

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 Bahnlínien, 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 desshalb, 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 Vorkehrungen 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-Niveaure Kreuzungen, 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 Nachtheile, 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 Aushüfslinie 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 blos als Aushülfslinie) von dem vorgeschlagenen Centralbahnhof aus bis zur Rheinbrücke bei Hamm mit Ueberbrückung der betreffenden Eisenbahnlinien 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 Vlissinger 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 Vorthail 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 Vorthail, 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 Truppentransporte 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 Centralbahnhofes 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.
