

III. Staats-, Provinzial- und Kreis-Angelegenheiten, einschließlich Post, Telegraphie und Eisenbahn.

Wahlen zum Reichstage oder zum Preussischen Landtage fanden nicht statt.

Die Wahlperiode des diesseitigen Abgeordneten zum Provinzial-Landtage, Stadtverordneten Justizrath Courth, sowie dessen ersten Stellvertreters, Stadtverordneten Domänenrath Wolters, war mit Ende 1882 abgelaufen. Der bis Ende 1884 gewählte zweite Stellvertreter, Rentner E. Müller hatte in Folge seines Ausscheidens aus der Stadtverordneten-Versammlung die Eigenschaft als Stellvertreter verloren.

Bei der desfalligen, durch die Stadtverordneten-Versammlung erfolgten Wahl wurden die Stadtverordneten

- a. Justizrath Courth als Abgeordneter,
- b. Kommerzienrath Pfeiffer als erster Stellvertreter,
- c. Rechtsanwalt Bloem als zweiter Stellvertreter wieder- bzw. neugewählt.

Zu den Bedürfnissen der Provinzial-Verwaltung hatte die Stadt beizutragen:

1882/83	107 510 M.
1883/84	109 774 "
mithin in letzterem Jahre mehr	2 264 "

Post-Verkehr.

Die nachstehende Zusammenstellung ergibt den Verkehr bei den hiesigen Postämtern:

Es sind	abgegangen:		eingegangen:	
	1882	1883	1882	1883
1. Gewöhnliche Briefe, Postkarten, Druckfachen und Waarenproben	6 400 204 Stück	7 305 426 Stück	5 407 935 Stück	6 226 848 Stück
2. Pakete ohne Werthangabe	400 903 "	440 442 "	410 456 "	443 646 "
3. Briefe und Pakete mit Werthangabe	77 911 "	78 408 "	83 797 "	82 655 "
mit einem Werthe von	93 952 230 M.	97 984 746 M.	104 756 430 M.	100 926 630 M.
4. Postaufträge:				
a. zur Geldeinziehung und Accept-einholung	50 832 Stück	52 029 Stück	—	—
b. zur Geldeinziehung	—	—	22 736 Stück	23 718 Stück
im Betrage von	—	—	2 165 478 M.	2 257 367 M.
c. zur Accepteinholung	—	—	665 Stück	664 Stück
5. Postnachnahme-Sendungen	34 200 Stück	35 622 Stück	35 107 "	40 716 "
mit einem Betrage von	268 866 M.	292 446 M.	306 884 M.	358 362 M.
6. Post-Anweisungen	224 179 Stück	244 795 Stück	293 233 Stück	311 187 Stück
auf einen Betrag von	13 493 636 M.	14 806 470 M.	18 269 598 M.	19 736 155 M.

Es betrug die Zahl der im Stadtbezirk vorhandenen	1882	1883
amtlichen Verkaufsstellen für Postwerthzeichen	17	19
aufgestellten Briefkasten	90	92

Die Zahl der am Jahreschlusse vorhandenen Verkehrsverbindungen beträgt:

	1882	1883
I. Eisenbahnzüge mit Posttransporten		
in Orte entspringend	16	16
durch den Ort durchgehend	40	46
im Orte verbleibend	11	11
II. Posten		
in Orte entspringend	30	30
durch den Ort durchgehend	—	—
im Orte verbleibend	33	34

Telegraphen-Verkehr.

	1882	1883
Aufgegebene Telegramme	86 839 Stück	92 042 Stück
Angekommene Telegramme	85 537 "	92 225 "
Die Zahl der im Betriebe befindlichen Apparate betrug	38 "	38 "

Es betragen für Post und Telegraphie	1882	1883
die etatsmäßigen Einnahmen	912 877 M.	987 893 M.
darunter Telegrammgebühren	92 932 "	105 140 "
die Einnahme aus dem Verkauf von Wechselstempelmarken	39 916 "	42 024 "

Fernsprech-Anlagen.

Der Fernsprech-Einrichtung waren bis 16. April d. J. 73 Sprechstellen angeschlossen, darunter die städtische Verwaltung mit 7.

Eine noch lebhaftere Betheiligung scheint in Aussicht zu stehen.

Eisenbahnen.

Ueber den Verkehr auf den hiesigen Bahnhöfen sind die nöthigen Mittheilungen bis zum Schlusse dieses Berichtes nicht zu erlangen gewesen.

