



I.

Geschichtliche Entwicklung der Rheinischen Bahn-Gesellschaft.

Die bevorstehende Eröffnung der festen Rheinbrücke bei Düsseldorf und der Kleinbahn Düsseldorf-Krefeld zwingt unwillkürlich zu einem historischen Rückblick auf die Verhandlungen, welche seit nahezu einem halben Jahrhundert seitens der Vertreter der betheiligten Gemeinden und des Handelsstandes im Verein mit den staatlichen Behörden und unterstützt durch hervorragende Männer mit weitausschauendem Blick und gemeinnütziger Gesinnung geführt worden sind, um eine zweckentsprechende Verbindung des linksrheinischen Theiles des Regierungsbezirks Düsseldorf mit dem rechtsrheinischen und insbesondere der Regierungshauptstadt herzustellen.

Die außerordentliche Bedeutung einer Verbindung der beiden Rheinufer bei Düsseldorf hatte man schon in den 30er Jahren erkannt. Als im Juli 1837 dem Magistrat mitgetheilt wurde, daß das Project einer stehenden Brücke — Schiffbrücke — bald verwirklicht werden solle, sprach die städtische Behörde in einer Immediateingabe Seiner Majestät dem Könige ehrfurchtsvollen Dank aus mit Rücksicht „auf das hochwichtige Interesse, welches die Wohlfahrt der treuen Stadt an der Ausführung des herrlichen Projectes nimmt“.

Die Einweihung der Brücke, deren Kosten auf 40 000 Thaler veranschlagt waren, fand am 30. October 1839 statt und verursachte der Stadt, wie aus culturhistorischem Interesse hier erwähnt sein mag, nach dem Festsetzungsbeschlusse der Königlichen Regierung eine Ausgabe von 99 Thaler 9 Sgr. 5 Pfennig. Die Schiffbrücke hat übrigens

ihren ursprünglichen Standort gewechselt; im Jahre 1853 wurden seitens der Staatsregierung Verhandlungen wegen Verlegung der Brücke nach dem jetzigen Brückenkopfe am Zollthore eingeleitet. An den Kosten der Verlegung, die auf 27550 Thaler veranschlagt waren, betheiligte sich die Stadt Düsseldorf mit 4150 Thalern, außerdem stellte sie einen Bauplatz zur Gröfse von 30 Ruthen behufs Anlage eines Salzmagazins vor dem Bergerthore zur Verfügung. Die Verlegung selbst erfolgte im Jahre 1856.

Die ersten Versuche zur Erlangung einer festen Brücke fallen in das Jahr 1849. Am 8. April 1849 giebt der Verwalter des Oberbürgermeisteramtes, Graf von Villers, der Regierung Mittheilung von einer Eingabe des Justizrathes Evelt. Dieser hatte nämlich beantragt, dafs die Kettenbrücke, welche der Staat zur Verbindung des rechten und des linken Rheinufer über den Rheinstrom zu legen beabsichtige, nicht in Köln, sondern in Düsseldorf gebaut werde, und es war zur Begründung betont worden, dafs die uralte Verbindung zwischen Norddeutschland und Belgien-Frankreich stets über Düsseldorf geführt habe. Die Eingabe hatte aber keinen Erfolg; die Regierung eröffnete der städtischen Behörde, dafs sie aus volkswirthschaftlichen und fortificatorischen Gründen der Errichtung einer Brücke bei Köln den Vorzug geben müsse, abgesehen davon, dafs die Stromverhältnisse bei Düsseldorf den Bau einer stehenden Brücke sehr erschweren würden; übrigens sei der Brückenbau nicht seitens des Staates, sondern von einer Actiengesellschaft geplant.

Die mannigfachen zu Beginn der 50^{er} Jahre geplanten Eisenbahnunternehmungen gaben den Anlafs, die Bestrebungen auf Herstellung einer bequemen Verbindung der rechten Rheinseite mit dem gewerbfleißigen linken Rheinufer energisch aufzugreifen.

Im Jahre 1852 bildete sich unter Vorsitz des Oberbürgermeisters Hammers in Düsseldorf ein Comité, das eine directe Eisenbahn-Verbindung zwischen Düsseldorf und Krefeld anstrebte und den von einer Kölner Gruppe geplanten Bau der Linie Köln-Krefeld via Neufs lebhaft bekämpfte. Der Staat lehnte den Bau der auf 500000 Thaler veranschlagten Strecke Düsseldorf-Krefeld ab. Das Comité arbeitete aber sehr rührig; es veranlafste die Stadt Düsseldorf zur Zeichnung von Actien im Betrage von 25000 Thaler und brachte durch energische Agitation in kurzer Zeit ein Actienkapital von 100500 Thaler auf. Nunmehr zeigte sich die Regierung geneigt, den Bau und Betrieb für Rechnung des Staates zu übernehmen, falls die Actionäre dem Staate für den nicht gezeichneten Rest des Baukapitals die Priorität bis zu 3½ % einräumen wollten. Das Interesse der Antheilscheinzeichner erlahmte aber allmählich; man hatte angenommen, dafs der Bau der Linie Düsseldorf-Krefeld die Herstellung einer Verbindung Köln-Krefeld ausschliessen würde. Als man sich in dieser Annahme getäuscht sah, wurden einzelne Zeichnungen zurückgezogen. Am 7. März 1853 verfügte der Handelsminister, dafs mit dem Kölner Consortium abgeschlossen und mit dem Düsseldorfer Comité nicht weiter verhandelt werde, dafs aber auf eine Zweigbahn von der Neufs-Krefelder Strecke nach Düsseldorf thunlichst Rücksicht genommen werden solle. Das Kölner Consortium erklärte sich zur Erfüllung dieser Bedingung bereit. Infolgedessen richtete das Düsseldorfer Comité am 13. Juni 1853 an den Handelsminister eine Vorstellung, in

welcher gebeten wurde, daß 1. die Verbindungsbahn zwischen Heerdt-Oberkassel und der Neufs-Krefelder Bahn in ganz directer Linie von Düsseldorf nach Krefeld gelegt und 2. directe Züge zwischen Krefeld und Düsseldorf ohne Wagenwechsel eingerichtet werden sollten. Die Wichtigkeit einer directen Verbindung der beiden Städte Krefeld und Düsseldorf hatte man also schon vor mehr als 40 Jahren erkannt! Am 30. Juli 1853 wurde die Cabinetsordre unterzeichnet, mittels welcher der Kölner Gruppe „die landesherrliche Genehmigung zur Anlage einer Eisenbahn von Köln über Neufs nach Krefeld nebst einer von dieser Bahn zwischen Krefeld und Neufs abgehenden Zweigbahn zum Anschlusse an die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn zwischen Neufs und Oberkassel“ ertheilt wurde.

Nachdem die Vermessungsarbeiten fertiggestellt waren, richtete am 1. Februar 1854 die städtische Verwaltung zu Düsseldorf die Bitte an die Königliche Regierung, für den alsbaldigen Ausbau der Zweiglinie eintreten zu wollen. Diesem Wunsche konnte aber nicht entsprochen werden. Der Handelsminister verfügte nämlich im Juli 1854, daß die Entscheidung über den Bau der Zweigbahn noch ausgesetzt werden müsse, da es rathlich erscheine, zunächst die Hauptbahn fertigzustellen und in Betrieb zu nehmen. Wieder verstrich mehr als ein Jahr, ohne daß der Bau der Zweigbahn gefördert wurde. Die Hauptbahn war zwischenzeitlich vollendet, und in Düsseldorf sowohl wie in den bergischen Kreisen trat die Besorgniß auf, die Zweigbahn solle überhaupt nicht in der Weise gebaut werden, daß den in den Vorverhandlungen gründlich motivirten Interessen des bergischen Landes Rechnung getragen werde.

