Siebentes Kapitel.

Das Verkehrswesen.

I. Post, Telegraphie und Fernsprechwesen.

1. Das Postwesen.

Einrichtung und Entwickelung der Postanstalt.

Preußen übernahm am 1. Juli 1816 die Verwaltung der Posten in den neuerworbenen Landestheilen am Rhein, nachdem dieselbe seit der Vertreibung der Franzosen im Auftrage der verbündeten Mächte provisorisch vom Fürsten von Thurn und Taxis geführt war. Zum „Post-Organisations-Commissarius" für die hiesige Gegend wurde der Postmeister Becker in Düsseldorf ernannt.

Die getroffene Organisation erhellt aus nachstehendem Erlaß des General-Postamts in Berlin.

„Berlin, 25. Dezember 1816.

An das Postamt in Crefeld.

Bei gegenwärtiger Einführung der Königl. Preuß. Postverfassung in den Rheinprovinzen ist der Postanstalt in Crefeld die Eigenschaft eines Königl. Preuß. Postamts beigelegt worden, welches mit dem 1. Julius d. J. in Wirksamkeit getreten ist.

Die Postanstalten in Dahlen, Uerdingen, Erkelenz, Gladbach und Dülken bestehen als Postwärterämter und sind in solcher Eigenschaft dem Postamt in Crefeld untergeordnet.

von Seegebarth."

Das Postwärteramt in Gladbach, welches die postalischen Bedürfnisse der Einwohner von M.Gladbach, Rheydt, Viersen und Odenkichen zu befriedigen hatte, genügte der betheiligten Einwohnerschaft nicht. Schon am 21. Januar 1817 wendet sich die Kaufmannschaft der betheiligten Orte in einer allein von Rheydt aus mit 21 Unterschriften bedeckten Petition an den Post-Organisations-Commissär. Die Petition ist auf einem Stempel-

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

bogen zu 75 Centimes mit dem Siegel des „General-Gouvernements des Niederrheins“ niedergeschrieben und lautet:

„Wohlgebohrener, Hochzuverehrender Herr Post-Organisations-Commissär!

Die Unterzeichnete Fabriquanten und Kaufleute von Gladbach, Viersen, Rheyd und Odenkirchen wenden sich unterthänigst an Ew. Wohlgebohren mit der Bitte, daß das in der Kreisstadt Gladbach gelegene Postwärteramt, worunter sie gehören, zu einem Postamte erhoben werden möge.

Die Erfüllung dieses Gesuchs wird für dieselben um so dringender nöthig, als Erstlich die Wichtigkeit der Correspondentz der gedachten vier Oerter, — welcher um so gewisser an Bedeutenheit, mit vielen Städten concurriren kann, als einzelne Häuser davon monathlich bey 500 Briefe zählen, — der Leitung eines erfahrenen Postmeisters untergeordnet zu werden verdient! — sowie ferner

Zweitens vorauszusetzen ist, daß eine Sachkundige Hand sich nicht auf lange der vielen Arbeit des gedachten Postwärteramts gegen das geringe Gehalt eines Postwärters* unterziehen wird, und mithin bey dem öftern Wechsel zu befürchten steht, daß zu deren Nachtheil, ihre wichtigste Papiere, vielleicht weniger erfahrenen Händen anvertraut werden könnte, wie dies wirklich bey der Oeconomischen Versetzung, des ebenso geschätzten als geschickten Postwärters Neuenbuhr** der Fall ist! — und als endlich

Drittens Eine neue Postverordnung, nach welcher alle ins Ausland gehende Briefe, einer bloßen Stempelung wegen, bis aufs erste Postamt frankirt werden müssen, ihnen — indem ihnen dadurch eine wahrhaft bedeutende Contribution auferlegt —, ebensowohl auch noch Veranlassung giebt, über all zu große Kosten als über eine nicht der Wichtigkeit ihrer Correspondenz entsprechende Verwaltung Beschwerde zu führen! —

Demnach vertrauen die Unterzeichneten, daß die Erfüllung ihres unterthänigen Gesuchs um so geneigtere Aufnahme finden wird, als ihnen der Wille einer Hochlöblichen Regierung, dem Handel jede mögliche Erleichterung zu verschaffen, nicht fremd, und ihnen bewußt ist, daß für minder wichtige Correspondenz als z. B. in Meurs, Xanten und Geldern Postämter bestehen, sowie auch der Stadt Lennep auf ähnliches Ansuchen noch ganz kürzlich ein Postamt bewilligt worden ist!

Wir verharren mit ausgezeichneter Hochachtung Ew. Wohlgebohren ergebene Diener.

Die Fabriquanten und Kaufleute von Rheyd pp.“

Verschiedene Umstände, u. A. ist die Eingabe an erster Stelle von den Rheydter Geschäftsleuten unterzeichnet, lassen mit Sicherheit annehmen, daß die Eingabe in Rheydt verfaßt ist. In der Unterschrift finden sich die Namen Joh. Lenßen, Bickenbach, W. Dilthey & Co., Gebr. Mühlen, J. H. Peltzer und Sohn, Jacob Goeters u. A. m.

---

* Im Jahre 1816 zunächst 80 Thaler, im folgenden Jahre 100 bezw. 120 Thaler. Daneben allerdings noch gewisse Emolumente.

** Neuenbuhr war vorher Postsecretair in Crefeld mit 400 Thalern Besoldung und hatte nach Uebernahme der Stelle in Gladbach auf sein höheres Einkommen verzichtet.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Da die Eingabe nicht sogleich den gewünschten Erfolg hatte, so wurde unterm 20. Dezember 1817 eine zweite Eingabe und zwar diesmal an den General-Postmeister von Seegebarth in Berlin abgesandt, unterzeichnet von den Kaufleuten der Kreisstadt Gladbach und „der angrenzenden Fabrikörter Rheyd, Viersen und Odenkirchen". Darin wurde namentlich auf den Mißstand hingewiesen, daß die Briefe nach und von Cöln über Crefeld laufen und daß dadurch die Zeit zum Correspondiren verkürzt ist.

„Nicht genug, daß die Antwort bis zum nächsten Posttage verschoben werden muß, erleben wir zuweilen auch noch, daß unsere geschriebenen Briefe bey schlechten Wegen insbesondere bey gewöhnlichen starken Frachten zwischen Ankunft und Abgang der Post ganz liegen bleiben."

Der General-Postmeister von Seegebarth erkannte in zwei Berichten (26. Januar und 23. Februar 1818) an den Staatskanzler Fürsten von Hardenberg die „Etablirung" eines Postamts in Gladbach an Stelle des Postwärteramts als nützlich und wünschenswerth an. Bei Einrichtung des preußischen Postwesens in den Rheinprovinzen habe sich dies nicht vollständig übersehen lassen, sei aber durch die Erfahrung erwiesen. Einen weiteren Fürsprecher fand die Maßnahme im Staatsminister für Handel und Gewerbe von Bülow, wie aus einem unterm 5. Februar 1818 von letzterem an den General-Postmeister gerichteten persönlichen Schreiben hervorgeht. Schon am 1. Juli 1818 trat ein förmliches Postamt in Gladbach in Wirksamkeit. Der Erlaß des Staatskanzlers Fürsten von Hardenberg ist aus Engers vom 15. März 1818 datirt und lautet folgendermaßen:

„An des Königlichen General-Postmeisters Herrn von Seegebarth Excellenz.

Auf Ew. Excellenz gefälliges Schreiben vom 23. v. Mts. erwidere ich ergebenst, daß ich bei dem lebhaften Verlangen der Kaufmannschaft zu Gladbach und in der umliegenden Gegend, daß die Postanstalt in Gladbach in ein förmliches Postamt verwandelt werden möge, nicht Anstand nehme, meine Zustimmung zu dieser Veränderung dahin näher zu ertheilen, daß, obwohl selbige die völlige Sanction erst durch den künftig jährigen Etat erhalten kann, dennoch mit der Ausführung jetzt schon vorzugehen und der dadurch entstehende Kostenaufwand für dieses Jahr extraordinarie anzuweisen und zu berechnen ist. Ew. Excellenz überlasse ich hiernach die weiteren Anordnungen in der Sache unaufgehalten zu treffen."

