



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Zur Geschichte der Preußischen Verwaltung im Regierungsbezirk Düsseldorf

Bammel, Adolf

Düsseldorf, 1912

4. Wasserbau

Nutzungsbedingungen

[urn:nbn:de:hbz:466:1-55577](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-55577)

zwischen Norf und Stommeln wurde nach dem französischen Gesetze von 1807 über die Austrocknung von Sümpfen ausgeführt in den Jahren 1845 bis 1850. Ihm folgte bald eine Reihe anderer Unternehmungen zur Entwässerung der unter schädlicher Masse leidenden linksrheinischen Brüche, besonders nachdem im Jahre 1856 ein zur Gewährung billiger Darlehen bestimmter Meliorationsfonds für die Rheinprovinz bei deren Provinzialhilfskasse eingerichtet war. Sie wurden für Rechnung besonderer, gemäß dem Privatflußgesetz von 1843 gebildeter Genossenschaften ausgeführt, wobei der Regierung die Aufsicht wie gegenüber den Gemeinden zustand, also mit weitgehenden Befugnissen. Diese Meliorationen haben u. a. die linksrheinischen Wasserbau-Ruinen der Fossa Eugeniana und des Nordkanals berührt, deren Überreste noch heute an ehemals beabsichtigte Kanalverbindungen mit der Maas erinnern. — Bis 1865 waren fast zwei Quadratmeilen für die Kultur gewonnen, abgesehen von kleineren Wiesenverbesserungen, die meist in den engen Tälern des Bergischen Landes zur Ausführung kamen.

3. Deichwesen Die von der Regierung im Deichwesen angestrebten Fortschritte wurden zunächst durch die starke Verschuldung wichtiger Deichverbände (Deichschauen) gehemmt. Indessen wurde die Notwendigkeit planmäßiger Eindeichungen der Bevölkerung vor Augen geführt durch die furchtbaren Verluste, die bei Deichbrüchen durch Überschwemmungen in der Rheinniederung unterhalb von Xanten und Wesel eintraten, z. B. 1824 und 1855. Die Organisation der Verbände, welche der Zerstücklung der Deichverhältnisse abhelfen sollte, mußte noch zurückgestellt werden hinter den technischen Arbeiten, welche den gleichmäßigen Ausbau der Deiche bezweckten. Die Zahl der Deichschauen wurde durch die Gründung neuer Verbände, auch in dem weniger gefährdeten oberen Stromteile, auf 60 vermehrt. Die unmittelbare Beaufsichtigung des Deichwesens war auf die Landräte übergegangen, die technische Leitung wurde nach Errichtung der Rheinstrombaudirektion zu Coblenz (1858) den beiden im Düsseldorfer Bezirke angestellten Wasserbaudirektoren dieser Behörde, wegen des nahen Zusammenhangs des Strombaues und Deichbaues, mitübertragen.

4. Wasserbau Der Wasserbau an der Ruhr und Lippe stand zunächst auch im Düsseldorfer Bezirke unter der Verwaltung des westfälischen Oberpräsidenten von Vincke, dessen Verdienste durch das am Ruhrorter Hafen errichtete Denkmal geehrt sind. Nach dem preussischen Schleusenbau des vorigen Jahrhunderts hatte sich der Kohlenverkehr auf der Ruhr beständig gehoben. Die beginnende Dampfschiffahrt auf dem Rheine und anfänglich auch die Eisenbahnen begünstigten die weitere Zunahme dieses Verkehrs, so daß der in den Jahren 1820 bis 1825 eingerichtete Ruhrorter Hafen wiederholter bedeutender Erweiterungen bedurfte. Die Mittel für diesen staatlichen Hafenbau gewährte der nach der Fremdherrschaft in seiner Selbständigkeit wieder hergestellte fiskalische Ruhrschiffahrtsfonds, der auch leihweise Kapitalien für den von Duisburg unternommenen Rhein- und Ruhrkanal zur Verfügung stellte.