Diese Besorgniß erwies sich nur als zu begründet. Als nämlich im November 1855 die städtische Verwaltung zu Düsseldorf in einer erneuten energischen Vorstellung an den Handelsminister auf Erfüllung der von der Köln-Krefelder Bahn gegebenen Zusage drängte, rescribte der Handelsminister unter dem 20. December 1855, daß eine directe Verbindung zwischen Düsseldorf und Krefeld, welche etwa bei Osterath die Hauptbahn erreiche, mit Rücksicht auf die Anlagekosten von 150 000 Thaler und die jährlichen Betriebskosten der Köln-Krefelder Bahn nicht zugemuthet werden könne, und daß den bestehenden Interessen vollauf durch Herstellung einer Anschlußcurve zwischen der Krefeld-Neufser und der Neufs-Düsseldorfer Linie Rechnung getragen werde. Die Düsseldorfer Interessen erhielten aber mittelbar eine Förderung durch die Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn. Letztere machte nämlich gegen die Anlage der geplanten Anschlußcurve so gewichtige Bedenken geltend, daß der Handelsminister im Februar 1856 das Eisenbahn-Commissariat zu Köln beauftragte, eine directe Linie zu projectiren, welche Düsseldorf von der Rheinstation (Oberkassel) aus auf dem nächsten und directesten Wege mit der Neufs-Krefelder Linie verbinde, den Anschluß an dieselbe etwa in Osterath vermittele und auf die Inundationsverhältnisse gebührend Rücksicht nehme. Dieses Project führte aber nicht zu einem Ziele. Am 16. Juni 1857 beschloß sogar die Generalversammlung der Köln-Krefelder Bahn eine Abänderung des Statuts, um von der Verpflichtung zur Herstellung der Zweigbahn entbunden zu werden. Der

Beschluß fand aber nicht die Genehmigung der Behörden. Auf Grund einer Eingabe der städtischen Verwaltung zu Düsseldorf und der gutachtlichen Berichte der Regierung und des Oberpräsidenten verfügte der Handelsminister am 22. December 1857, daß die Köln-Krefelder Bahn von ihrer Verpflichtung zwar nicht entbunden werden könne, indess mit Rücksicht auf ihre misßliche finanzielle Lage von der Ausführung einstweilen noch absehen dürfe.

Die Städte, welche die Verbindung ersuchten, waren also angewiesen, weiter zu warten. Wiederum drohte der Ausführung der Linie im nächsten Jahre Gefahr. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln wollte nämlich die geplante Fusion mit der Köln-Krefelder Eisenbahn davon abhängig machen, daß die in der Concessionsurkunde vorgesehene Verpflichtung zur Herstellung der Zweigbahn aufgehoben werde.

Die städtische Verwaltung zu Düsseldorf legte daher im Juli 1858 in einer Eingabe an den Handelsminister gegen die Genehmigung dieser Bedingung energisch Verwahrung ein. Der Einspruch blieb aber ohne Erfolg. Nach mehrjährigen Verhandlungen wurde durch Allerhöchste Cabinetsordre vom 23. Januar 1860 die Verschmelzung des Unternehmens der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem der Köln-Krefelder Bahn genehmigt, mit der Maßgabe, daß innerhalb 15 Jahren die Anforderung zum Bau der Zweigbahn von Krefeld nach Düsseldorf überhaupt nicht, nach Ablauf dieser Frist aber nur bei dem Nachweise eines praktischen Bedürfnisses und bei einem jährlichen Reinertrage von sechs Procent des in dem Gesamtunternehmen angelegten Kapitals verlangt werden dürfe.

Ungeachtet dieser nicht erwarteten, ungünstigen Entscheidung setzte man in den interessirten Kreisen die Bemühungen fort, eine bessere Verbindung mit Krefeld und seinem Hinterlande zu erhalten, und man zog in den nächsten Jahren namentlich auch wieder das Project einer festen Brücke bei Düsseldorf in die Agitationsthätigkeit hinein. Schon am 30. December 1859 hatte der rührige Handels- und Gewerbeverein für Rheinland und Westfalen mit dem Sitze zu Düsseldorf die Unterstützung der städtischen Verwaltung für das Brückenbauproject erbeten. In der Eingabe des Vereins war auf die rapide Entwicklung der Bergisch-Märkischen Bahn hingewiesen, welche sogar die Einrichtung einer Trajectanstalt bei Düsseldorf in Aussicht genommen hatte. Die Kosten der Brücke waren auf 2 bis 3 Millionen Thaler veranschlagt. Der Handelsminister hatte aber erklärt, mit Rücksicht auf die unsichere politische und finanzielle Lage des Staates dem Antrage zur Zeit nicht näher treten zu können.

Inzwischen war das Bedürfnis einer besseren Communication zwischen der Bergisch-Märkischen und der Aachen-Düsseldorfer Bahn, deren Endstation bekanntlich in Oberkassel lag, immer lebhafter geworden.

Der Handelsverein richtete daher am 28. August 1861 eine vortrefflich begründete Eingabe an den Handelsminister, mit der Bitte, eine feste Brücke für Eisenbahn- und Landverkehr am **Sicherheitshafen** in Düsseldorf vorzusehen und mit den Vorarbeiten die Direction der Bergisch-Märkischen Bahn zu beauftragen. Interessant sind

die Ausführungen der Eingabe bezüglich der Rentabilität der Brücke, deren Kosten auf $2\frac{1}{2}$ Millionen Thaler geschätzt waren.

»Bei der Frage, wie das nöthige Kapital aufzubringen sei, müssen wir gestehen, daß eine stehende Brücke sich in den ersten Decennien in sich selbst nicht rentiren kann. Eine Gesellschaft kann deshalb den Brückenbau nicht übernehmen, vielmehr muß dies von den direct interessirten Eisenbahnen, also im vorliegenden Falle entweder von der Bergisch-Märkischen oder Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn oder von beiden gemeinschaftlich geschehen.«

Es wird dann weiter der Vorschlag gemacht, daß die Bergisch-Märkische Bahn, als die bedeutendste und am besten accreditirte, die Beschaffung der Geldmittel mit Hülfe der interessirten Gemeinden übernehmen möge.

Zur Unterstützung der Eingabe hatte sich der Handelsverein auch an die Stadt Düsseldorf gewandt und namentlich darauf hingewiesen, daß in den Kreisen der Bahnverwaltung die Absicht bestehe, eine Brücke lediglich für den Eisenbahnverkehr über den Rhein zu bauen, und daß als Baustellen neben Düsseldorf auch Grimlinghausen und Uerdingen in den Kreis der Erwägungen gezogen seien. Die Stadtverordneten-Versammlung zu Düsseldorf beschloß daher am 1. October 1861, sich an den Kosten einer unmittelbar bei Düsseldorf zu errichtenden Brücke mit Landverkehr mit mindestens 250 000 Thaler in Bergisch-Märkischen Prioritätsactien oder mit Stammactien in noch näher festzusetzendem Betrage zu betheiligen.

Dem Projecte selbst erwachsen aber Gegner in der Deputation der Actionäre der Bergisch-Märkischen Bahn. Diese plante nämlich damals eine neue Linie Elberfeld-Deutz mit Anschluß über die Brücke nach Köln und hatte daher, um die Concession zu erlangen, das Interesse, das Düsseldorfer Project zunächst zu bekämpfen oder doch hinzuhalten. Auch neigte man in Eisenbahnkreisen mehr der Errichtung der Brücke bei Hamm zu. Am 26. April 1863 veröffentlichte daher der Düsseldorfer Oberbürgermeister Hammers eine Denkschrift, in welcher der Bau der Brücke am Sicherheitshafen im Gegensatze zu dem Projecte bei Hamm gefordert wurde. Mit Rücksicht auf die angestrebte Verschmelzung der Aachen-Düsseldorfer Bahn mit der Bergisch-Märkischen ruhten die Verhandlungen dann einige Zeit. Nach vollzogener Fusion aber minderten sich die Aussichten der Düsseldorfer Interessenten zusehends. Während nämlich bisher der Kriegsminister sich nur für die Lage der Brücke am Sicherheitshafen ausgesprochen, und während die Direction der Aachen-Düsseldorfer Bahn früher lebhaft das Düsseldorfer Project befürwortet hatte, war nach vollzogener Verschmelzung ein Widerspruch der letzteren gegen das Hammer Project nicht mehr denkbar, und bei dem großen Einflusse der Deputation mußte befürchtet werden, daß auch der Widerstand des Kriegsministers nicht ein permanenter bleiben werde.

