

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 beigelegte, 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 planmässigen 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 Vorrassicht 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.