Nach dem Tode des Oberpräsidenten von Vincke wurde im Jahre 1845 die Verwaltung der Lippeschiffahrt dem Oberpräsidenten in Westfalen belassen, die Ruhrschiffahrtsverwaltung für die 10 Meilen lange schiffbare Strecke bis Witten in Westfalen dagegen dem Düsseldorfer Regierungs-Präsidenten als Ruhrschiffahrtsdirektor übertragen.

1850 wurde jedoch das Regierungskollegium für zuständig erklärt, wobei es verblieb, bis die 1888 in Kraft getretene Verwaltungsreform die Zuständigkeit des Präsidenten wiederherstellte.

Der Bau von Kunststraßen hat die Regierung nur 60 Jahre hindurch beschäftigt, indem nach Herstellung der wichtigsten Eisenbahnlinien die Chausseen der Selbstverwaltung der Provinz überlassen wurden. In diesem Zeitraume aber ist der Chausseebau, unter Leitung der Regierungs- und Bauräte, zu hoher Vollkommenheit gefördert und die Straßenlänge von 53 Meilen im Jahre 1816 (meist ostrheinisch) auf die vierfache Zahl im Jahre 1866 vermehrt worden. Hierbei sind außer den Staatschausseen auch die in gleicher Art ausgebauten Bezirksstraßen mitbegriffen, welche durch die französische Gesetzgebung gegründet waren und durch Zuschläge zu den direkten Steuern unterhalten wurden. Sie hatten sich auf der linken Rheinseite so bewährt, daß östlich des Rheins im Jahre 1856 ebenfalls ein Bezirksstraßenfonds eingerichtet wurde. Beide Fonds hatten die Rechte öffentlicher Korporationen und wurden von der Regierung verwaltet. Die Erhebung des Chausseegebldes geschah an zahlreichen Schlagbäumen durch Beamte der indirekten Steuerverwaltung.

5. Wegebau

Die der Regierung unterstellte staatliche Bauverwaltung wurde um 1866 in 15 Baukreisen besorgt, von denen drei — Ruhrort, Düsseldorf, Rees — ausschließlich Wasserbaukreise waren. In den übrigen hatten die Bauinspektoren und Baumeister neben den Hochbauafachen, die in Ermangelung von Domänen nicht sehr zahlreich waren, besonders Wegebauafachen zu bearbeiten. Die außerordentliche Bedeutung dieser Tätigkeit für die Entwicklung der niederrheinischen Industrie in jenen langen Friedensjahren liegt auf der Hand. Weniger denkt man wohl heute an bescheidenere, aber gleichfalls wichtige Verkehrsbeziehungen, z. B. daß erst durch den Bau guter Wege durch Staat und Gemeinde unfruchtbare Gegenden des Bergischen Landes mit Gemüse versorgt werden konnten.

Das Bedürfnis nach Eisenbahnen ist in dem bergischen Industrielande, wo so große Massen ausländischer Rohstoffe verarbeitet wurden, hervorgetreten, sobald die englische Produktion durch Schienenwege verbilligt worden war. So kam es, daß die Düsseldorf-Elberfelder Bahn die zweite in Preußen gewesen ist (1835—1841 gebaut). Da der Staat aus finanziellen Gründen schon die Kunststraßen nicht allein gebaut, sondern sie engeren Verbänden, Gemeinden und Gesellschaften überlassen und nur teilweise mit Prämien unterstützt hatte, so mußten um so mehr die Eisenbahnen zunächst der Privatindustrie überlassen bleiben, welche in der neuen Form der Aktiengesellschaft die Kapitalien aufbrachte. Mit den durch neue Konzessionen und Verschmelzungen an Bedeutung stets zunehmenden großen Gesellschaften der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Eisenbahn (bestätigt 1843 und 1844) hatte die Düsseldorfer Regierung durch sorgfältige Erhebungen über den Verkehr usw. mannigfach zusammen zu arbeiten. Indem die Bergisch-Märkische Bahn schon 1850 in staatliche Betriebsverwaltung überging, wurde der Grund gelegt für die Königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld, deren Wirksamkeit weite Strecken des Bergischen und linksrheinischen Landes durch Bahnlinien auf eine höhere wirtschaftliche Stufe gebracht hat.

6. Eisenbahnen