Die städtische Verwaltung bat daher in einer Immediateingabe vom 14. August 1864 Seine Majestät den König, den Bau der Brücke nur am Sicherheitshafen gestatten zu wollen. Aber auch die Deputation der Actionäre der Bergisch-Märkischen Bahn blieb nicht müßig, sondern richtete ebenfalls eine Vorstellung an den König mit der Bitte, eine Eisenbahnbrücke bei Hamm zu genehmigen. Sie berief sich auf ein ausführliches Gut-

achten ihrer Direction, in welcher die Unausführbarkeit des Projects am Sicherheitshafen durch Hinweis auf die dann nothwendige Verlegung des Bahnhofes nach dem Wehrhahn und die Durchschneidung des Hofgartens betont wurde. Der Handelsminister ordnete nunmehr im September 1864 eine Berathung der Betheiligten unter Leitung seines Commissars an, theilte aber gleichzeitig mit, daß eine Brücke für den Wagenverkehr am Sicherheitshafen unter keinen Umständen genehmigt werden könne. Bei dieser Conferenz gab der Vertreter der Stadt Düsseldorf die Erklärung ab, daß die Stadtverordneten mit 20 gegen 2 Stimmen sich gegen den Bau bei Hamm und für den Bau der Brücke zwischen Fischershäuschen und dem Kirchhofe ausgesprochen hätten.

Bei der Stimmung der maßgebenden Behörden und bei dem Eintreten der Düsseldorfer Handelskammer und der übrigen betheiligten Gemeinden für das Hammer Project konnte der Ausgang nicht zweifelhaft sein. Die Verhandlungen zogen sich allerdings noch einige Zeit hin, vermuthlich mit Rücksicht auf die Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Kriegsminister und Handelsminister. Während der Errichtung der Brücke am Sicherheitshafen das Wort redete und zur Beseitigung der eisenbahntechnischen Bedenken eine anderweitige — übrigens auch von der Stadt Düsseldorf in der Folge als unannehmbar bezeichnete — Verbindungslinie mit dem Bahnhofe in Vorschlag brachte, trat der Handelsminister energisch für den Bau der Hammer Brücke ein und bekämpfte die Ansicht, es werde nach Eröffnung einer festen Brücke am Sicherheitshafen die Schiffbrücke illusorisch werden, denn die Entfernung von der Stadt sei viel zu weit, der Umweg viel zu groß, als daß auf eine erhebliche Benutzung der Brücke für den Landverkehr gerechnet werden könne.

Noch einmal wurde durch die Kriegergebnisse des Jahres 1866 die Entscheidung ausgesetzt. Nach dem Feldzuge aber wurde die Genehmigung für den Bau der Brücke bei Hamm ertheilt und mit dieser Entscheidung war die Möglichkeit einer besseren Verbindung der beiden Rheinufer und der Städte Düsseldorf-Krefeld wieder in die Ferne gerückt.

Die gewaltige Steigerung des gesamten Personen- und Waarenverkehrs, welche durch die Ausdehnung der verschiedenen Eisenbahnnetze der Rheinprovinz verursacht wurde, hatte zur Folge, daß gegen Ende der 60er Jahre die bestehenden Eisenbahnverbindungen den Ansprüchen des Handels und Verkehrs nicht mehr genügten. Am 28. December 1869 stellten daher die städtischen Behörden und Handelskammern der Städte Düsseldorf, Neufs, Mülheim a. d. Ruhr und Essen den Antrag an die Direction der Rheinischen Eisenbahn, eine neue Linie Neufs-Düsseldorf-Mülheim a. d. Ruhr mit einer Brücke unterhalb Düsseldorfs zu erbauen. Die Eisenbahndirection beschied aber im März 1870 die Antragsteller, daß zur Zeit keine Veranlassung vorliege, die Ermächtigung zur Herstellung einer zweiten Rheinbrücke bei Düsseldorf nachzusuchen, da Verhandlungen wegen des Baues einer festen Brücke bei Rheinhausen dem Abschlusse nahe seien.

War auch ein sofortiger Erfolg nicht zu erwarten, so ließen die berufenen Vertreter der Interessenten in ihren Bemühungen nicht nach. Im Mai 1872 beantragte der Ober-

bürgermeister der Stadt Düsseldorf in einer Eingabe an den Handelsminister unter Hinweis auf den ungeheuren Aufschwung der Industrie,

- a) der Rheinischen Eisenbahn die Concession zum Bau der Linie Barmen-Düsseldorf zu erwirken und
- b) auf eine demnächstige directe und selbständige Verbindung der Rheinischen Eisenbahn von Düsseldorf nach Neufs und Krefeld unter Erbauung einer eigenen festen Brücke unterhalb Düsseldorfs Rücksicht nehmen zu wollen.

Im October 1874 suchte die Direction der Rheinischen Eisenbahn die Genehmigung nach für die Linie Neufs-Düsseldorf mit fester Rheinbrücke bei Schellenburg-Golzheim. Den Anlaß zu diesem Antrage hatte der projectirte Bau der Linie Düsseldorf-Dortmund gegeben. Der Antrag wurde seitens der städtischen Verwaltung zu Düsseldorf durch Eingaben an den Handels- und Kriegsminister sowie an das Reichseisenbahnamt lebhaft befürwortet. Aber trotz der dringendsten Vorstellungen der beteiligten Städte und Handelskammern erfolgte zunächst eine Entscheidung nicht. Im Ministerium neigte man der Ansicht zu, die Rheinische Eisenbahn solle die Mitbenutzung der Brücke bei Hamm beantragen. Deshalb beschloß man im December 1875, persönlich in Berlin vorstellig zu werden. Der Handelsminister lehnte aber den Empfang einer Deputation zunächst ab, da vor der Entscheidung über den Antrag der Rheinischen Eisenbahn geprüft werden müsse, ob eine Mitbenutzung der Kölner Eisenbahnbrücke sowohl der Rheinischen wie der Bergisch-Märkischen Bahn eingeräumt werden könne. Wiederum zogen sich die Verhandlungen in die Länge.

Da richtete im October 1877 die Düsseldorfer Handelskammer im Vertrauen auf die huldvollen Aeußerungen Sr. Majestät des Kaisers gelegentlich Allerhöchstderen Anwesenheit in Düsseldorf eine Immediateingabe an den Landesfürsten, und diesem Vorgange folgten im November 1877 die Vertreter der Städte Krefeld, Barmen, Elberfeld und Düsseldorf mit der Bitte um Genehmigung des Bauprojectes der Rheinischen Eisenbahn. Zur wirksamen Unterstützung des Antrages begab sich sodann im December 1877 eine Deputation der beteiligten Städte und Handelskammern nach Berlin, wo sie von Sr. Majestät dem Könige, dem Handels-, dem Kriegsminister und dem Chef des Generalstabes Graf von Moltke empfangen wurde. Aus der Erklärung des Handelsministers war zu entnehmen, daß die Concessionirung der Linie Neufs-Düsseldorf und die Errichtung einer Brücke bei Düsseldorf wohl keinen Schwierigkeiten mehr begegnen werde, wenn die Rheinische Eisenbahn sich zum Baue der Zweigbahn Düsseldorf-Osterath-Krefeld verpflichten wolle. Letztere war aber zur Erfüllung dieser Auflage nicht bereit. Der Handelsminister verfügte daher Ende December 1877 eine commissarische Anhörung der beteiligten Kreise, ob von der gedachten Verpflichtung abgesehen werden könne. Infolgedessen faßte die Stadtverordneten-Versammlung zu Düsseldorf am 6. März 1878 folgenden Beschlufs:

„Stadtverordneten-Versammlung erklärt sich damit einverstanden, daß auf die directe Eisenbahnverbindung zwischen Krefeld und Düsseldorf nicht verzichtet, jedoch zugestanden werde, daß die directe Linie 5 Jahre nach Inbetriebsetzung der Strecke Düsseldorf-Neufs zu vollenden sei; daß aber sofort mit Inbetriebsetzung der Strecke Düsseldorf-Neufs ein directer Personenverkehr auf der Strecke Düsseldorf-Krefeld via Neufs ohne Wagenwechsel eingerichtet werde, daß endlich beim Bau der Brücke zwar von der Anlage eines Fuhrweges und eines Fußweges abgesehen, aber die Brücke möglichst so eingerichtet werde, daß bei später eintretendem Bedürfnis die Anbringung eines Fußweges noch möglich bleibt.“

In gleichem Sinne äußerte sich die Düsseldorfer Handelskammer. Die Verwaltung der Rheinischen Eisenbahn beharrte aber auf ihrer ablehnenden Haltung. Um das Project zu fördern, erklärten sich im Juli 1879 die Städte Barmen und Düsseldorf sowie deren Handelskammern bereit, auf den Ausbau der Zweigbahn zu verzichten; Krefeld behielt sich seine Entschliessung vor und nur die Handelskammer zu Elberfeld erklärte, an dem Projecte der Zweigbahn im Interesse der Wuppertthaler Industrie festhalten zu müssen. Mit der bald darauf erfolgten Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen, Rheinischen und der Köln-Mindener Eisenbahn wurde dann bekanntlich das Project begraben.