Dem Postamt in M.Gladbach wurden die Anwärterämter in Dahlen, Dülken und Erkelenz untergeordnet. Das Postamt in Crefeld verlor durch diese Maßnahmen die Hälfte der bisherigen Einnahmen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Wenn durch die neue Organisation auch eine wesentliche Verbesserung der Rheydter Postverhältnisse eingetreten war, so mußte der Mangel einer eigenen Postanstalt von der Einwohnerschaft Rheydt's, welche um diese Zeit auf rund 4000 Seelen gestiegen war, schmerzlich empfunden werden. Am 5. Mai 1823 trat eine Versammlung der Kaufmannschaft unter dem Vorsitz des Bürgermeisters Büschgens zusammen und faßte protokollarisch folgende Beschlüsse:

Es sollen zwei Deputirte an den Ober-Postinspector* Chasté gesandt werden, um von demselben die Errichtung eines Postwärteramts für Rheyd, jedoch nur unter folgenden Bedingungen zu erbitten,

a) daß das Binnenporto** von Gladbach nach Rheyd nicht höher als ein halber Silbergroschen pro Brief zu stehen kommt,

b) daß derjenige zum Postwärter ernannt würde, den die Kaufmannschaft allgemein wünscht, nämlich Herr Wienand Wienandts von hier.

Als Deputirte wurden durch Abstimmung W. Peltzer und Fr. Wellmann gewählt, welche sich schon am 7. Mai ihres Auf-

---

* Captatio benevolentiae. Chasté war Postinspector, nicht Ober-Postinspector.

** Hierunter ist der Zuschlag zu verstehen, welcher für alle Briefe von und aus Rheydt zur Erhebung kam, weil sie nach den damaligen posttechnischen Einrichtungen zunächst dem Postamt in Gladbach zuzuführen waren zur Berechnung des gesammten Frankos, soweit dies überhaupt vorher möglich war.

Die Erhebung von Zuschlagsporto (Binnenporto) hat indeß schon 1824 aufgehört. Das Porto-Tax-Regulativ vom 18. Dezember 1824 setzte für den einfachen Brief, d. h. bis zum Gewichte von 3/4 Loth einschließlich, folgende Gebühren fest:

	bis	2	Meilen	. . . . .	1	Sgr.
über	2	„	4	„	. . . . .	1 1/2	„
„	4	„	7	„	. . . . .	2	„
„	7	„	10	„	. . . . .	2 1/2	„
„	10	„	15	„	. . . . .	3	„
„	15	„	20	„	. . . . .	4	„
„	20	„	30	„	. . . . .	5	„

und von da an für je 10 Meilen 1 Sgr. mehr. Auf die weiteste Entfernung im damaligen Preußischen Postgebiete berechnete sich danach das Porto eines einfachen Briefes auf 19 Sgr.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

trages mit vielem Geschick erledigten, wie die Akten ergeben. Postinspector Chasté befürwortete seinerseits die Einrichtung des gewünschten Postwärteramts in Rheydt beim General-Postamt. Dem an den Postinspector Chasté gerichteten Erlaß des General-Postamts vom 29. Mai 1823 entnehmen wir Folgendes:

„Das General-Postamt ist stets geneigt, da, wo die Verhältnisse es irgend gestatten, die Wünsche des Handelsstandes zu berücksichtigen. Auf diese Berücksichtigung hat die gewerbreiche Stadt Rheyd um so begründeteren Anspruch, da nach Ihrem Berichte vom 14. dss. der Briefverkehr des Orts sehr bedeutend ist und die Einwohner bisher die Wohlthat einer Postanstalt im Orte und einer direkten Postverbindung haben entbehren müssen. Letztere soll ihnen, wiewohl vorerst nur versuchsweise, auf ein Jahr in der von Ihnen vorgeschlagenen Art gewährt werden. Demgemäß hat

1. der Bote, der den Botengang zwischen Gladbach und Fürth verrichtet, den Weg über Rheyd zu nehmen. Es wird
2. eine tägliche reitende Post von Rheyd über Gladbach und Viersen nach Crefeld und zurück in Verbindung mit den täglichen Botenposten zwischen Dülken und Viersen eingerichtet unter Aufhebung der alsdann entbehrlichen Botenposten zwischen Crefeld und Gladbach pp. pp.

Gleichzeitig mit dieser Veränderung wird in Rheyd ein dem Postamte in M.Gladbach unterzuordnendes Postwärteramt eingerichtet, welches mit Gladbach, Crefeld, Cleve, Aachen, Jülich, Fürth und Cöln Kartenschlüsse zu unterhalten haben würde. Zum Postwärter soll, nach dem Wunsche der Kaufmannschaft, der Wienand Wienandts angenommen werden pp.

Bei einem Gewicht des Briefes von über $^3/_4$ Loth erhöhte sich das Porto um bestimmte Sätze des einfachen Briefportos, und zwar wurde erhoben:

über	$^3/_4$	bis	1	Loth	der	$1^1/_2$fache	Satz
„	1	„	$1^1/_2$	„	„	2	„	„
„	$1^1/_2$	„	2	„	„	$2^1/_2$	„	„
„	2	„	$2^1/_2$	„	„	3	„	„
„	$2^1/_2$	„	3	„	„	$3^1/_2$	„	„
„	3	„	$3^1/_2$	„	„	4	„	„

u. s. w., sodaß beispielsweise auf die weiteste Entfernung innerhalb Preußens für einen $3^1/_4$ Loth schweren Brief $4 \cdot 19 = 76$ Sgr. oder 2 Thaler 16 Sgr. Porto zu entrichten war.

Erst im Jahre 1844 trat eine erhebliche Ermäßigung dieser Sätze ein. Für einen einfachen Brief ($^3/_4$ Loth) bis auf die weiteste Entfernung in Preußen war nur noch ein Porto von 6 Sgr. zu entrichten. In der Folgezeit sind wiederholte Herabsetzungen des Briefportos zu verzeichnen, bis durch Gesetz vom 4. November 1867 und zwar vom 1. Januar 1868 ab das jetzige billige Briefporto eingeführt wurde.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Indem nun hierdurch die Wünsche der Kaufmannschaft in ihrem ganzen Umfange erfüllt werden, muß das General-Postamt, um die Kosten dieser Veränderung desto sicherer gedeckt zu sehen, sich ausbedingen, daß von allen portopflichtigen Briefen, die in Rheyd eingehen oder von da abgehen, ½ Sgr. Binnenporto entrichtet werde. Die Kaufmannschaft wünscht zwar, die Briefe nach und aus Belgien, Frankreich, Aachen, Jülich und Fürth ausgenommen zu sehen. Wenn es aber richtig ist, wie Sie bey der aufgestellten Berechnung angenommen haben, daß dieser vom Binnenporto frey zu lassende Theil der Correspondenz nur etwa den vierten Theil der gesammten Briefe ausmachen würde, so wird die Kaufmannschaft sich ohne Schwierigkeit entschließen, auch davon das geringe Porto zu entrichten, was sie von drei Viertel der Correspondenz entrichten zu wollen, freywillig sich erboten hat pp. von Nagler."

Der ausgesprochenen Erwartung des General-Postamts entsprach die einsichtsvolle Kaufmannschaft. Ihre Deputirten erklärten, daß sie zwar mit Zuversicht die gewünschte „Moderation" des Portos erwartet hätte, aber daß sie lieber auf diesen billigen Vortheil verzichten, als das Postwärteramt entbehren wolle.

Am 1. Juli 1823, sieben Jahre nach der Uebernahme des Postwesens durch Preußen, wurde ein Postwärteramt in Rheydt errichtet, nachdem schon fünf Jahre zuvor durch die Errichtung eines Postamts in Gladbach den Wünschen der Rheydter Einwohner erheblich Rechnung getragen war. Zum Postwärter wurde Wienand Wienandts, geboren 13. März 1790, seines Zeichens Lohgerber, bestellt. Der von ihm am 29. Juni 1823 „in die Hände" des Postinspectors Chasté „körperlich" geleistete Eid lautet folgendermaßen:

Nachdem Seine Königliche Majestät von Preußen ꝛc., mein allergnädigster
König und Herr,
mich Wienand Wienandts, als Postwärter in Rheyd
in Gnaden bestellen und annehmen lassen; Als gelobe und schwöre ich zu Gott, daß Seiner Königlichen Majestät ich in unterthänigstem Gehorsam, treu und gewärtig sein, Dero Nutzen und Bestes befördern, Schaden aber und Nachtheil, so viel an mir ist, abwenden, insonderheit die Königliche Post treulich und gebührlich abwarten, Seiner Königlichen Majestät, Dero Räthe und Diener, wie auch der Kauf- und Privatleute Briefe und Paquete richtig bestellen, selbige in keines Fremden Hände kommen lassen, sondern solche gehörigen Orts ungesäumt abgeben und befördern, das bei mir einkommende Brief- oder Postgeld treulich berechnen, und Seiner Königlichen Majestät zum Nachtheil davon nichts unterschlagen, Dero Königliches und Landesherrliches Post-Regal gebührlich beobachten, die Postillions zu ihrer Schuldigkeit fleißig ermahnen, und mich

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf



2.