Bei Erstattung des vorigjährigen Verwaltungsberichtes wurde, wie dort mitgetheilt, noch über die Ausstellung des Reverses wegen etwaiger Ansprüche der Stadt gegen die königliche Eisenbahn-Verwaltung aus den zwischen der Stadt und der vormaligen Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft

am 30. November 1844
am 6. März 1846 abgeschlossenen Verträgen verhandelt.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten lehnte auf den am 27. Juni 1883 eingereichten Beschluß der Stadtverordneten-Versammlung vom 26. desjebnen Monats mittels Reskriptes vom 17. September 1883 die landespolizeiliche Prüfung und die vertragmäßige Feststellung der in den Punktationen d. d. Berlin den 4. Mai 1883, enthaltenen Zugeständnisse vor Ausstellung des Reverses ab, dessen Einsendung er binnen 3 Wochen verlangte, wenn die Verhandlungen nicht abgebrochen sein sollten.

Der Herr Minister erklärte sich dagegen bereit:

1. das Projekt für den neuen Personenbahnhof derart festzusetzen, daß der Vorplatz vor dem Empfangsgebäude neben der in der Verhandlung vom 4. Mai angegebenen Breite eine genügende Länge erhalte, um die Bismarck- und die Zimmermannstraße und eine zwischen denselben stadtseitig projektierte Mittelstraße nach Maßgabe des Projektes vom 9. Oktober 1882 in denselben einführen zu können;
2. den bestehenden Feldweg von der Bachstraße nach dem südlichen Personenbahnhofs nach der Bahnhofseite hin, d. i. in westlicher Richtung, auf 6 m verbreitern und pflastern zu lassen, falls die Stadt die Unterhaltung und Beleuchtung der Straße zc. übernehme;
3. die Wielandstraße von der Adlerstraße bis zum Central-Güterbahnhofs auf 12 m verbreitern und pflastern zu lassen, sofern durch die Verbreiterung der Ankauf von Häusern nicht bedingt und die Unterhaltung und Beleuchtung der Straße von der Stadt übernommen werde, und
4. von dem im Beschlusse der Stadtverordneten-Versammlung vom 29. Mai 1883 bezeichneten, bei dem Berg-Märk. Bahnhofs gelegenen Terrain der Stadt den außerhalb der Garteneinfriedigung liegenden Theil zu Straßenzwecken abzutreten, während der Rest der Eisenbahn-Verwaltung zur beliebigen Verwendung verbleiben müsse.

Der Herr Minister bemerkte weiter:

„Was die übrigen in dem Beschlusse der Stadtverordneten vom 29. Mai d. J. näher präzisirten Anforderungen der Stadt betrifft, so bedauere ich denselben, soweit sie über die laut Verhandlung vom 4. Mai d. J. gemachten Zugeständnisse hinausgehen, nicht entsprechen zu können.“

Die Stadtverordneten-Versammlung ließ darauf durch Beschluß vom 9. Oktober 1883 in dem Wunsche, die Bahnhofsfrage möglichst bald entschieden zu sehen, ihre Forderungen, soweit dieselben über die in jenem Reskripte enthaltenen Zusicherungen hinausgingen, fallen, bezeichnete aber das ganze Eisenbahnprojekt ohne die Sicherstellung der Ringstraße von der Neufferstraße bis zum Wehrhahn als den Interessen der Stadt nicht entsprechend und ermächtigte den Berichterstatter zur Ausstellung des Reverses für den Fall, daß jene Sicherstellung eingetreten sei. Das Letztere geschah durch die Zusage in dem Ministerial-Reskripte vom 15. Oktober 1883 unter der stadtseitig als billig anerkannten Voraussetzung, daß bei Feststellung des Straßenzuges auf die Wünsche der königlichen Eisenbahn-Verwaltung thunlichste Rücksicht genommen werde.

Daraufhin wurde der Revers mit ausdrücklicher Zustimmung der Stadtverordneten-Versammlung am 24. desselben Monats eingesandt.

Auf Grund der Punktationen vom 4. Mai 1883 wurde gemäß dem Beschlusse der Stadtverordneten-Versammlung vom 1. April 1884 mit der königlichen Eisenbahn-Verwaltung ein Vertrag abgeschlossen und Seitens der Gemeinde-Aufsichtsbehörde genehmigt, dessen wesentlichste Bestimmungen lauten:

Die Stadt Düsseldorf verpflichtet sich, die Bismarck- und die Zimmermannstraße von der Charlotten- bzw. Carlsstraße aus in einer Breite von 20 m bis zu dem Seitens des Eisenbahnfiskus anzulegenden Vorplatz vor dem Central-Personenbahnhof auf ihre Kosten zu verlängern.