Aber noch einmal, etwa 10 Jahre später, wurde der Versuch unternommen, den Staat für die Herstellung einer directen Verbindung der Städte Krefeld und Düsseldorf zu gewinnen. Im October 1889 beantragte nämlich die Düsseldorfer Handelskammer bei dem Eisenbahnminister den Bau einer directen Linie Oberkassel-Heerd-Osterath-Krefeld. Die Anlage einer zweiten Brücke bei Düsseldorf wurde in dieser Eingabe nicht berührt. Die städtische Verwaltung zu Düsseldorf versprach sich daher von dem Antrage einen Erfolg nicht; sie bezeichnete zunächst den Ausbau der Linie Ohligs-Hilden für wichtiger und betonte, daß eine directe Verbindung mit Krefeld ohne gleichzeitige Herstellung einer festen Rheinbrücke keinen großen Werth besitze. Die Handelskammer zu Krefeld verfolgte indeß das Project einer directen Verbindung mit fester Brücke weiter, und auf deren thatkräftiges Betreiben richteten am 23. Juni 1890 die Vertreter der Städte und Handelskammern zu Elberfeld, Barmen, Krefeld und Düsseldorf eine Eingabe an den Eisenbahnminister, in welcher unter Hinweis auf die unhaltbaren Zustände auf dem Bahnhofe Neufs um Herstellung einer zweiten Brücke bei Düsseldorf behufs Vermittelung des directen Verkehrs zwischen dem rechten und linken Ufer des Niederrheins gebeten wurde. Als Standort für die Brücke wurde die Neustadt bezeichnet und behufs Verbindung der Städte Krefeld und Düsseldorf eine Trace über Strümp zum Anschluß an die neuangelegte Station Oppum in Vorschlag gebracht. Unabhängig von diesem Projecte hatte man in maßgebenden Kreisen Düsseldorfs aber auch den Plan wieder aufgegriffen, eine feste Brücke für den Landverkehr zu erstreben. Schon im September 1889 hatte die Düsseldorfer Handelskammer in einer ausführlich begründeten und mit reichem Zahlenmaterial belegten Eingabe an die städtische Verwaltung hervorgehoben, wie außerordentlich wichtig und dringlich die Herstellung einer festen Verbindung mit dem anderen Rheinufer sei. Die Handelskammer beantragte daher, die Stadt solle die Brücke, deren Kosten auf 2 Millionen Mark geschätzt waren, auf eigene

Rechnung bauen, wenn sich der Staat mit einem, dem gegenwärtigen Jahreszuschuß zur Unterhaltung der Schiffbrücke entsprechenden Kapitalbetrage von Mk. 500 000 betheilige.

Auf Veranlassung der städtischen Behörde legte sodann Stadtbaurath Frings in kurzer Zeit vier Projectskizzen für eine feste Brücke vor, nämlich a) am Ende der Haroldstraße, b) am Burgplatz, c) am Sicherheitshafen, d) zwischen Bäcker- und Haroldstraße. Am 4. März 1890 befaßte sich die Düsseldorfer Stadtverordneten-Versammlung mit der Eingabe der Handelskammer; sie sah aber von einer Beschlußfassung zur Zeit ab und lehnte auch den Antrag des Stadtverordneten Lueg auf Einsetzung einer besonderen Commission zur weiteren Erörterung und Bearbeitung der Sache ab. Gleichwohl berichtete Oberbürgermeister Lindemann über den Antrag der Handelskammer an den Regierungspräsidenten und bat um Mittheilung, ob auf einen Zuschuß des Staates gerechnet werden könne und um Bezeichnung der Baustellen, welche den Anforderungen der Strombauverwaltung entsprechen würden. Am 28. Februar 1891 theilte der Regierungspräsident im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten und zugleich in Beantwortung der obenerwähnten Collectiveingabe der Städte und Handelskammern vom 23. Juni 1890 dem Oberbürgermeister zu Düsseldorf mit, daß das Bedürfniß einer dem Landverkehr dienenden festen Rheinbrücke nicht zu verkennen und der Minister gerne bereit sei, den auf Verwirklichung des Planes gerichteten Bestrebungen möglichste Unterstützung angedeihen zu lassen; einem Brückenbau auf Staatskosten stünden dagegen grundsätzliche Bedenken entgegen, wohl aber könne der Stadt Düsseldorf oder einer Actiengesellschaft, die sich zur Ausführung des Baues auf eigene Rechnung entschliefse, die Berechtigung zur Erhebung eines angemessenen Brückengeldes verliehen werden. Der Regierungspräsident lud sodann zu einer Besprechung mit nachstehender Tagesordnung ein: 1. Für welche Zwecke und in welcher Art soll die Brücke hergestellt werden? 2. An welcher Stelle des Rheines soll sie erbaut werden? 3. In welcher ungefähren Höhe dürften die Kosten der Brücke einschließlich aller Nebenausgaben vorzusehen sein? 4. Wer wird der Unternehmer sein?

Auf Grund dieser Besprechung übernahm die städtische Verwaltung die Ausführung der Vorarbeiten, in deren Verlauf die Strombauverwaltung erklärte, daß von den vorgeschlagenen Baustellen nur die beiden unteren, am Burgplatz und am Sicherheitshafen, in Betracht kommen könnten, da die beiden oberen in der Stromkrümmung gelegen seien und keinen genügenden Abstand von der Einfahrt zum Hafen besäßen; ferner wurde der Fortfall der Schiffbrücke als unerläßliche Bedingung bezeichnet. Wieder zogen sich die Verhandlungen sehr in die Länge, und Aussicht auf Verwirklichung des Projects durch Ausführung seitens der Stadt war nicht erkennbar.

So lagen die Verhältnisse, als das Project von dem Commerzienrath Heinrich Lueg-Düsseldorf aufgenommen wurde, dem es gelang, in beispiellos kurzer Zeit alle sachlichen und persönlichen Schwierigkeiten zu überwinden und der, wirksam unterstützt durch das Wohlwollen der Behörden, insbesondere des damaligen Regierungspräsidenten Freiherrn von der Recke

und dessen Amtsnachfolgers Freiherrn von Rheinbaben, die Gründung der Rheinischen Bahn-Gesellschaft herbeiführte, zu deren satzungsgemäßen Zwecken die **Errichtung einer stehenden Brücke bei Düsseldorf und einer Kleinbahn von Düsseldorf nach Krefeld** gehört. Wenn, wie gehofft werden darf, mit Eröffnung dieser Verkehrswege eine neue Blütheperiode für die beteiligten Gemeinden und Kreise beginnt, dann wird die Geschichte dieses wirtschaftlichen Aufschwunges an den Namen **Heinrich Lueg** anzuknüpfen haben.

Commerzienrath Lueg hatte, bevor er mit seinem Plan in die Oeffentlichkeit trat, sich in vielfachen Conferenzen die generelle Zustimmung der Staatsbehörden gesichert. Nachdem auf seine Veranlassung der Leiter der Brückenbauanstalt der Gutehoffnungshütte, Professor Krohn-Sterkrade, im November 1894 eine Denkschrift unter Benutzung der bisher gesammelten Unterlagen ausgearbeitet hatte, unterbreitete Herr Lueg dem Regierungspräsidenten Freiherrn von der Recke den Vorschlag zur Gründung einer Actiengesellschaft mit 5 Millionen Grundkapital behufs Erbauung der Brücke und erhielt die Zusage, daß bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Abordnung eines Regierungsbaubeamten behufs Prüfung der Vorschläge des Professors Krohn erbeten werden solle.