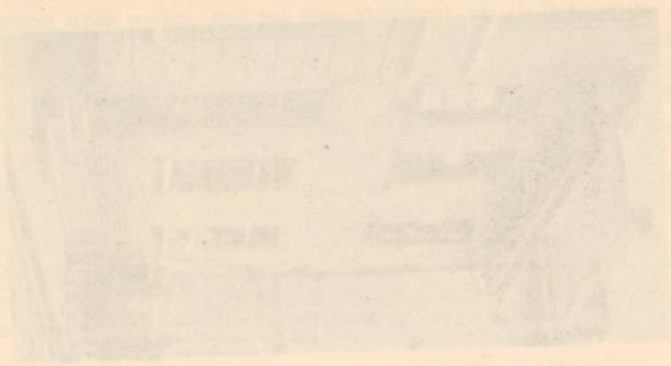
1.



3.

1. Aelteste Post. 2. Jetzige Post, erbaut 1877. 3. Als Bürgermeisteramt 1823—1830 miethweise benutztes Haus auf der unteren Hauptstrasse.

LICHTDRUCK V. BÖMMLER & JONAS, DRESDEN.



Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

überall, nach Inhalt meiner Bestallung, und wie es einem getreuen Postwärter wohl ansteht und gebühret, auch in der Post-Ordnung und Cassen-Edict weitläuftiger vorgeschrieben ist, in unterthänigstem Gehorsam verhalten will. So wahr mir Gott helfe, durch Jesum Christum.

Die Binnen-Porto-Taxe für Rheydt wurde für den einfachen Brief folgendermaßen festgesetzt:

Gladbach	½	Meilen	—	Sgr.	6	Pfg.
Crefeld	3	„	2	„	—	„
Aachen	8	„	2	„	—	„
Jülich	4½	„	1	„	6	„
Fürth	1½	„	1	„	—	„
Cleve	12	„	2	„	6	„
Cöln	10	„	2	„	—	„.

Der Abgang der Reitpost nach Crefeld aus Rheydt fand jeden Nachmittag 1 Uhr statt und die Ankunft in Crefeld 5—5½ Uhr Nachmittags. In Crefeld ging die Post Abends 10—11 Uhr ab. Die Unterhaltung der Reitpost lag dem Posthalter Küppers in M.Gladbach ob gegen eine Vergütung von 400 Thl. jährlich.

In demselben Maße, wie der Verkehr wuchs, verbesserte die Postverwaltung in dankenswerther Fürsorge für die Verkehrsinteressen der Bewohnerschaft ihre Einrichtungen.

Nachdem am 25. Dezember 1843 der Postexpediteur Wienandts das Zeitliche gesegnet hatte, wurde die Postexpedition am 1. April 1844* zur Königlich Preußischen Postverwaltung erhoben, womit das Unterordnungsverhältniß dem Postamte in M.Gladbach gegenüber aufhörte, eine Maßnahme, die schon 1838 ins Auge gefaßt war, damals aber im Hinblick auf den verdienten Postexpediteur Wienandts fallen gelassen wurde. Bei der Neuorganisation der Preußischen Postverwaltung vom Jahre 1850 wurde die Postanstalt zu Rheydt den Postämtern zweiter Klasse zugetheilt (mit einem „Postmeister" als Vorsteher). Am 1. Januar 1864 wurde die Postanstalt zu einem Postamte erster Klasse erhoben. Der Postamtsvorsteher erhielt am 1. November 1864 den Amtscharakter „Postdirector".

Unter Preußischer Verwaltung verblieb die Postanstalt in Rheydt bis Ende 1867. Infolge der unter Preußens Führung sich vollziehenden politischen Umgestaltung Deutschlands nach dem

* Die zum 1. April 1844 verfügte Umwandlung kam thatsächlich erst am 1. Mai 1844 zur Ausführung.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Kriege von 1866 trat an Stelle des Königlich Preußischen Postamts am 1. Januar 1868 eine gleichartige Behörde der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes in Wirksamkeit und Mitte 1871 nach der Wiederaufrichtung des Deutschen Reichs ein Kaiserlich Deutsches Postamt.

Gering war zunächst der Verkehr des neuen Postwärteramts, welches von 1826 ab die amtliche Bezeichnung „Posterpedition" führte. Ein glücklicher Zufall hat darüber folgendes Material erhalten:

Die Zahl der Briefsendungen betrug

im Jahre:	1823	1824	1825	1826	1827	1828	1829	1830	1831	1832
aufgeliefert: (ab 1./7.)	8576	17746	19850	20981	22812	24045	26996	29704	32558	38976
eingegangen:	8048	16398	17975	18280	19790	21645	23920	27031	30128	33856.

Der Packetverkehr wurde erst im Jahre 1829 eingeführt. Die Zahl der Packetsendungen betrug

im Jahre:	1829	1830	1831	1832
aufgeliefert:	630	1520	1469	1811
eingegangen:	880	2055	2128	2314.

Von Interesse und ein Beweis für das stetige und machtvolle Aufblühen des Verkehrs in Rheydt ist ein Vergleich mit dem späteren Postverkehr und demjenigen unserer Zeit. Nachstehende Angaben aus den Jahren 1852 bis 1856 sind uns erhalten geblieben als einziges verkehrsstatistisches Material aus der Zeit von 1832 bis 1872.

Es wurden Briefsendungen

im Jahre:	1852	1853	1854
aufgeliefert:	281064	306000	346000
während eingingen:	143120	205000	226500.

Packetsendungen wurden

im Jahre:	1854	1856
aufgeliefert:	26616	30616
während eingingen:	17728	19620.

Die Verkehrsgestaltung seit 1873 ergiebt sich aus nachstehender Uebersicht. In der ersten Spalte derselben ist die Höhe der eingekommenen Gebühren angegeben, wozu wir vorausschicken, daß die Porto- bezw. Telegramm-Gebühren-Einnahme betragen hat

1850:	9663 Thaler	=	28989 Mark
1860:	18658 „	=	55974 „
1870:	23253 „	=	69759 „

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Jahr	Porto und Telegramm-gebühren-einnahme M.	Zahl der: aufgegebenen Briefsendungen	eingegangenen Briefsendungen	aufgegebenen Packete ohne Werthangabe	aufgegebenen Packete mit Werthangabe	aufgegebenen Briefe mit Werthangabe	eingegangenen Packete ohne Werthangabe	eingegangenen Packete mit Werthangabe	eingegangenen Briefe mit Werthangabe	eingegangenen Nachnahmesendungen	eingegangenen Postauftragsbriefe	Betrag der: eingezahlten Postanweisungen M.	ausgezahlten Postanweisungen M.	Zahl der im Verlagsverkehr abgesetzten Zeitungsnummern
1873	87945	unbekannt	369972	52218	21708		36684	22608		3285	730	236391	640068	—
1874	96972	409824	385614	63054	18216		33470	24696		2555	1095	400564	913148	1460
1875	114245	391644	421002	91080	16218		47484	21204		3285	1825	678345	1965001	1825
1876	118226	418655	512500		108040			68255		3560	2453	1335120	3149842	2158
1877	119824	434350	520490		106945			71540		3920	2920	1517670	3478815	2418
1878	122081	481626	641412		104976			71280		3710	3237	1648337	3571184	3105
1879	123896	530442	611586	94400	10700		58900	13600		4090	3545	1865425	4011162	8403
1880	135717	579852	601542	98703	12100		64270	15410		5270	3921	2107728	4581033	12775
1881	141812	596045	644000	102200	8800		67500	10000		6160	4192	2396700	5035425	18972
1882	147013	600060	678000	115100	11300		71000	11500		4970	4155	2653023	5342325	18534
1883	154174	647255	785000	123700	11800		79100	11900		5220	4404	2822251	5746221	19524
1884	164341	742014	770058	129890	720	12060	74990	1960	10550	6050	4479	3041399	6342620	19402
1885	170529	787612	831474	134440	900	12370	80770	2270	11840	6030	4683	3070680	6613836	22705
1886	192495	815472	976122	138918	1110	12630	84920	2300	13210	5910	4902	3265081	6846641	24500
1887	197263	770848	945700	138750	886	12534	79749	2009	12307	6020	5118	3544397	7059689	40225
1888	207904	954200	993018	141587	921	12645	87360	2150	12492	7403	5230	3766274	7564529	61064
1889	219415	1073046	1144044	145364	897	13063	97784	2075	12651	7620	5223	3900710	7663886	31497
1890	230316	1086410	1086488	151698	877	12368	101113	2450	12592	7356	4708	4176471	9618779	30777
1891	244691	1170754	1145022	152875	843	13556	95859	2121	12935	8505	5386	4173732	9900802	38250
1892	257311	1219322	1191658	155133	812	12883	102479	2158	11701	9224	5583	4133160	9877321	39270
1893	264310	1219946	1195636	158677	734	12866	109212	2460	12209	9513	5295	4352614	10219113	39971
1894	271311	1430910	1373086	163024	821	12118	107412	2648	12516	10547	5671	4555845	10385426	45929
1895	283799	1884130	1681555	170455	910	11830	117530	2555	12560	11680	5310	4843262	10650971	42905

Postverbindungen.