Die Ausführung der neuen Straßentheile muß bis zur Betriebseröffnung der neuen Bahnanlagen vollendet sein, bzw. müssen dieselben mit diesem Zeitpunkte dem Verkehr übergeben werden können, es sei denn, daß die Stadt bis dahin die von ihr projektierte Mittelstraße von der Oststraße aus bis zum Bahnhofsvorplatz zur Ausführung gebracht haben sollte. Ist letzteres der Fall, so kann die Verlängerung der Bismarck- und Zimmermannstraße bis zum Ablauf von 5 Jahren nach Fertigstellung der neuen Bahnanlagen ausgesetzt werden, bzw. müssen die neuen Straßentheile erst mit diesem Zeitpunkt dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Hiergegen verpflichtete sich die Eisenbahn-Verwaltung:

- a. die in die Verlängerung der Bismarckstraße und
- b. die in die verlängerte Zimmermannstraße fallenden, ihr zugehörigen Terrains, einschließlich des in diese letztere Straße fallenden Theiles der Grundfläche eines der Eisenbahn-Verwaltung gehörigen Hauses, unentgeltlich an die Stadt Düsseldorf zu Eigenthum abzutreten.

Die Eisenbahn-Verwaltung machte sich ferner anheischig zu der in der Breite von 25 m anzulegenden Ringstraße auf der Strecke vom Vorplatz des Empfangsgebäudes bis zur Grafenbergerstraße, außer dem ertraglosen, demnächst frei werdenden resp. bereits früher verlassenen Bahnkörper der Köln-Mindener Eisenbahn, die neben demselben liegenden, ihr zugehörigen Terrains, soweit dieselben für die neuen Bahnanlagen entbehrlich sind, abzutreten.

Dieselbe versprach ferner bei definitiver Festsetzung der Projekte eine Einschränkung der Ringstraße in der projektirten Breite, insbesondere in dem Theile zwischen der Gerresheimer- und der Grafenbergerstraße durch die neuen Eisenbahnanlagen thunlichst zu vermeiden, während die Stadt sich verpflichtete, bei der endgültigen Festsetzung des Projektes für die Ringstraße, bezüglich deren Lage auf die Wünsche der Eisenbahn-Verwaltung ebenfalls thunlichst Rücksicht zu nehmen. Die Ausführung der Ringstraße soll spätestens binnen 10 Jahren nach Betriebseröffnung der neuen Bahnanlagen stattfinden.

Die vereinbarte Abtretung von der Eisenbahn-Verwaltung gehörigen Terrains zur Anlage von Straßen soll erfolgen, sobald einerseits die Terrains qu. für Eisenbahnzwecke entbehrlich geworden sind, andererseits die Stadt die bauliche Ausführung der Straßen in Angriff nimmt.

Sofern nach erfolgter Verlängerung bezw. Freilegung der Zimmermann-, Bismarck- und Ringstraße demnächst das der Eisenbahn-Verwaltung längs dieser Straßen verbleibende Terrain entweder von ihr selbst oder nach geschehener Veräußerung von Dritten bebaut werden sollte, verzichtet die Stadt Düsseldorf darauf, von den Bebauern die ortstatutarischen Beiträge zu den Kosten der Freilegung und der ersten Herrichtung und Befestigung der Straßen, einschließlich deren Anschlusses an andere Straßen, sowie der Ueberfahrts- und Uebertrittsbrücken zu erheben, so daß diesen Bebauern nur die Kosten für vorschriftsmäßige Anlage des Trottoirs zur Last fallen.

Dagegen blieb der Stadt das Recht vorbehalten, von den übrigen Anliegern der vorbezeichneten Straßen die vollen ortstatutarischen Beiträge zu erheben und ihnen dabei gemäß den Bestimmungen dieses Statuts auch den Werth desjenigen Terrains in Rechnung zu stellen, welches von der Eisenbahn-Verwaltung zur Anlage der Straßen hergegeben ist, weil diese Hergabe von Terrain nur mit Rücksicht auf die anderweit von der Stadt übernommenen Verpflichtungen erfolgt ist.

Die Eisenbahn-Verwaltung verpflichtete sich ferner, aus den zur Anlage des Bahnhofes Unterbill von ihr erworbenen Parzellen soviel Terrain längs der Südseite der Bachstraße an die Stadt Düsseldorf unentgeltlich abzutreten, als nothwendig ist, die gedachte Straße von dem beim Burghof gelegenen Schneidepunkte bis zur Palmenstraße auf 15 m und von dort bis zum Zufuhrwege zum Güterbahnhofe auf 12 m zu erbreitern. Die Abtretung der hierzu erforderlichen Flächen soll erfolgen, sobald die Stadt Düsseldorf die Verbreiterung der Bachstraße in der oben gedachten Ausdehnung in Angriff nimmt.