Warme Freunde des Unternehmens waren sofort die Herren Commerzienrath Franz Haniel, Fr. Vohwinkel, A. Bagel und Beigeordneter Marx. Die Herren wurden sich bewußt, daß das Unternehmen auf der Vereinigung eines Verkehrs- und Grundstücksgeschäftes beruhen müsse, da nur auf diese Weise eine Verzinsung des Anlagekapitals der Brücke in Aussicht genommen werden könne. Am 28. April 1895 traten die erstgenannten drei Herren mit Commerzienrath Lueg zur Gründung eines Consortiums zusammen und beauftragten zunächst den Oekonomierath Döbelstein unter Mitwirkung des Landmessers Pohlig, Kaufanerbieten für Grundstücke auf der linken Rheinseite zu beschaffen; gleichzeitig wurden unter gütiger Vermittlung des Landraths Freiherrn von Schorlemer Verhandlungen mit der Gemeinde Heerdt angeknüpft, daß das im Rheinvorlande gelegene Gemeindeeigenthum zu einem mäßigen Preise dem Consortium an die Hand gegeben werden möge. Am 1. October 1895 traf Regierungsbaumeister Kauffmann zur Begutachtung des Krohn'schen Entwurfes ein. Nachdem dieser das Project namentlich bezüglich der Deichvorschiebung bearbeitet hatte, konnte am 27. November 1895 unter Vorsitz des Regierungspräsidenten und unter Theilnahme des Rheinstrombaudirectors sowie des Ministerialdecernenten der Wasserbauverwaltung Geheimen Oberbaurath Lange in eine Prüfung des Projects eingetreten werden, um die Grundlagen für die zu ertheilende Bauconcession zu gewinnen. Bei dieser Gelegenheit überreichte und erläuterte Commerzienrath Lueg die Bedingungen, unter denen das Consortium den Bau der Brücke am Sicherheitshafen für ausführbar erachte. Diese bestanden im Wesentlichen in Folgendem:

1. Die Gesellschaft erhält auf die Dauer von 75 Jahren ein Brücken- und Fährregal in der Ausdehnung von je 2 km oberhalb und unterhalb der Brücke und ist verpflichtet, eine Dampfschiffverbindung für den Personenverkehr von der Haroldstraße und der Zoll-

strafse nach dem linken Rheinufer nach Beseitigung der Schiffbrücke einzurichten. Es darf ein Brückengeld von 5 Pfennig für jeden Fußgänger erhoben werden; eine Revision des Tarifs ist nur zulässig bei dem Nachweise einer hinreichenden Rentabilität.

2. Die Staatsregierung verpflichtet sich, den Sicherheitshafen der Stadt Düsseldorf behufs Anschüttung der Rampen unentgeltlich zu überweisen.

3. Der Heerdt-Büdericher Banndeich muß nach dem Rheine zu derartig vorgeschoben werden, daß das Vorland an der Brücke höchstens noch 250 m beträgt.

4. Das Vorland muß auf Kosten der Strombauverwaltung auf etwa + 4 m D. P. abgegraben, und der gewonnene Boden muß der Gesellschaft behufs Verwendung bei der Aufschüttung zur Verfügung gestellt werden. Die Gesellschaft ist verpflichtet, das für die Abgrabung erforderliche Terrain zu erwerben.

5. Der Bahnhof Oberkassel ist hinter den neuen Banndeich zu verlegen, das verlassene Bahngelände ist der Gesellschaft gegen Zahlung von 100 000 Mk. zu überweisen.

6. Die Gesellschaft erhält die Concession zum Betrieb einer Kleinbahn von Düsseldorf nach Krefeld mit Abzweigung von Haus Meer nach Uerdingen für Personen- und Stückgutverkehr, der verlassene Bahnkörper der früheren Bahnlinie Osterath-Krefeld ist der Gesellschaft zu mäßigem Preise zu überweisen.

7. Der Gesellschaft wird behufs Ausführung der Kleinbahn, der Rampenanlagen und der Abgrabung das Enteignungsrecht verliehen.

Diese Grundzüge gaben nunmehr die Veranlassung zu überaus gründlichen Verhandlungen, welche im December 1895, im Januar und Februar 1896 mit den zahlreichen beteiligten Behörden fast ausschließlich persönlich geführt wurden und einen so erfreulichen Fortschritt nahmen, daß bereits durch Erlaß des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 26. Februar 1896 — von einigen unwesentlichen Beschränkungen abgesehen — die Genehmigung zu den Vorschlägen des Consortiums ausgesprochen werden konnte.

Es sei an dieser Stelle gestattet, sämtlichen Behörden und Beamten für die überaus rasche Förderung des Unternehmens und für die Bereitwilligkeit, mit welcher die Wünsche des Consortiums entgegengenommen wurden, aufrichtigen Dank auszusprechen. Mit der Gemeinde Heerdt war zwischenzeitlich eine Verständigung über den Erwerb von 220 Morgen Gemeindeland erzielt, und da es ebenfalls gelungen war, feste, bis zum 1. April 1896 verbindliche Angebote auf den Erwerb von etwa 1100 Morgen Terrain innerhalb der Gemeinde Heerdt zu erlangen, so wuchs die Hoffnung, daß nunmehr die langjährigen Wünsche erfüllt, und das hochbedeutsame Unternehmen zu einem befriedigenden Abschlusse geführt werden könne. Noch aber stand die Genehmigung der beiden Städte Düsseldorf und Krefeld aus. Der städtischen Verwaltung zu Düsseldorf waren die Anträge des Consortiums am 5. Februar 1896 schriftlich überreicht worden. Hiernach sollte die Stadt sich zur Zuschüttung des Sicherheitshafens und Herstellung der Rampen bezw. zur Leistung eines angemessenen Zuschusses verpflichten, ferner die Genehmigung zur Einführung der Klein-

bahn in die Stadt bis zur Haroldstraße auf 60 Jahre ertheilen und die Beleuchtung der Brücke, sowie die Versorgung der auf der linken Rheinseite zu erwartenden Bebauung mit Gas und Wasser übernehmen. In der Begründung der Anträge war auf die Vortheile hingewiesen, welche die Stadt Düsseldorf aus der Errichtung der festen Brücke und der directen Verbindung mit Krefeld unverkennbar ziehen werde: Hebung des Verkehrs, Beseitigung der Hochwassergefahr durch Verwendung staatlicher, jetzt noch disponibler Mittel, die Möglichkeit der Schaffung einer Rheinpromenade und eines Rheinquais, Werthsteigerung des städtischen Grundbesitzes an der Golzheimer Insel. Ueber die Anträge des Consortiums fanden in der Zeit vom 15. Februar bis 3. März 1896 eingehende Berathungen mit den städtischen Decernenten und Commissionen statt, in deren Verlauf sich das Consortium veranlaßt sah, seine Wünsche durch Eingaben vom 20., 22., 25., 29. Februar und 2. März 1896 zu beschränken, bezw. zu präcisiren.

Am 3. März 1896 berieth die Stadtverordneten-Versammlung über die Anträge und faßte folgende Beschlüsse:

I. Wegen der Herstellung der Brücke und der rechtsseitigen Brückenrampe.

Die Stadt Düsseldorf kauft von dem Consortium das Gelände des jetzigen Sicherheitshafens und der denselben begrenzenden fiscalischen Wege, so wie dasselbe von der Staatsregierung dem Consortium nach dem Ministerial-Erlaß vom 26. Februar 1896 überwiesen wird, für die Summe von 400 000 Mk., nachdem das Consortium auf seine alleinige Kosten

- a) eine 60 m breite Brückenöffnung auf dem rechten Rheinufer ausgeführt,
- b) die Schüttungen zur Verfüllung des Sicherheitshafens behufs Herstellung der Rampen- und Wegeanlagen und deren Anschlüsse nach Maßgabe des vom Tiefbauamte aufgestellten Lageplans und der zugehörigen Zeichnung der Profile vom 26. Februar 1896 bewirkt, wobei jedoch die Schüttung nach dem Strome zu an der jetzigen Hafeneinfahrt nach einer anderen, der Stromcorrectionslinie mehr parallelen Begrenzungslinie, nach Anordnung der Königlichen Strombauverwaltung unter möglichster Vermeidung einer Einbuchtung auszuführen ist, sowie
- c) die Berasung der Böschungs- und der Anlageflächen nach Auftrag einer mindestens 25 cm hohen Schicht Mutterbodens bewirkt, und
- d) die Kantensteine an den Böschungsseiten der Brückenrampe verlegt und das eiserne Geländer längs derselben hergestellt haben wird, unter folgenden Bedingungen:
 1. Nach Vorschrift der Stadt ist in der südlichen Rampenböschung im Zuge der Reuterkaserne oder an einer benachbarten Stelle eine Werksteintreppe von mindestens 5 m Breite zwischen den Wangen und beiderseits mit Geländer versehen anzulegen.
 2. Das Consortium erkennt das Recht der Stadt an, jederzeit und an beliebiger Stelle von der Stadt- und von der Hofgartenseite aus, Straßentrampen an die Brückenrampen anzuschließen.