Die ersten auf den Seiten 349 und 351 geschilderten Postverbindungen von 1823 genügten dem Verkehr bald nicht mehr. Die Boten- und Reitposten verschwanden nach und nach. An ihrer Stelle wurden fahrende Posten mit Personenbeförderung eingerichtet. Es würde zu weit führen, die hierin eingetretenen vielfachen Wandlungen zum Besseren im Einzelnen darzulegen. Es sei erwähnt, daß am 1. April 1831 eine dreimal wöchentlich verkehrende Fahrpost nach Düsseldorf eingerichtet und solche vom 1. Februar 1832 ab in eine tägliche Schnellpost umgewandelt wurde.

Im Sommer 1844 bestanden folgende Postverbindungen:
eine tägliche Personenpost von Odenkirchen nach Crefeld und zurück,
eine tägliche Personenpost von Neuß nach Gladbach und zurück,
zwei tägliche Personenposten von Gladbach nach Düsseldorf und zurück,
vier tägliche Personenposten von Odenkirchen nach Süchteln und zurück.

Sechzehn tägliche Verbindungen durch Personenposten!

Wie sich zehn Jahre später, nachdem Rheydt inzwischen Eisenbahnstation geworden war, die Postverbindungen gestaltet hatten, zeigt der nachstehend abgedruckte Postbericht des Postamts in Rheydt vom 8. Oktober 1854.

Postbericht des Königlichen Post-Amts zu Rheydt.

Nr.	Benennung der Posten.	Ankunft Std.	Ankunft Min.	Ankunft Tagesz.	Abgang Std.	Abgang Min.	Abgang Tagesz.
	A. Landposten.						
1	I. Personenpost von Gladbach nach Jüchen	6	55	V.	7	.	V.
2	Cariolpost von Rheydt nach Glehn	9	35	V.	7	.	V.
3	Personenpost von Rheydt nach Wegberg	7	40	V.	6	.	N.
4	I. Personenpost von Jüchen nach Gladbach	7	35	V.	8	.	V.
5	Personenpost von Gladbach nach Cöln	9	55	V.	10	10	V.
6	Personenpost von Cöln nach Gladbach	12	.	M.	12	5	M.
7	Personenpost von Rheydt nach Dahlen	3	40	N.	9	45	V.
8	II. Personenpost von Jüchen nach Gladbach	3	55	N.	4	.	N.
9	II. Personenpost von Gladbach nach Jüchen	5	55	N.	6	10	N.
10	Botenpost von Rheydt nach Odenkirchen	9	.	N.	9	15	N.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Nr.	Benennung der Posten.	Ankunft Std.	Ankunft Min.	Tagesz.	Abgang Std.	Abgang Min.	Tagesz.
	B. Eisenbahnposten.						
	Züge, die zu Postbeförderungen benutzt werden.						
1	I. Aachen-Düsseldorf-Homberg'er Zug	5	38	V.	5	40	V.
2	I. Homberg-Düsseldorf-Aachen'er Zug	6	15	V.	6	17	V.
3	II. Aachen-Düsseldorf-Homberg'er Zug	8	53	V.	8	55	V.
4	II. Homberg-Düsseldorf-Aachen'er Zug	9	13	V.	9	15	V.
5	III. Aachen-Düsseldorf-Homberg'er Zug	1	38	N.	1	40	N.
6	III. Homberg-Düsseldorf-Aachen'er Zug	2	5	N.	2	7	N.
7	IV. Aachen-Düsseldorf-Homberg'er Zug	4	53	N.	4	55	N.
8	IV. Homberg-Düsseldorf-Aachen'er Zug	5	15	N.	5	17	N.
9	V. Homberg-Düsseldorf-Aachen'er Zug	10	47	N.	10	49	N.

Rheydt, den 8. Oktober 1854. Post-Amt.

Von den ersten Postverbindungen und Verkehrseinrichtungen von und nach Rheydt hat ein vor mehreren Jahren gestorbener Bürger der Stadt (Jos. Keimes) folgende ergötzliche Darstellung gegeben: „Morgens gegen 11 Uhr langte der reitende Postillon in martialischer Kleidung von Crefeld hier an, mit einem langen Schleppsäbel am Pferde herunterhängend und mit geladenen Karabinern in den Holftertaschen am Sattel. An Vits Ecke am Markte blies er das Postsignal, gegen 2 Uhr Nachmittags ritt er nach Crefeld zurück. Daneben besorgte Jacob Scheulen (Schöle Köpke genannt), der in einem alten verfallenen Lehmhäuschen an der Hauptstraße wohnte, wo jetzt Restauration Hansen steht, eine Privatkourierpost.* Das Männchen lief in einem Tage hin und zurück nach Elberfeld, ebenso in einem Tage nach Aachen oder Köln, er soll sogar einmal in einem Tage nach Bonn hin und zurück gelaufen sein.

Als die Chaussee nach Gladbach — die erste Chaussee die Rheydt erhielt — im Jahre 1829 vollendet war, wurde auch die direkte Postverbindung mit Düsseldorf hergestellt durch einen vierspännigen Postwagen, der von Gladbach über Neersen den Kanal entlang fuhr, weil die Gladbach-Neußer Chaussee noch nicht gebaut war. Der Postwagen langte Abends gegen 9 Uhr hier an und fuhr Morgens gegen 6 Uhr wieder zurück, sodaß die Stadt wenig davon zu sehen bekam; nur die Jugend machte sich ein Vergnügen daraus, dem Postwagen bis halbwegs Gladbach entgegenzulaufen und mit Halloh

* Dieselbe wird lediglich zur Vermeidung der hohen Taxen der Staatspost benutzt worden sein.

nach Rheydt zu begleiten, während der Postillon seine schönen Weisen „Schier dreißig Jahre bist du alt“ u. s. w. erschallen ließ. Unter den Postillonen waren einige tüchtige Trompeter, Klassen, Salbach, Bonnes u. s. w., die mit der silbernen Ehrentrompete geschmückt waren.

Als nun später die Chausseen nach Odenkirchen, Dahlen und Neuß ausgebaut waren, wurde auch überall hin Postverbindung hergestellt, sodaß jeden Augenblick Wagen ankamen oder abfuhren und eine Posthalterei von 12 Pferden hier eingerichtet war. Die Postwagen standen in Reihe und Glied auf dem Markte und nahmen am Abend die ganze Länge des Marktes ein.“

Die letzte Personenpost — dieselbe verkehrte zwischen Rheydt und Glehn — wurde am 1. Juni 1874 aufgehoben.

Gegenwärtig bestehen 78 tägliche Postverbindungen, davon 71 mittelst der Eisenbahnen, und zwar 35 ankommend und 36 abgehend.

Briefkasten.

Die ersten beiden Briefkasten sind in Rheydt nach Einführung der Frankomarken (Postwerthzeichen) im Sommer 1851 aufgestellt worden, einer an der Ecke von Haupt- und Friedrich-Wilhelmstraße (Posten), der andere in der Mitte der unteren Hauptstraße an der Behausung des Kaufmanns Camphausen.

