

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 eminentes practischer 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 Unweg 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 Rheinschiffahrt 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.