Sobald nach Inbetriebnahme der neuen Eisenbahn-Anlagen der Bahnkörper in der Haroldstraße für Eisenbahnzwecke frei wird, verpflichtete sich die Eisenbahn-Verwaltung — abgesehen von demjenigen zum Bahnkörper einbezogenen Terrain, welches ihr Seitens der Stadt Düsseldorf vertragsmäßig pachtweise überlassen war — das in der genannten Straße ihr eigenthümlich gehörende, zwischen der Neuffer- und Cavalleriestraße belegene Terrain, soweit nicht etwa Vor- und Wiederverkaufsrechte darauf haften, nach Beseitigung des Oberbaues und der Einfriedigung in dem bei der Ueberlieferung befindlichen Zustande behufs Verwendung zu Straßenanlagen an die Stadt Düsseldorf unentgeltlich abzutreten.

Dagegen verpflichtete sich die Stadt, von den der Eisenbahn-Verwaltung gehörigen Grundstücken ortstatutarische Beiträge mit Ausnahme der Kosten für die vorschriftsmäßige Anlegung der Trottoirs nicht

zu erheben, mögen die Terrains von der Eisenbahn-Verwaltung selbst oder nach geschehener Veräußerung von Dritten bebaut werden.

Ferner verpflichtete sich die Stadt, im Falle einer Verschiebung der südlichen Fluchtlinie der Verbindungsstraße zwischen der Cavallerie- und Neuperstraße dafür Sorge zu tragen, daß die vorbeschriebenen Bahngrundstücke nicht verkleinert und nicht von der Straße abgeschnitten, bezw. solche Anlagen auf der Straße errichtet werden, wodurch der Zugang zur Straße erschwert wird.

Durch Vertrag vom 22. Dezember 1869 hatte die Stadt Düsseldorf der Berg.-Märk. Eisenbahn-Gesellschaft theils zur Anlage des derzeitigen Stationsgebäudes der Berg.-Märk. Eisenbahn, theils zur Anlage des Bahnhofsgartens einen Terrainstreifen abgetreten, welchen die Eisenbahn-Verwaltung nach Verlegung der Bahnhöfe theilweise, d. i. soweit er nicht die Grundfläche des Empfangsgebäudes bildet oder als Vorgarten vor dem Gebäude eingefriedigt ist, an die Stadt Düsseldorf unter der Bedingung zurückgibt, daß die Fläche Seitens der Stadt nur zu Straßenterrain benutzt werden darf. Die Mehrkosten an Unterhaltung und Beleuchtung, welche etwa dadurch entstehen möchten, daß in Folge Ausführung der neuen Bahnanlagen einzelne städtische Straßen neu hergestellt, verlängert oder unter- resp. überführt werden, fallen der Stadt Düsseldorf zur Last.

Damit haben die langen und schwierigen Vorverhandlungen Behufs Wahrung der städtischen Interessen bei Umänderung der Bahnhofsanlagen im hiesigen Stadtbezirke einen zwar den Wünschen der Stadtverwaltung und Vertretung nicht voll entsprechenden, aber bei der kritischen Lage und der allseits betonten Nothwendigkeit, die definitive Entscheidung endlich herbeizuführen, immerhin nicht unbefriedigenden Abschluß gefunden, und eine Neugestaltung der öffentlichen Verkehrseinrichtungen gesichert, welche hoffentlich auf lange Zeit allen berechtigten Ansprüchen genügen wird.

Am 24. November 1883 ist über die in den landespolizeilichen Prüfungsterminen in den Monaten Oktober und November ausgesprochenen Wünsche der Stadt eine im Allgemeinen günstige Entscheidung ergangen, und für die Theilstrecken Hamm-Bilkerbahnhof-Zimmerstraße und Central-Güterbahnhof-Gerresheim das Offenlegungsverfahren durchgeführt worden.

Bezüglich der ersteren Strecke fanden die sämtlichen Anträge der Stadt Annahme, bezüglich der zweiten dagegen in den meisten Fällen nicht. Die Entscheidungen der königlichen Regierung für diese Strecke stehen noch aus.

Nachdem in diesem Frühjahr das Bureau für die Bahn-Neubauten hier selbst eingerichtet, und der Grunderwerb im Wege des gültigen Ankaufes erheblich vorgeschritten ist, darf darauf gerechnet werden, daß die Arbeiten selbst noch im Herbst beginnen.

Mit den Eigenthümern der in die zum Central-Personenbahnhofs projektirte Mittelstraße fallenden Grundflächen sind Abkommen getroffen und durch die Stadtverordneten-Versammlung durch Beschluß vom 13. Mai d. J. genehmigt worden, welche deren Ausführung sichern.

Justizsachen.

Die große wiederholt beklagte Verzögerung in der Straf- und bürgerlichen Rechtspflege, welche hier bisher bestand, scheint ihr Ende erreicht zu haben.

Handelsregister.

Es waren eingetragen am Schlusse des Justizjahres	1882	1883
Handelsfirmen	1 617	1 649
Handelsgesellschaften	495	516
Prokuren	413	444
Genossenschaften	7	5
Waarenzeichen	66	71
Muster	231	266