Als Beweis, wie wenig derartige segensreiche Neuerungen anfänglich Anklang zu finden pflegen, sondern im Gegentheil Widerstand, mag Folgendes dienen. Dem Postamte waren von der oberen Behörde im Mai 1851 die ersten Briefkasten (3 Stück) zur Aufstellung in der Stadt Rheydt überwiesen. Die Briefkasten wurden aber nicht angebracht, sondern vom Postamte der Ober-Postdirektion in Düsseldorf mit folgender Begründung zur Verfügung gestellt:

„Von Briefkasten werde nur selten Gebrauch gemacht werden, da sich eine solche Einrichtung in hiesiger Stadt nicht als Bedürfniß herausgestellt und ebensowenig der Wunsch darnach laut geworden sei. Wie wenig man in Rheydt für solche Einrichtung interessirt sei, gehe daraus hervor, daß nach gehaltener Umfrage bei verschiedenen Hauseigenthümern erst ein Hausbesitzer die Anbringung eines Briefkastens zugestanden habe. Der Königlichen Ober-Postdirektion werde zur näheren Erwägung anheimgegeben, ob unter so bewandten Umständen von der Aushängung der Briefkasten im hiesigen Orte nicht abzustehen sein dürfte!“

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Den Namen des einsichtsvollen Hauseigenthümers verschweigt leider der Bericht. Es bedurfte erst des unmittelbaren Eingreifens der Oberbehörde durch den Bezirks-Postinspektor, um die Aufstellung zweier Briefkasten an den oben bezeichneten Stellen zu erreichen. Der in Rheydt nicht unterzubringende dritte Briefkasten kam alsdann auf Wunsch des Fabrikanten Pferdmenges, welcher „sich dafür besonders interessirte", an dessen Haus in Geneicken.

Es befanden sich

1875: 8 Briefkasten in Rheydt selbst, 2 in den Vororten,
1880: 9 „ „ „ „ 7 „ „ „
1890: 15 „ „ „ „ 4 „ „ „
1896: 27 „ „ „ „ 4 „ „ „.

Diensträume.

Das Postwärteramt und die nachmalige Postexpedition waren 1823 in einem bescheidenen Zimmer des dem Postexpediteur Wienandts gehörigen Hause, dem sogenannten Wienandt'schen Erbe, untergebracht. Es ist dies das jetzt noch vorhandene Haus der Frau Steinwede, gegenüber dem westlichen Flügel des neuen Rathhauses. Etwa um 1835 verlegte Wienandts seine Wohnung und damit die Post in das jetzt im Besitze der Firma Vollenbroich & Becker befindliche Haus an der Hauptstraße, gegenüber der Einmündung der Limitenstraße. Als Postdienstzimmer diente eine kleine Stube. Am 1. Mai 1844, als die Umwandlung der Postexpedition in eine „Postverwaltung" vor sich ging, wurden die Diensträume, welche nunmehr aus einem Hausflur, vier Zimmern und einer Passagierstube bestanden, im Hause des damaligen Bürgermeisters Büschgens — jetzt das Haus von Hermann Isaac (am Markt) Hauptstraße 91 — untergebracht. Büschgens empfing für die Diensträume eine Jahresmiethe von 160 Thalern. Hier blieb die Post bis 1868, in welchem Jahre sie in das gegen 900 Thaler angemiethete am Markt gelegene Haus des Apothekers Riedel — jetzt Ernst Pungs gehörig — übersiedelte. In letzterem Hause verblieb das Postamt bis zur Beziehung des jetzigen Postgebäudes am 1. Oktober 1876. Letzteres ist vom Bauunternehmer Strater eigens für die Zwecke des Postdienstes und nach Plänen der Postverwaltung 1875 und 1876 erbaut und wurde 1881 von der Postverwaltung für 100000 Mk. käuflich erworben. Die fortgesetzte und nicht vorausgesehene überaus starke Verkehrszunahme erheischte schon 1891 wegen Erlangung ausreichender Diensträume Verhandlungen einzuleiten,

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

welche das Ergebniß hatten, daß durch Kaufvertrag vom 5. Oktober 1893 von der Postverwaltung ein rund 56 ar großes Grundstück an der Odenkirchenerstraße, gegenüber der Einmündung der Victoriastraße, zum Preise von 175800 Mk. als Postgrundstück erworben wurde. Durch den Reichshaushaltsetat für 1896/97 hat der Kauf die verfassungsmäßige Genehmigung gefunden. Mit dem Bau, welcher eine Bausumme von rund 300000 Mk. erfordern wird, soll 1897 begonnen werden. Das neue Reichs-Postgebäude wird gleich dem neuerbauten Rathhaus eine hervorragende Zierde der Stadt Rheydt bilden.

Personal.

Das Personal bestand 1823 aus dem Postwärter und einem Boten. 1826 wurde ein zweiter Unterbeamter eingestellt. Im Jahre 1844 zählen wir zwei Beamte und zwei Unterbeamte, 1851 schon drei Beamte und vier Unterbeamte. Bis 1866 ist die Zahl der Beamten auf sieben gewachsen. Abgesehen von den im Telegraphen- und Fernsprechbau beschäftigten Personen waren vorhanden

im Jahre:	Beamte:	Unterbeamte:	Postillone:	Zusammen:
1870	7	11	1	19
1875	8	13	1	22
1880	12	16	1	29
1885	15	17	2	34
1890	19	23	2	44
1896	29	35	3	67

Im Jahre 1878 wurde bei dem Postamt in Rheydt eine Ober-Postsekretairstelle, am 1. April 1890 eine Postkassirerstelle und am 1. April 1896 eine Ober-Telegraphensekretairstelle eingerichtet.

Postamtsvorsteher.

Dem ersten Vorsteher der hiesigen Postanstalt, Postexpediteur Wienand Wienandts (1823 bis 1843), dessen wir auf Seite 350 bereits eingehend gedacht haben, folgte Postverwalter Wagner. Letzterer, geboren 23. November 1797 in Reichenbach in Schlesien, 1817 als Postschreiber in den Postdienst eingetreten und 1828 zum Postsekretair in Düsseldorf befördert, übernahm am 1. Mai 1844 die Verwaltung der Postanstalt. Ende 1850 avancirte er zum Postmeister und am 1. November 1864 zum Postdirektor. Am 22. Juli 1867 wurde sein 50jähriges Dienstjubiläum im Hotel Krüsemann am Markt festlich begangen. Seine Majestät König Wilhelm I. verlieh dem Wagner, welcher bereits

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

früher mit dem rothen Adlerorden IV. Klasse ausgezeichnet war, zu diesem seltenen Feste den rothen Adlerorden III. Klasse mit der Schleife. Ende März 1874, nach 57jähriger Gesammtdienstzeit und nachdem er 30 Jahre an der Spitze des hiesigen Postwesens gestanden hatte, zog sich Wagner in den wohlverdienten Ruhestand zurück. Er starb 27. Januar 1884 in Rheydt.

Vom 1. April 1874 bis 30. Juni 1882 stand dem Postamt der Hauptmann a. D. Postdirektor Müller vor und vom 1. Juli 1882 bis 31. März 1886 der Major a. D. Postdirektor Grzegorzewski. Rheydt gehörte in dieser Zeit zu den mit einem Offizier zu besetzenden Postämtern I.

Vom 1. April 1886 ab führte Postdirektor Brandt, zuvor Postkassirer in Saarbrücken, die Verwaltung des hiesigen Postamts bis zu seiner im November 1890 erfolgten Versetzung nach Glatz.

Seit dem 1. Januar 1891 wird das Postamt von dem Postdirektor Linde, zuvor Postinspektor im Bezirk der Kaiserlichen Ober-Postdirektion in Arnsberg, verwaltet.

2. Telegraphie.

Am 18. Mai 1849 wurde die erste elektro-magnetische Telegraphenlinie Preußens, Berlin-Cöln, in Betrieb genommen. Im Fluge eroberte die neue Erfindung die Welt und hielt bald auch in Rheydt ihren Einzug, indem daselbst nach der 1852 erfolgten Eröffnung des Eisenbahnverkehrs eine Bahn-Telegraphen-Station eingerichtet wurde. Unserer betriebsamen Bürgerschaft genügte indeß der Bahntelegraph nicht lange. Es wurde als schwerer Nachtheil empfunden, daß — wie dies ja in der Natur der Sache liegt — die Telegramme des Publikums den Eisenbahndiensttelegrammen nachstanden, daß die Beförderung ungeachtet der überaus hohen Gebühren in damaliger Zeit eine äußerst langsame war, weil die Linien des Eisenbahntelegraphen, welcher zunächst nur den eisenbahndienstlichen Interessen dient, nur beschränkte waren und sich nicht auf weite Entfernungen erstrecken konnten. Unterm 7. Januar 1863 richteten eine Reihe von Fabrikanten und Geschäftsleuten folgende kurze und bündige Petition an den Ober-Postdirector in Düsseldorf, Geheimen Ober-Postrath Friedrichs:

„Die unterzeichneten Firmen der Stadt Rheydt, welche ein Hinderniß für die Entwickelung ihrer Industrie- und Gewerbe-Thätigkeit darin finden, daß sie noch immer einer Telegraphen-Station entbehren, wagen Ew. Hochwohlgeboren

die Bitte vorzulegen, dahin wirken zu wollen, daß wir baldigst in Besitz dieser Wohlthat gelangen."