3. Der Sicherheitshafen ist nach dem Strome zu, wie unter Ib angegeben, und auf Erfordern der Stadt bis zu der im Plane vorgesehenen rothen Linie zu verfallen und auf Erfordern der Stadt mittels rauhen, auf eine Steinvorlage aufgesetzten Pflasters zu befestigen.

Falls die Stadt diese Befestigung nicht fordern sollte, wird der Betrag von 400 000 Mk. um 6400 Mk. gekürzt.

4. Die Stadt behält sich bis zum 1. Juli ds. Js. die Entscheidung darüber vor, ob sie die Arbeiten bei b) bis d) selbst ausführen will. Diesen Falls geht das Eigenthum an dem gesammten jetzigen Hafengelände unentgeltlich an die Stadt über.
5. Die Gesellschaft muß dauernd in Düsseldorf ihren Sitz haben.

II. Betreffend den Bau einer Kleinbahn nach Krefeld.

Dem Consortium wird die Einführung einer Kleinbahn in die Stadt Düsseldorf über die diesseitige Brückenrampe, die Allee- und Breitestraße und nach Freilegung des Kasernen-Areals die verlängerte Breitestraße bis zur Haroldstraße, sowie der Betrieb derselben unter nachfolgenden Bedingungen gestattet:

1. Die Bahn darf im Stadtgebiet nicht mit Pferden oder Lokomotiven, auch nicht mit Motoren, welche Rauch oder Dampf nach außen entwickeln, betrieben werden. Vom Ratingerthor ab ist auch oberirdische elektrische Leitung ausgeschlossen.
2. Es soll der Stadt vorbehalten bleiben zu bestimmen, ob die Endstation für den Stückgüterverkehr am Eiskellerberg, am Ratingerthor oder auch, im Falle des Ausbaues der Bahn bis zur Breitestraße, an dieser oder der Benratherstraße sich befinden soll.
3. Die Zahl und Lage der Gleise und Weichen sowie das Profil des Oberbaues für die im Stadtgebiete gelegene Strecke der Bahn unterliegen der Genehmigung der städtischen Verwaltung.

Die Bahn ist zweigleisig und normalspurig zu bauen.

4. Das Consortium hat die Gleise auf seine Kosten und zwar vom Brückenkopf aus durch die Stadt Düsseldorf bauen zu lassen, ebenso erfolgt die Unterhaltung der Gleise und der hierdurch nothwendig werdenden Straßensanierungsarbeiten stadtseitig auf Kosten der Unternehmer. Die Reinigung der Rillen, sowie diejenigen Reinigungsarbeiten, welche durch den Betrieb der Bahn erforderlich werden, haben die letzteren zu besorgen.
5. Das Consortium räumt der Stadt Düsseldorf das Recht ein, die in der Allee- und Breitestraße sowie deren späteren Verlängerung, oder auch in der Benratherstraße gelegenen Gleise, event. nebst unterirdischer Leitung selbst oder auch durch einen Pächter bezw. Rechtsnachfolger, für jederlei Betriebsart mitbenutzen zu dürfen.

Der regelmäßige Betrieb der Linie Düsseldorf-Krefeld darf indessen hierdurch nicht beeinträchtigt werden.

Ebenso steht der Stadt die Befugnis zu, die Kleinbahngleise innerhalb des Stadtgebietes durch eigene Gleise zu kreuzen und Anschlußweichen einzulegen, eine Entschädigung hat sie hierfür nicht zu zahlen.

6. Dagegen wird an die Unternehmer für den Fall daß, und für die Zeit während welcher eine Mitbenutzung der Gleise thatsächlich erfolgt, eine Jahrespacht von 50 Pfg. pro Meter Gleise entrichtet. Die Pacht für die eventuelle Mitbenutzung der unterirdischen Leitung soll jährlich 3 % der Kosten derselben betragen. Den erforderlichen elektrischen Strom hat das Consortium der Stadt zum Selbstkostenpreis zur Verfügung zu stellen.
7. Die Fahrgeschwindigkeit in den städtischen Straßen darf ohne Genehmigung der Stadtverwaltung die Geschwindigkeit von 12 km für die Stunde nicht übersteigen.

Die Züge der Kleinbahn dürfen nur aus dem Motorwagen und höchstens 2 Anhängewagen für den Personen- und einem für den Güterverkehr bestehen.

8. Die Kleinbahn soll am Ratingerthor eine Haltestelle errichten und weitere 4 Haltestellen für die Strecke bis zur Haroldstraße mit der Stadt Düsseldorf vereinbaren.

Im Stadtgebiete dürfen nur solche Züge verkehren, welche bis Oberkassel weiterfahren bzw. von dort ihren Ausgang genommen haben.

Das Consortium darf, sobald die Fahrstrecke durchgeführt ist, auf der ganzen die Stadt durchschneidenden Linie nur noch durchgehende Fahrscheine Oberkassel-Haroldstraße ausgeben.

9. Die Unternehmer können keine Schadloshaltung für die Nachteile verlangen, welche ihnen dadurch erwachsen, daß die von der Bahn berührten Straßen, sei es wegen Pflasterung oder aus irgend einem anderen Grunde, theilweise gesperrt oder sonst für die Bahn zeitweise unbenutzbar werden.

Die Stadt ihrerseits verspricht, derartige Arbeiten mit thunlicher Beschleunigung vornehmen zu lassen.

10. Sollte die Kleinbahn nach Krefeld nicht vollendet, oder der Betrieb derselben, ohne daß höhere Gewalt vorliegt, aus irgend einem Grunde länger wie drei Monate eingestellt werden, so verfallen die in den städtischen Straßen liegenden Gleise und Leitungsanlagen ohne Gegenleistung der Stadt Düsseldorf.
11. Die Concession wird bezüglich der Strecke Brückenrampe-Ratingerthor für die Zeit der Ausübung des Brückenregals durch das Consortium oder seine Rechtsnachfolger ertheilt, bezüglich der weiteren Strecke auf die Dauer von 60 Jahren, vom Tage der Eröffnung der Brücke für den öffentlichen Verkehr an gerechnet.

Der Stadt Düsseldorf soll aber das Recht zustehen, die Strecke vom Ratingerthor bis zur Haroldstraße 30 Jahre nach der Eröffnung der Brücke, nach vorhergegangener einjährigen Kündigung, in alleinigen Betrieb zu übernehmen. Die

Unternehmer und ihr Rechtsnachfolger haben dann keinen anderen Anspruch auf Entschädigung, als den für die in den Straßen liegenden Gleise zu den von zwei von Stadt und Unternehmer zu ernennenden Sachverständigen festzusetzenden Werth.

12. Für die Mitbenutzung der städtischen Gleise zwischen Theater- und Elberfelderstraße hat das Consortium eine Jahrespacht von 50 Pfg. pro Meter Gleise zu entrichten. Wenn nach Ermessen der Stadtverwaltung eine Erneuerung dieser Gleise nothwendig wird, so erfolgt dieselbe auf Kosten des Consortiums und werden die Gleise dessen Eigenthum.

Im Falle einer Mitbenutzung durch die Stadt finden die Bestimmungen des § 6 entsprechende Anwendung.

13. Die Benutzung der städtischen Straßen soll 15 Jahre lang, vom Tage der Eröffnung der Brücke für den öffentlichen Verkehr an gerechnet, abgabefrei gestattet werden. Nach Ablauf dieser Frist hat das Consortium für die Strecke diesseits des Ratingerthors pro Zug-Kilometer eine Pacht von 5 Pfg. für die Zeit vom 16. bis 30., von 10 Pfg. für die Zeit vom 31. bis 45., von 15 Pfg. für die Zeit vom 46. bis 60. Jahre an die Stadt Düsseldorf zu entrichten.
14. Den Polizeibeamten ist die unentgeltliche Benutzung der Kleinbahn, soweit dieselbe im Stadtgebiet liegt, gestattet.

III. Betreffend die Einlegung von Gas- und Wasserrohrleitungen.

Die Stadt Düsseldorf ist bereit, Gas- und Wasserrohre über die Brücke bis zum linken Ufer zu verlegen, das Einbauen von Haupt-Gas- und Wassermessern an geeigneter Stelle zu bewirken und die Versorgung des Gebiets der Gemeinde Heerdt mit Gas und Wasser und die Beleuchtung der Brücke durch Gas zu übernehmen und zwar unter folgenden Bedingungen:

1. Die Gas- und Wasserrohre über die Brücke bis zu den Haupt-Gas- und Wassermessern, sowie diese Messer selbst werden von der Stadt Düsseldorf auf ihre Kosten beschafft und eingebaut; diese Anlagen verbleiben im Eigenthum der Stadt Düsseldorf.

