunehmenden Arbeiten, eine solche Aufgabe vorgenommen werden kann, ist sie in den von Herrn Buch ausgearbeiteten Skizzen in äusserst richtiger und umfassender Weise gelöst worden.

Sobald die in erster Reihe kommende Eisenbahnfrage eine endgültige Erledigung gefunden hat, können der Stadtbaumeister und die Behörden ihre Pläne feststellen. Es beweist dies am Besten, dass ohne Verzug eine Entscheidung in der Eisenbahnfrage von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten getroffen werden sollte. — Nachdem eine endgültige Festsetzung des Plans erfolgt ist, wäre dafür zu sorgen, dass künftig bei allen Gebäuden und öffentlichen Arbeiten, die hergestellt werden, auf diesen Bauplan die nöthige Rücksicht in vollem Maasse genommen wird.

Ich glaube, dass bei den vorgeschlagenen Bauten für den Hafen und die Eisenbahnen sich wahrscheinlich für die besseren Stadttheile das Resultat ergeben wird, dass gegen Norden nach Derendorf zu, gegen Osten in der Richtung des Zoologischen Gartens nach Düsseldorf und die Grafenberger - Chaussee entlang, gegen Süden in der Nähe der Flora und Bilk und der von mir projectirten neuen Linie der Bergisch-Märkischen Bahn gebaut werden wird. Der Industrie-Bezirk wird sich wohl in der Richtung von Bilkertal, Oberbilk, Flingerbroich, dem Grafenberger Bahnhof und Gerresheim erweitern, weil in diesem Revier die industriellen Etablissements am billigsten durch die mit der Hauptbahn in Verbindung stehenden Sekundärbahnen ihre Rohmaterialien beziehen, und ihre Fabrikate befördern können. Durch die Verbindung der Eisenbahn mit dem Rhein und dem neuen projectirten Hafen an der Golzheimer Insel würde sich natürlich an dieser Stelle auch ein Mittelpunkt für den Schifffahrts- und den Grosshandels-Verkehr ergeben.

Es ist auch nicht unwahrscheinlich, dass in Folge der neuen Kaserne und der gesunden Lage bei der Kaiserswerther- und der

Rolandsstrasse auch andere militärische Gebäude im Norden der Stadt und bei dem Exerzierplatz auf der Golzheimer Haide werden hergestellt werden und vielleicht in späterer Zeit nördlich von dem projectirten Hafen, wie früher erwähnt, eine Eisenbahnbrücke erbaut werden wird.

Diese Bemerkungen über den Bauplan habe ich nur als Anhaltspunkt für eine Erörterung dieser Angelegenheit in späterer Zeit gemacht. Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass nicht nur einer zweckentsprechenden Herstellung des Bauplans, sondern auch allen Anforderungen in sanitärer Beziehung von Seiten des Stadtbaumeisters die genügende Beachtung geschenkt werden müsste. Ich möchte mir nur die Bemerkung erlauben, dass die Strassen, und besonders die Hauptverkehrswege recht breit angelegt werden mögen, und dass die Ausdehnung des Tramway-Netzes, auf welchem in Zukunft höchst wahrscheinlich der Betrieb durch Dampf-, Gas- oder andere Motoren erfolgen wird, in's Auge gefasst werde. Diese neuen Communications-Mittel werden sicherlich in der Zukunft in allen grossen Städten immer mehr Aufnahme finden. Auch kann ich nicht umhin, zu erwähnen, dass eine bessere Construction des Tramway-Oberbaus hergestellt werden sollte, damit weniger Nachtheil für die Fuhrwerke, welche die Strassen passiren, entsteht. Es ist in dieser Beziehung entschieden Abhülfe zu treffen. Auch wäre es wohl zweckmässig, dass in allen Strassen, wo nur auf einer Seite Häuser sind, die Tramway auf der anderen Seite statt in der Mitte der Strasse fährt, damit für den allgemeinen Verkehr nur eine äusserst geringe Störung entsteht.