Die Eingabe ist an erster Stelle von J. H. Pferdmenges und Sohn unterzeichnet, ferner von Carl Schmölder, Ludwig Junkers & Co., W. D. Lenßen, Bang & Ulrich, C. Rothermundt, Gebr. Mühlen, W. Dilthey & Co., Albert Croon, W. Peltzer Söhne und anderen mehr.

Die Ober-Postdirection in Düsseldorf befürwortete das Gesuch bei der Telegraphendirection in Berlin — Post und Telegraphie waren damals noch nicht vereinigt — indeß ohne den gewünschten Erfolg, indem die Telegraphendirection in Berlin mittheilte, daß höherer Bestimmung zufolge die disponiblen Mittel zunächst zur Einrichtung von Stationen an solchen Orten zu verwenden seien, welche der telegraphischen Communikationsmittel noch entbehrten, und daß, da sich in Rheydt bereits eine Eisenbahn-Telegraphenstation befinde, die Einrichtung der gewünschten Staats-Telegraphenstation vorerst höheren Orts nicht in Antrag gebracht werden könnte.

Unter diesen Umständen wandte sich Ober-Postdirector Friedrichs unterm 12. Februar 1863 selbst „höheren Orts", an den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten von Itzenplitz, indem er ausführte, wie er es in Folge seiner Kenntniß der Verhältnisse und der „hervorragenden merkantilen Wichtigkeit" von Rheydt für seine Pflicht hielte, nachdem der Handelsstand der Stadt Rheydt seine Vermittlung in Anspruch genommen habe, den Antrag der Kaufmannschaft zur Kenntniß des Ministers zu bringen und zu befürworten. Der „Combinirung" einer Telegraphenstation mit der Postanstalt stände nichts entgegen, der Kostenaufwand sei nicht bedeutend und werde voraussichtlich durch die Einnahmen gedeckt werden.

Der hierauf unterm 3. März 1863 ergangene Erlaß des Ministers von Itzenplitz verfügte die Errichtung einer mit dem Postamt zu vereinigenden Telegraphenstation. Am 15. Juli 1863 wurde die mit dem Postamt combinirte Telegraphenstation dem Betriebe übergeben. Im Kriegsjahr 1866 betrug die Zahl der bei ihr eingegangenen Ortstelegramme 2090. Aufgeliefert wurden im gleichen Jahre 2146 Telegramme, für welche 1007 Thlr. an Gebühren einkamen. Wenn berücksichtigt wird, daß unter jenen 2146 Telegrammen sicher eine Reihe gebührenfrei zu befördernder Staats- bezw. Diensttelegramme vorhanden war, so berechnet sich

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

der Durchschnittssatz für ein Telegramm rund auf den hohen Betrag von einem halben Thaler, was einen Rückschluß auf die Höhe der Gebühren gestattet.

Auf Veranlassung der Kaiserlichen General-Direction der Telegraphen in Berlin, auf welche inzwischen die Leitung des Telegrahenwesens übergegangen war, wurde die mit dem Postamt in Rheydt „combinirte" Telegraphenstation „aus Betriebsrücksichten" am 1. April 1873 in eine selbstständige Telegraphenstation umgewandelt, oder, wie der damalige amtliche Ausdruck lautete, „decombinirt". Die Leitung der Station ging von dem genannten Zeitpunkte ab auf den Ober-Telegraphisten Harder über. Nachdem 1876 die Leitung des gesammten Telegraphenwesens auf die Postverwaltung übergegangen war, wurde am 1. Oktober 1876 die selbstständige Telegraphen-Station in Rheydt wieder aufgehoben und der Telegraphenbetrieb dauernd mit dem Postamt vereinigt.

3. Fernsprechwesen.

Die erste Stadtfernsprecheinrichtung in Deutschland war diejenige in Berlin. Dieselbe wurde am 1. April 1881 dem Verkehr übergeben. Dank dem weiten Blick des General-Postmeisters von Stephan, welcher die hohe Bedeutung des neuen Verkehrsmittels sogleich richtig würdigte und mit rastloser Energie bestrebt war, dasselbe dem Handel und Wandel nutzbar zu machen, wurden in rascher Folge an allen bedeutenderen Plätzen des Reichs Stadt-Fernsprechanlagen geschaffen und durch besondere Anlagen mit einander in Verbindung gesetzt.

Schon Anfangs des Jahres 1883 hielt auch in Rheydt der Fernsprecher seinen Einzug, indem auf Antrag der Firmen Heinrich Junkers und Wernhard Dilthey & Co. für dieselben besondere Privat-Fernsprechanlagen von der Postverwaltung erbaut wurden. In demselben Jahre noch wurde die Herstellung einer Stadtfernsprechanlage in Rheydt beschlossen. Dieselbe trat am 14. Januar 1884 zunächst mit neun Theilnehmern in Wirksamkeit.

In Bezug auf die Entwicklung des Telegraphen- und Fernsprechwesens unserer Stadt im Einzelnen verweisen wir auf die nachstehende Uebersicht:

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Jahr	Zahl der				Telegraphenapparate			Batterien			Telegraphen- u. Fernsprechleit.		
	aufgegebenen Telegramme	eingegangenen Orts-Telegramme	angeschlossenen Fernsprechstellen	hergestellten Fernsprechverbindungen	a) Morseapparate u. Fernsprecher	b) Klappenschränke für die Anschlußleitungen	c) Klappenschränke für die Verbindungsdoppelleitungen	a) Kupferelemente	b) Kohlenelemente	c) Trockenelemente	a) Telegraphenleitungen	b) Fernsprech-Anschlußleitungen	c) Fernsprech-Verbindungsleitungen
1873	5079	5084	—	—	unbekannt	—	—	unbekannt	—	—	unbekannt	—	—
1874	5523	6389	—	—	"	—	—	"	—	—	"	—	—
1875	5980	6913	—	—	"	—	—	"	—	—	"	—	—
1876	6085	6763	—	—	"	—	—	"	—	—	"	—	—
1877	5790	6679	—	—	"	—	—	"	—	—	4	—	—
1878	6073	7345	—	—	4	—	—	44	—	—	5	—	—
1879	6581	8028	—	—	6	—	—	44	—	—	6	—	—
1880	7373	9398	—	—	7	—	—	68	—	—	6	—	—
1881	7706	9362	—	—	7	—	—	68	—	—	6	—	—
1882	8071	10006	—	—	7	—	—	74	—	—	6	—	—
1883	8172	9741	—	—	7	—	—	66	—	—	6	—	—
1884	8772	10542	9	unbekannt	7	2	—	66	unbekannt	—	6	9	unbekannt
1885	8819	10504	30	11800	6	2	—	65	"	—	6	30	"
1886	9465	11349	40	20729	6	2	—	65	"	—	6	40	"
1887	10471	12207	44	136875	7	2	—	85	"	—	6	44	"
1888	11040	13301	58	292499	7	3	—	106	923	—	6	59	8
1889	12332	14805	71	308728	8	3	—	106	967	—	6	67	8
1890	12338	15108	86	465476	8	3	—	106	1149	—	6	83	8
1891	14318	17798	109	422245	8	4	—	106	1410	—	6	105	8
1892	16424	19489	122	606290	9	4	—	120	1648	—	7	122	8
1893	18072	21539	130	803191	9	4	—	127	1681		7	130	12
1894	18630	21448	136	848112	9	5	3	135	1735	92	7	136	16
1895	21287	24088	149	815806	9	5	3	135	1208	397	7	149	16
1896	—	—	155	—	9	5	3	135	1208	397	7	155	16

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

II. Das Eisenbahnwesen.

Ueber den Beginn des Eisenbahnbaues in der Rheinprovinz entnehmen wir einem zeitgenössischen, 1841 in Elberfeld erschienenen Werke, „Georgraphisch-statistische Beschreibung der Rheinprovinz," herausgegeben von P. W. Mebus jr., Folgendes:

„Der Bau der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn naht seiner ungewöhnlich raschen Vollendung; schon seit dem Herbste 1838 ist die Bahn auf der halben Strecke (bis Erkrath) fertig, und fährt man auf derselben Strecke mit einer unglaublichen Schnelligkeit hin und zurück. 1840 ist man mit den Arbeiten der Bahn, welche von Cöln über Aachen nach der Belgischen Grenze durchgeführt werden soll und unter dem Namen „rheinische Eisenbahn" bekannt ist, überaus thätig gewesen. Die Bahn von Cöln bis Müngersdorf hat bereits am 3. August 1839 die erste Probefahrt bestanden und fährt dieselbe regelmäßig viermal wöchentlich hin und zurück."