Die Anlage der Rohrnetze von den Hauptmessern ab ist Sache der Unternehmer oder sonstiger Dritter.

2. Die Beleuchtung der Brücke durch Gas erfolgt durch die Stadt Düsseldorf, die Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Erneuerung der Beleuchtungskörper ist Sache der Unternehmer.
3. Die näheren Bedingungen für die Abgabe von Gas und Wasser von den Hauptmessern ab bleiben besonderer Vereinbarung vorbehalten.
4. Die Abgabe von Gas und Wasser und die Beleuchtung der Brücke erfolgt nur so lange, als entweder die Entnahme von Gas und Wasser für das Gebiet der Gemeinde Heerdt ausschließlich aus den Werken der Stadt Düsseldorf erfolgt,

oder eine Entnahme von wenigstens 200 000 cbm Gas und 200 000 cbm Wasser garantirt bleibt. Ist weder die eine noch die andere Voraussetzung vorhanden, so haben die Unternehmer die Rohrleitungen vom Beginn der Brücke auf der Düsseldorfer Seite ab und die Hauptmesser zu erwerben und der Stadt Düsseldorf die Kosten der zu erwerbenden Anlagen abzüglich 2⁹/₁₀ Amortisation pro Jahr zu erstatten.

5. Die Unternehmer haben zu garantiren, daß der jährliche Mindestconsum 2 Jahre nach Eröffnung der Brücke 12 000 cbm Gas und 12 000 cbm Wasser betragen wird.
6. Mit dem Aufhören der Gaslieferung seitens der Stadt Düsseldorf kommt auch die stadtseitige Beleuchtung der Brücke in Wegfall.

Die unter II 11 vorgesehene Beschränkung der Concession für die Kleinbahnstrecke Ratingerthor-Haroldstraße auf 30 Jahre hatte das Consortium schon vor der Beschlussfassung als unannehmbar bezeichnet, da eine Beschneidung der Einkünfte aus dem Kleinbahnbetriebe die Finanzierung des Unternehmens nach Ansicht aller Sachverständigen unmöglich machen würde. Das Consortium theilte infolgedessen am 5. März 1896 dem Oberbürgermeister Lindemann unter dem Ausdruck des Bedauerns über das Scheitern des Projectes mit, daß die Beschlüsse der Stadtverordneten-Versammlung nicht angenommen würden. Um das so mühevoll erreichte Werk nicht in der letzten Stunde zu Fall zu bringen, wurde nunmehr aus der Mitte der Stadtverordneten ein Abänderungsvorschlag formulirt und nach Zustimmung seitens des Consortiums der städtischen Verwaltung behufs erneuter Vorlage an die Stadtverordneten-Versammlung unterbreitet. Hiernach sollte — von sonstigen geringen Aenderungen abgesehen — die Concession für die Kleinbahnstrecke Ratingerthor-Haroldstraße auf die Dauer von 60 Jahren ertheilt werden und zwar für die ersten 30 Jahre für die Strecke vom Ratingerthor bis zum Kreuzungspunkte der Haroldstraße und Friedrichstraße, für die zweiten 30 Jahre für eine dann näher zu vereinbarende Linie zum Anschluß an die städtische Straßenbahn, mit der Maßgabe, daß diese letztere Linie nicht ungünstiger sein dürfe, als die Linie vom Ratingerthor bis zur Bazarstraße. Dieser Antrag wurde am 10. März 1896 seitens der Stadtverordneten-Versammlung mit 25 gegen 8 Stimmen angenommen. Eine der wichtigsten Grundlagen für den Abschluß des Unternehmens war nunmehr gewonnen. Jetzt galt es noch, die Zustimmung der Stadt Krefeld zu erhalten. Nach mehrfachen Vorverhandlungen mit dem Oberbürgermeister Küper und dem Vorsitzenden der Handelskammer Commerzienrath Seyffardt hatte das Consortium gegen Ende Februar 1896 seine Anträge der städtischen Verwaltung zu Krefeld überreicht. Diese enthielten die Bitte, daß die Stadt Krefeld die Genehmigung zur Einführung der Kleinbahn über den Ostwall bis zur Rheinstraße auf die Dauer von 60 Jahren ertheilen, die Herstellung eines Weges vom Endpunkte der verlassenen Bahnstrecke Osterath-Krefeld bis zur Ritterstraße behufs Aufnahme der Geleise auf städtische Kosten veranlassen und ein Grundstück zur Größe von etwa 1¹/₂ Morgen behufs Anlage des Bahnhofes und des Güterschuppens überweisen möge. Die Stadtverordneten-Versammlung wählte am 5. März eine Com-

mission zur Vorberathung der Anträge. Die mit der letzteren geführten Verhandlungen veranlaßten das Consortium, seine Bedingungen zum Theil einzuschränken, und es gelang nunmehr, nachstehenden Vertragsentwurf zwischen Commission und Consortium zu vereinbaren:

Zwischen dem zu Düsseldorf gegründeten Consortium Rheinische Bahn-Gesellschaft und der Stadt Krefeld wird unter der Voraussetzung, daß das vom Consortium laut Vertrag mit der Stadt Düsseldorf projectirte Kleinbahn- und Brückenbau-Unternehmen von Düsseldorf nach Krefeld mit Normalspurbreite und Stückgutverkehr zur Ausführung gelangt, folgender Vertrag abgeschlossen:

1. Die Stadt Krefeld giebt dem Consortium oder dessen Rechtsnachfolgern die Erlaubniß, diese Bahn bis in die Mitte der Stadt über den Ostwall bis zur Ecke Ostwall und Rheinstraße einzuführen. Diese Erlaubniß wird gegeben unter Vorbehalt etwaiger Rechte der Krefeld-Uerdinger Localbahn-Gesellschaft, und ohne daß der Stadt weitere Unkosten, als in diesem Vertrage anerkannt wird, erwachsen dürfen. Vorläufig ist die Einführung über die Ritterstraße, Fischelnerstraße, Neufserstraße, Kanalstraße, Ostwall ins Auge gefaßt und dem Consortium auf 10 Betriebsjahre zugesichert. Sollte es der Stadt danach gefallen, dem Consortium einen andern, nach Ansicht der Stadt geeigneten Einführungsweg auf der Südseite der Stadt zur Verfügung zu stellen, dann ist dieser unter Aufgabe der schon gewählten Linie zu benutzen.

Eine demnächstige Verlegung kann nur auf einem Zuführungswege zwischen der Gladbacherstraße und der Diessemerstraße einschließlic und auf letzterer selbst nur unter der Voraussetzung, daß sie eine für zweispuriges Gleise genügende Breite erhält, verlangt werden. Bevor die Gesellschaft genöthigt werden kann, den Weg über die Gladbacherstraße zu nehmen, soll es ihr freistehen, den Weg durch die Diessemerstraße vom Punkte *a* der beiliegenden Zeichnung ab zu nehmen unter Verzicht auf das zweite Gleise, so lange die Breite der Straße die Legung eines zweiten Gleises nicht gestattet. Bei einer von der Stadt verlangten Verlegung können dem Consortium nur die durch die Schienenverlegung und Wiederherstellung der Straßen entstehenden Kosten zur Last gelegt werden. Vorerst ist hierbei gedacht an eine Einführung durch die Kronprinzenstraße. Sollte diese ermöglicht werden, so muß die Weiterführung der Bahn auf dem kürzesten Wege — so lange die Kanalstraße besteht, auf dieser zum Ostwall erfolgen und in möglichster Nähe vor dem Vorplatz des neuen Bahnhofes in den Ostwall einmünden. In Bezug auf die Kronprinzenstraße verpflichtet sich das Consortium ausdrücklich, nach seinen Kräften auf die Unterführung derselben beim Neubau des Staatsbahnhofes hinzuwirken und für den Fall, daß dies nicht gelingt, die Aufwendungen der Stadt unter 5 in max. bis zu 50 000 Mk. nach Fertigstellung der Staatsbahnhofsanlagen zu erstatten. Gelingt die Unterführung, so hat die Stadt, wenn die Kleinbahn durchgeführt wird, dieselbe für ein Doppel-

gleise breit genug einzurichten. An den dadurch entstehenden Kosten participirt das Consortium mit einem Maximalbetrage von 50000 Mk.