Dass bei der Herstellung neuer Strassen in den feineren Stadttheilen kein Pflaster wie in den älteren und engen Strassen zur Verwendung kommt, ist auch höchst wünschenswerth. Dieses Pflaster verursacht zuviel Geräusch, ist schlüpfrig, schadet den Pferden und den Wägen, und macht das Fahren in jeder Beziehung höchst unangenehm.

Die Strassen sollten statt der jetzigen übermässig runden Form einen möglichst flachen Querschnitt haben, und nach dem besten Macadam-System mit geeigneter Grundlage resp. Drainirung erbaut werden. Die Oberfläche sollte aus möglichst gleichförmigen Steinen von geeigneter Qualität bestehen. Solche Macadamstrassen sind nach meinem Ermessen für den allgemeinen Strassenverkehr die zweckmässigsten. Zunächst im Range kommt Asphalt- oder Holz-

pflaster von geeigneter Construction. Ganz zu verwerfen ist aber das gewöhnliche Steinpflaster, durch welches man alle Freude am Fahren verliert und zu reiten beinahe nicht im Stande ist. Für eine Stadt mit so schönen Spazierwegen wie Düsseldorf sollte man von einer solchen Pflasterung, wenigstens in den Hauptstrassen, um jeden Preis Abstand nehmen.

Da nach meinem Plan der Bergisch-Märkische Bahnhof am Ende der Königsallee für andere Zwecke entbehrlich werden wird, so würde ich vorschlagen, dass das Terrain zu einem grossen öffentlichen Markt verwendet wird, und die Gebäude zu städtischen Zwecken, z. B. zu einer öffentlichen Börse, und einem Bazar oder Museum für die Ausstellung und den Verkauf der Fabrikate und neuen Erfindungen des städtischen Industriebezirks.

Schluss.

Am Ende dieser Skizze angelangt, in welcher ich meine Beobachtungen nach einem 25jährigen Aufenthalte hier niedergelegt habe, in einer Zeit, welche ich als eine Krisis für die Zukunft Düsseldorfs bezeichnen möchte, will ich noch aussprechen, dass ich es als eine angenehme Pflicht gegen meine Mitbürger betrachte, in der vorliegenden Frage meine Ansichten darzulegen, wie sich mir dieselben in Folge meines technischen Wissens und meiner Erfahrungen aufgedrängt haben, gleichviel welcher Werth denselben auch beigemessen werden mag. Meine Erörterungen sind die eines unabhängigen Beobachters, der zwar keine Macht und Autorität zur Ausführung seiner Vorschläge besitzt, aber von ganzem Herzen das künftige Gedeihen Düsseldorfs wünscht, einer Stadt, in der er schon so lange glücklich gelebt hat, und der fest überzeugt ist, dass die Ausführung seiner Pläne ihr zum Nutzen gereichen wird.

Was die Höhe der nöthigen Fonds zur Ausführung der vorgeschlagenen Projecte und die Mittel zur Aufbringung dieser Fonds anbelangt, so glaube ich, bei voller Anerkennung der Wichtigkeit dieser Sache, dass es verfrüht wäre, diesen Punkt zu erörtern, ehe die kompetenten Behörden sich näher ausgesprochen haben.

Ich möchte aber noch bemerken, dass es dringend nothwendig ist, den allgemeinen Bauplan baldigst festzustellen, damit Alles, was von diesem Zeitpunkt an geschieht, demselben gemäss vorgenommen wird. Für eine definitive Regelung des Bauplans ist aber die baldige Aenderung der Bergisch-Märkischen Linie und die Anlage des Centralbahnhofs die unentbehrliche Voraussetzung. Wenn dies beschlossen ist, können auch für die Herstellung neuer Werke im Laufe der Zeit und bei eintretendem Bedürfniss die nöthigen Maassregeln leicht getroffen werden.

Düsseldorf, den 3. Juli 1880.