Die Vortheile der Eisenbahnen wurden überall erkannt. In Crefeld, Viersen, M.Gladbach und Rheydt wurden Eisenbahnkomitees gebildet, die sich nachher vereinigten, um den Bau eines Eisenbahnnetzes für die Rheinprovinz zu erstreben.* Nachdem auch die Regierung dafür gewonnen, wurde zur Zeichnung des Aktienkapitals geschritten. Es waren projektirt eine Bahn von Ruhrort über Crefeld, Gladbach bis Rheydt, dann eine Bahn von Rheydt nach Düsseldorf, Aachen und Cöln. Rheydt sollte für alle diese Bahnen Knotenpunkt werden. Bei einer Generalversammlung der Aktionäre in Crefeld wurden die Namen der zukünftigen Bahnen bestimmt. Namentlich wegen der Ruhrorter Bahn war eine Einigung schwierig, indem alle dabei betheiligten Städte Ruhrort, Uerdingen, Crefeld, Viersen, Gladbach und Rheydt in der Firma benannt sein wollten. Uerdingen und Viersen wurden bald fallen gelassen. Die Aktionäre von Rheydt bestanden aber darauf, weil Rheydt der Endpunkt der Ruhrorter Bahn und Knotenpunkt werden sollte. Nachdem hierüber noch lange gestritten und keine Einigung zu

* Die nachstehende Darstellung gründet sich wesentlich auf einen in der Rheydter Zeitung Nr. 262 vom Jahre 1890 erschienenen Aufsatz, welchen ein bei jenen Ereignissen betheiligt gewesener Freund des Blattes aus eigener Erinnerung verfaßt hat.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Stande kommen konnte, wurde einem später bereuten Vorschlage des Bürgermeisters Büschgens von Rheydt zugestimmt, dem zufolge die Linie „Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher" Bahn genannt werden sollte. Der Centralbahnhof Rheydt war projektirt zwischen Gladbach und Rheydt in der Gegend des „Waldschlößchens".

Zuerst sollte die direkte Linie nach Cöln ausgebaut werden, eine Linie, welche bekanntlich heute noch nicht gebaut ist, und von der man daher mit Recht sagen kann: „Die Ersten sollen die Letzten sein!"

Im Jahre 1845, als der Bau immer noch nicht in Angriff genommen war, wurde eine die Beschleunigung des Bahnbaues bezweckende, von unserm Gewährsmann (vergl. Anmerkung auf Seite 363) ins Reine geschriebene Eingabe an Seine Majestät König Friedrich Wilhelm IV. angefertigt, mit welcher die Herren Bürgermeister Büschgens und Wilhelm Peltzer nach Berlin reisten, um sie persönlich zu überreichen. Die Herren wurden huldvoll empfangen und mit günstigem Bescheide entlassen.

Die schließliche Entscheidung hat die Hoffnung der Bewohner Rheydt's, daß letzterer Ort Knotenpunkt werden würde, nicht erfüllt, indem Gladbach als Centralstation bestimmt wurde.

Zuerst wurde mit der Ruhrorter Bahn begonnen und dieselbe zunächst bis Crefeld, dann bis Viersen und schließlich bis Gladbach eröffnet. Alsdann wurden die Strecken von Gladbach nach Aachen und nach Neuß in Angriff genommen. Zwischen Gladbach, Rheydt und Wickrath wurde hauptsächlich in den Revolutionsjahren 1848 und 1849 gearbeitet. Die Strecke Rheydt-M.Gladbach wurde am 12. August 1852 eröffnet, diejenige von M.Gladbach bis Neuß am 17. Januar 1853. Als Stationsgebäude diente in Rheydt zunächst eine bretterne Bude.

Am 11. November 1852 wurde die Bahnstrecke zwischen Rheydt und Herzogenrath und die Rhein-Trajekt-Anlage zwischen Homberg und Ruhrort eröffnet. Dafür, daß dieser für Rheydt überaus wichtige Tag hier entsprechend festlich begangen wurde, liefert das nachstehend abgedruckte Festprogramm den Beweis:

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Programm

zur festlichen Eröffnung der Rhein-Traject-Anlage zwischen Homberg und Ruhrort in der Aachen—Düsseldorf—Ruhrorter Eisenbahn, und der Bahnstrecke zwischen Herzogenrath und Rheydt am 11. November 1852.

Um 8 Uhr Vormittags Empfang der hohen Gäste und geehrten Fest-Theilnehmer auf der Hafen-Station zu Ruhrort; Besteigung des Dampfbootes Delphin, Verschiffung von Kohlenwagen und Ueberfahrt mit denselben nach der Hafen-Station zu Homberg.

Nach Ausschiffung der Kohlenwagen um 9 Uhr Abfahrt nach Rheydt und Herzogenrath mit dem bereitstehenden Festzuge, nach untenstehendem Fahrplane, um dessen gefällige Beachtung diejenigen geehrten Fest-Theilnehmer gebeten werden, welche sich auf den Zwischen-Stationen anzuschließen wünschen.

Nach einstündigem Aufenthalte in Herzogenrath, welcher zur Besichtigung des dasigen Viaductes und der Wurm-Brücke Gelegenheit bietet, beginnt um $1^1/_4$ Uhr die Rückfahrt nach Rheydt, mit $^1/_2$stündigem Aufenthalte auf der Bahnstrecke bei Wedau, zur Besichtigung der Roer-Brücke. Auf den Zwischen-Stationen wird nicht angehalten.

Um 3 Uhr Ankunft in Rheydt. — Fest-Diner im dasigen Gesellschafts-Lokale um $3^1/_2$ Uhr.

Nach beendetem Festmahle Rückfahrt nach Homberg und nach Herzogenrath in zwei Zügen, welche um 6 Uhr Abends auf dem Bahnhofe bereit gehalten werden.

Fahrplan

für den Festzug zwischen Homberg und Herzogenrath am 11. November 1852.

Station	Ankunft Uhr	Ankunft Min.	Aufenthalt Min.	Abfahrt Uhr	Abfahrt Min.
Homberg	—	—	—	9	—
Trompet	9	9	1	9	10
Uerdingen	9	20	5	9	25
Crefeld	9	35	5	9	40
Anrath	9	53	1	9	54
Viersen	10	1	5	10	6
Gladbach	10	17	8	10	25
Rheydt	10	31	9	10	40
Wickrath	10	46	3	10	49
Erkelenz	11	3	5	11	8
Baal	11	17	10	11	27
Lindern	11	39	3	11	42
Geilenkirchen	11	55	5	12	—
Herzogenrath	12	15	—	—	—

Der Festzug, reich mit Guirlanden, Kränzen und Fahnen geschmückt, wurde von der versammelten Volksmenge jubelnd begrüßt.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Die Tischkarte zu dem Nachmittags in den Gesellschaftsräumen der Harmonie (des jetzigen Logengebäudes) stattfindenden Festessen, an welchem auch Seine Excellenz der Handelsminister von der Heydt und die Direktionsmitglieder theilnahmen, ist durch einen Zufall erhalten geblieben. Wir bringen sie nachstehend zum Abdruck:

Fest-Diner

bei Eröffnung der Eisenbahn in Rheydt am 11. November 1852.

Speisezettel.

Austern
Krammetsvögel-Suppe
Caviar
Schellfisch mit Kartoffeln
Filet de Boeuf
Mainzer Sauerkohl und Westfälischer Schinken
Erbsen-Puré und Pommersche Gänsebrust
Salpicon von Hühnern und Champignons
Waldschnepfen-Salmi
Rehbraten mit Compotes
Puddings
Galantine { von Welschen Hahnen / und Perlhühnern
Gestürzter Crême
Punsch-Gelée
Gefrorenes
Torten
Dessert
Obst.

Es will fast scheinen, als ob die besondere Aufmerksamkeit, welche der Stadt Rheydt bei der Eröffnungsfeier zu Theil wurde, dieselbe trösten sollte über die zu Wasser gewordene Hoffnung, Eisenbahn-Knotenpunkt zu werden.

Ueber die Kosten des Festes giebt uns nachstehendes in den Akten der Stadt Rheydt befindliches Schreiben Auskunft.

„An das Comité für die Eröffnung der Aachen—Düsseldorfer Eisenbahn von Rheydt bis Herzogenrath z. H. des Herrn Bürgermeisters Büschgens zu Rheydt.