2. Beide Parteien sprechen ausdrücklich den Wunsch der baldmöglichen Einführung der Bahn bis in die Mitte der Stadt aus und wollen die Erreichung dieses Zieles nach Kräften ermöglichen.
3. So lange der Uebergang über die Staatsbahn nicht möglich ist, wird dem Consortium gestattet, den Betrieb mit Umsteigen auf der südlichen Seite der Staatsbahngeleise einzurichten.
4. Innerhalb der Stadt von der Neufserstrasse ab darf die Eisenbahn nur durch elektrische Kraftzuführung betrieben werden; nach 10 Jahren gilt dies für den ganzen Stadtbezirk.
5. Die Stadt Krefeld stellt dem Consortium einen Betrag von 50000 Mk. zur Verfügung, welchen das Consortium für den Erwerb folgender Grundstücke anzulegen hat, nämlich:
 - a) eines geeigneten etwa $1\frac{1}{2}$ Morgen grossen, für Bahnhof, Güterabfertigung, Gleisanlage geeigneten Terrains;
 - b) des Grund und Bodens für den Bahnkörper der früheren Strecke Neufs-Krefeld von der Curve bis zur Ritterstrasse, wie solche in dem beiliegenden Plane mit *a c* angedeutet ist. Der Betrag, welcher bei Erwerb dieser Grundstücke erspart wird, ist der Stadt zu erstatten. Uebersteigen dagegen die Erwerbskosten den Betrag von 50000 Mk., so hat die Stadt diese Ueberschreitung bis zum Betrage der Kosten des Grundstücks zu *b* zu entrichten.

Die Stadt behält sich vor, den Erwerb der Grundstücke ihrerseits vorzunehmen.

6. Für die Dauer der Concession überlässt die Stadt Krefeld die zur Verfügung gestellten Strassen abgabefrei. Die Unterhaltung und Erneuerung der Gleise, Unterhaltung des Pflasters, soweit dasselbe durch die Unterhaltung und Erneuerung der Gleise in Mitleidenschaft gezogen wird, übernimmt das Consortium.
7. Die Erlaubniss erlischt nach 60 Jahren vom Tage der Inbetriebsetzung der Bahn. Jedoch hat das Consortium die Berechtigung, für die Dauer des Brückenregals, höchstens aber auf die Dauer von 75 Jahren im Ganzen, den Betrieb der Bahn bis zum Staatsbahndamm auszuüben. Nach diesen Terminen gehen die innerhalb der Stadt bzw. innerhalb der aufgegebenen Linie gelegenen Geleise, Einrichtungen, Gebäude, Immobilien nebst Zubehör u. s. w., soweit sie der Bahnhofsanlage und dem Bahnbetrieb dienen, kostenlos in das Eigenthum der Stadt Krefeld über. In diesem Falle hat die Stadt die Wahl, die eventl. bei Vereitelung der Unterführung der Kronprinzenstrasse vom Consortium gezahlten Beträge an dieses wieder herauszuzahlen, oder auf die Uebertragung der Gebäude mit Unterlage zu verzichten.
8. Das Consortium darf Elektrizität nur zum Betriebe und zu den Zwecken ihrer eigenen Bahn verwenden und dieselbe ohne Erlaubniss der Stadt auf keinen Fall an dritte Personen abgeben.

9. Für den Fall, daß der Betrieb der Bahn durch oberirdische, elektrische Leitung stattfindet, ist das Consortium verpflichtet, derartige Vorkehrungen zu treffen, daß dadurch die Errichtung, der Betrieb und Ausnutzung anderer elektrischer Anlagen nicht beeinträchtigt wird.
10. Auf Wunsch des Consortiums wird die Stadt darnach streben, daß längs dem Stränge oder in der Richtung der Bahn von a nach Osterath bis zur Gemeindegrenze ein Parallelweg offengelegt wird, damit — wenn der über den Bahndamm mit dem Consortium seitens der Staatsbahn abgeschlossene Pachtvertrag gelöst werden sollte — auf diesem Wege die Bahngleise gelegt werden können. Das Consortium übernimmt vorerst die Pflicht, den Versuch zum Ankauf oder dauernder Anpachtung für die Dauer der Concession zu machen.

In der Sitzung der Stadtverordneten-Versammlung vom 21. März 1896 wurde dieser Entwurf mit 21 gegen 6 Stimmen angenommen. Dieses erfreuliche Ergebniss war nicht in letzter Linie dem Eingreifen des neuernannten Regierungspräsidenten Freiherrn von Rheinbaben zu verdanken, der bei der hohen Wichtigkeit der Angelegenheit, für einen Theil seines Bezirkes, der Sitzung persönlich beiwohnte und durch seine aufklärenden und beruhigenden Mittheilungen über die Nothwendigkeit einer Unterführung der Kronprinzenstrasse und der Aufschliessung des südlichen Stadttheiles neue Freunde für das Unternehmen gewann.

Noch aber waren nicht alle Schwierigkeiten behoben.

Erst am 16. März 1896 hatte das Consortium erfahren, daß der Krefeld-Uerdinger Localbahn angeblich ein Vorzugsrecht zum Baue neuer Straßenbahnlinien innerhalb der Stadt Krefeld zustehe. Da die Stadt Krefeld die Erlaubniß zur Einführung der Bahn in das Stadtgebiet nach dem Vertrage vom 21. März nur vorbehaltlich aller etwaigen Rechte der Krefeld-Uerdinger Localbahn ertheilt hatte, das Consortium aber diese Frage wegen etwaiger Vorzugsrechte nicht in der Schwebe lassen konnte — um so weniger, da in den Prospecten zur Zeichnung von Actien auf die Einführung in das Stadttinnere hingewiesen war — so lag die Gefahr vor, daß das Unternehmen noch in allerletzter Stunde scheitern könne, wenn es nicht gelang, eine Verständigung mit der Krefeld-Uerdinger Localbahn zu erzielen. Diese Verständigung wurde durch eine Vereinbarung vom 25. März 1896 erreicht, nach welcher die Krefeld-Uerdinger Localbahn auf jeden Einspruch gegen die Einführung der Kleinbahn in die Stadt Krefeld verzichtete, und das Consortium sich verpflichtete, Billets für den Verkehr innerhalb der Stadt Krefeld nicht ohne vorherige Verständigung mit der Localbahn ausgeben zu wollen.

Hiermit waren die letzten Schwierigkeiten für die Gründung der Gesellschaft beseitigt. Die Landesbank der Rheinprovinz hatte sich schon einige Zeit vorher zur Hergabe eines Darlehens von 6 Millionen Mk. zu einem mäßigen Zinsfusse behufs Deckung der Kosten für Kleinbahn und Grunderwerb bereit erklärt und das zum Brückenbau erforderliche Actienkapital von 6 Millionen Mark war überzeichnet worden, da die Actien zum Nennwerthe ohne Gründergewinn und ohne Spesen begeben wurden. So konnte am

25. März 1896 durch Act vor Notar Justizrath Niefen-Düsseldorf das Unternehmen unter der Firma „**Rheinische Bahn-Gesellschaft**“ mit dem Sitze zu Düsseldorf constituirt werden.

Als Gründer traten auf die Commerzienräthe Lueg, Franz Haniel, Vohwinkel, Bagel und Oekonomierath Dobbstein. In den ersten Aufsichtsrath wurden gewählt die Herren Commerzienrath Lueg als Vorsitzender, Beigeordneter Marx als stellvertretender Vorsitzender, Commerzienrath Franz Haniel, Geheimer Commerzienrath Vohwinkel, Commerzienrath Bagel, Landesbankdirector Dr. Lohe, Banquier Wilhelm Pfeiffer jun. und Bürgermeister Spickenheuer.

Nach dem Gesellschaftsvertrage bilden den Gegenstand des Unternehmens:

- a) Bau und Erwerb, Pachtung und Verpachtung sowie Betrieb von Eisenbahnen,
- b) Erwerb und Ausnutzung von Concessionen zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen,
- c) Erwerb von Grundstücken, Anlagen und Gegenständen zu diesen Zwecken sowie Bebauung und Veräußerung von Grundstücken und Straßenanlegung,
- d) Errichtung und Betrieb elektrischer Anlagen sowie Anschluß der Bahnanlagen an Wasserstraßen,
- e) Errichtung einer stehenden Brücke bei Düsseldorf.

In welcher Weise die Gesellschaft die ihr obliegenden Aufgaben gelöst hat, mögen die nachfolgenden Blätter enthüllen.