W. T. Mulvany.

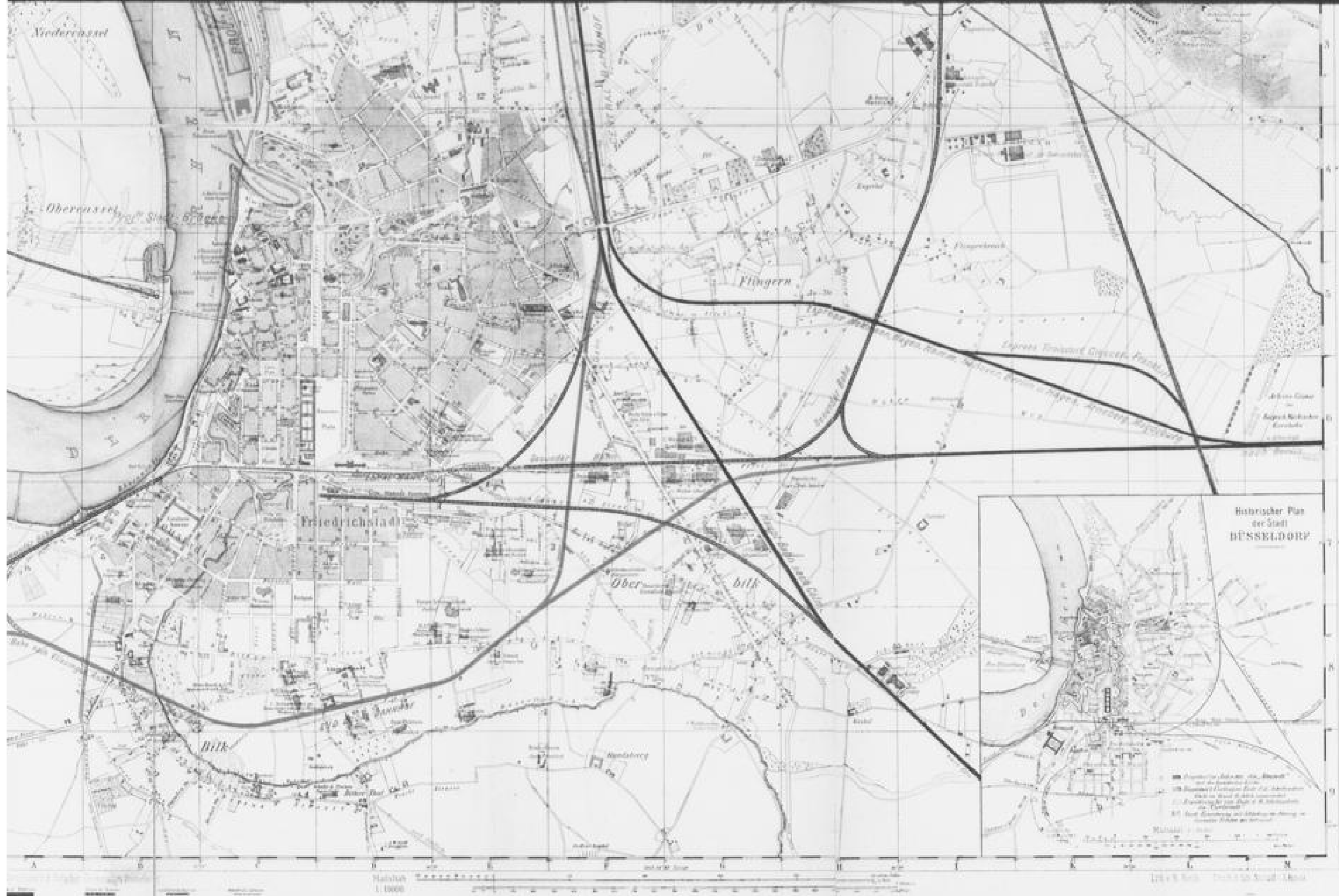
Gedruckt bei L. Voss & Co., Königl. Hofbuchdruckern in Düsseldorf.



NT

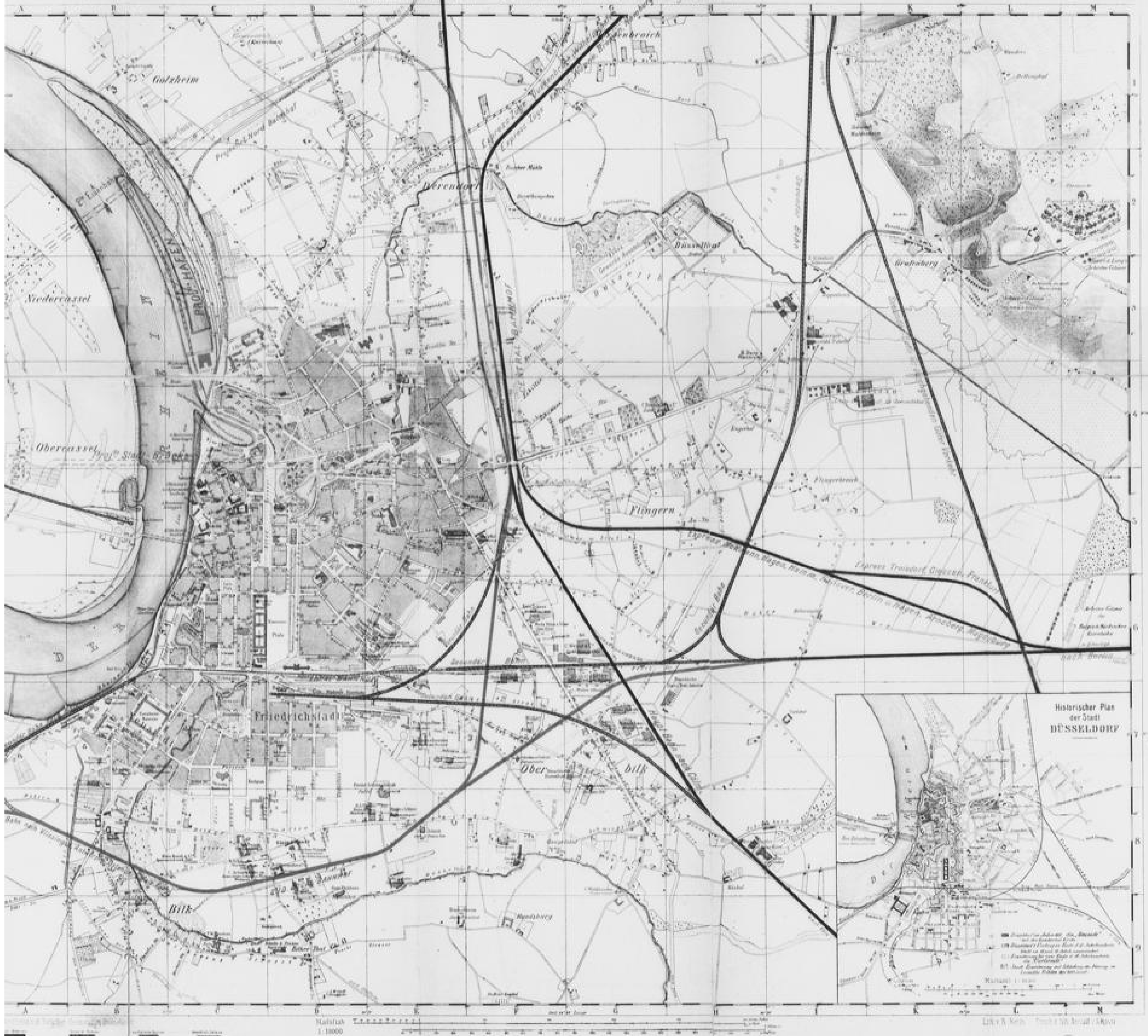
P

LANDES- u. STADT-
BIBL. DÜSSELDORF



KARTE N^o II. CENTRAL BAHNHOF - ANLAGE bei DÜSSELDORF.

mit HAFEN - PROJECT Denkschrift von W. J. Mulvany Juli 1880



Historischer Plan
der Stadt
DÜSSELDORF

Verlag v. Neumann, Neudamm (Berlin)