Auf das Schreiben vom 1. d. M. benachrichtigen wir Sie ergebenst, daß unsere Hauptkasse heute zur Zahlung der Kosten des Bahneröffnungsfestes am 11. v. M. im Betrage von 943 Thaler 14 Sgr. 6 Pf. angewiesen worden ist.

Aachen, den 7. Dezember 1852.

Königliche Direction
der Aachen—Düsseldorf—Ruhrorter Eisenbahn."

Am 17. Januar 1853 wurde auch der Betrieb auf der Strecke Aachen—Herzogenrath eröffnet und damit die Aachen—Düsseldorf—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Ruhrorter Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung in Betrieb genommen.

Es verkehrten von diesem Zeitpunkte ab: zwei Züge von Aachen nach Düsseldorf, ab Aachen 7^{15} V. und 4^{45} N.; zwei Züge von Düsseldorf nach Aachen, ab Düsseldorf 8^{3} V. und 6^{7} N. Außerdem bot sich Reisegelegenheit durch zwei tägliche Züge von Gladbach nach Düsseldorf 6^{32} V. und 1^{11} N. und zwei tägliche Züge von Düsseldorf nach Gladbach 12^{50} Mittags und 7^{8} Abends.

Zwischen Gladbach und Homberg verkehrten in jeder Richtung täglich drei Züge und außerdem noch ein Zug von Gladbach nach Crefeld und zurück.

Die Eisenbahnstrecke M.Gladbach—Rheydt-Geneiken—Odenkirchen wurde am 1. Februar 1870 dem Verkehr übergeben. Die Eröffnung des Betriebes auf der weiteren Strecke bis Eschweiler (Aue) erfolgte am 1. Oktober 1873, während die Schlußstrecke von da bis Stolberg am 15. Oktober 1884 eröffnet wurde.

Die Eisenbahnlinie Rheydt(Morr) — M.Gladbach — Crefeld (Rheinisch) wurde am 15. November 1877 dem Betriebe übergeben, und die Eisenbahnlinie Rheydt bis Landesgrenze bei Dalheim am 15. Februar 1879, jedoch zunächst mit Ausschluß der Station Wegberg, welche erst am 5. November 1879 für den Personenverkehr und am 1. Juni 1880 für den Güterverkehr eröffnet wurde.

Mit Ausnahme der von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erbauten Linie Rheydt (Morr) bis Crefeld (Rheinisch) waren sämmtliche übrige Bahnen von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft erbaut.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft wurde durch Gesetz vom 14. Februar 1880 vom 1. Januar 1880 ab für Rechnung des Staates betrieben, während die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft durch Gesetz vom 23. Februar 1882 und zwar vom 1. Januar 1882 ab für Rechnung des Staates betrieben wurde. Die Auflösung beider Gesellschaften erfolgte am 1. Januar 1886.

Nachdem die 3,1 Kilometer lange Verbindungsbahn M.Gladbach(Speik)—Rheydt fertiggestellt war, wurde am 1. Oktober 1889 der Bahnhof Rheydt (Morr) für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Die Station Rheydt (Betriebsinspection 2 Crefeld und Maschinen- und Verkehrs-Inspection Crefeld) hat einen Bahnhof II. Klasse, selbstständige Stationskasse und Güterabfertigungsstelle mit einer bahnamtlichen Güterbestatterei. Die Station wird seit 1890 von dem Stationsvorsteher Carl Berger geleitet. Dessen Vorgänger waren Michael Stocky, Rudolph Kerckhoff und Jacob Moersch.

Die Station Rheydt-Geneiken (Betriebsinspection Jülich und Maschinen- und Verkehrs-Inspection Aachen) zählt zu den Bahnhöfen II. Klasse und hat ebenfalls eine selbstständige Güterabfertigungsstelle mit bahnamtlicher Güterbestatterei. Stationsvorsteher war bei Eröffnung der Strecke ein gewisser Groß. Diesem folgte Ferdinand Riecke. Gegenwärtig bekleidet die Stellung J. Ackers.

Ueber den Verkehr der Eisenbahn-Stationen in Rheydt aus den Jahren 1877 bis 1889/90 giebt die nachfolgende Uebersicht Auskunft.

Jahr	Personen-Verkehr: An Fahrkarten wurden ausgegeben in:			Güter-Verkehr: Es kamen an Tonnen in:			Güter-Verkehr: Es gingen ab Tonnen in:		
	Ober-Rheydt	Rheydt-Geneiken	Rheydt-Morr	Ober-Rheydt	Rheydt-Geneiken	Rheydt-Morr	Ober-Rheydt	Rheydt-Geneiken	Rheydt-Morr
1877	120207	37552	2613*	33322	18550	14921*	4507	2008	2620*
1878	107449	32342	26570	36819	21254	9068	3495	2769	1650
1879	118197	34584	24095	31190	24097	6495	3893	1811	2280
1880	154421	42525	21442	32577	24378	7046	7727	1918	2201
1881	141945	39318	**	34738	27687	**	5070	2850	**
1882	124831	35704	**	36903	33090	**	4308	3086	**
1883/84	129337	38818	16560	42475	35155	4331	4780	3034	478
1884/85	141357	39115	13405	47230	37942	5335	5891	3050	292
1885/86	142161	38473	14600	46584	42462	8699	7176	3110	303
1886/87	161744	35521	15600	46851	45415	9008	9462	3580	418
1887/88	125707	36246	15268	48275	52187	10382	10126	5068	146
1888/89	144099	37490	15926	54109	57456	13122	11053	5920	237
1889/90	155137	38715	8604	70266	61927	5823	13708	7220	822

* Seit 15. November 1877.

** Für die Jahre 1881 und 1882 fehlen die Angaben.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Uebersicht

über den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güter-Verkehr auf der Station Rheydt

in den Etatsjahren 1890/91 bis einschl. 1895/96.

Jahrgang	I. Personen-Verkehr Fahrkarten Stückzahl	I. Personen-Verkehr Fahrkarten darunter Arbeiterkarten	I. Personen-Verkehr Gelderlös ℳ	I. Personen-Verkehr Gelderlös ₰	II. Gepäck-Verkehr Stückzahl	II. Gepäck-Verkehr Gewicht kg	II. Gepäck-Verkehr Gelderlös ℳ	II. Gepäck-Verkehr Gelderlös ₰	III. Vieh-Verkehr a) Versand Großvieh Stück	a) Versand Kleinvieh Stück	b) Empfang Großvieh Stück	b) Empfang Kleinvieh Stück	a u. b Stück	IV. Güter-Verkehr a) Versand Eilstückgut Tonnen	a) Versand Frachtstückgut Tonnen	a) Versand Wagenladungen Tonnen	b) Empfang Eilstückgut Tonnen	b) Empfang Frachtstückgut Tonnen	b) Empfang Wagenladungen Tonnen
1890/91	205673	9013	211394	8	15996	392926	4747	20	114	—	673	126	913	394	6899	7005	435	5946	60401
1891/92	226058	15629	216198	98	15679	391316	4729	70	32	—	450	484	966	360	7155	7936	390	6017	60824
1892/93	235354	18205	220196	99	15439	396553	4788	70	42	5	207*	1113	1367	408	7925	6564	515	6457	65677
1893/94	257271	19669	239421	75	17493	340058	5465	90	69	20	215	3322	3626	477	8463	15592	653	7196	76449
1894/95	231491	9541	241215	30	18683	483067	6372	10	20	4	174	2000	2198	465	9151	15597	726	7708	81274
1895/96	305439	17718	261786	61	19407	500315	5797	56	18	57	100	2674	2849	515	9567	14748	937	8002	107791

* Der Verkehr für Großvieh ist nach der Erbauung des Schlachthofes hauptsächlich auf den Bahnhof Mülfort übergegangen.

Kleinbahnen existiren bis zur Zeit noch nicht; doch besteht das Project, eine solche Bahn auf der Provincialstraße vom Bahnhof Geneicken über Giesenkirchen und Glehn nach Neuß oder nach dem neuen Düsseldorfer Hafen zu bauen.

Eine Straßenbahn mit Pferdebetrieb nach M.Gladbach wurde im Jahre 1880 durch den Banquier Lübke aus Berlin gebaut; sie führt durch die Gladbacher- und Friedrich-Wilhelmstraße und endigt an der Kreuzung der Odenkirchener- und Limitenstraße. Der Betrieb ist später von der „Deutschen Local- und Straßenbahn-Gesellschaft" in Berlin übernommen worden. Gegenwärtig schweben Verhandlungen über die Fortsetzung der Straßenbahn nach Odenkirchen. Auch hofft man den Betrieb in einen elektrischen umwandeln zu können.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf