



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Zur Geschichte der Preußischen Verwaltung im Regierungsbezirk Düsseldorf

Bammel, Adolf

Düsseldorf, 1912

6. Eisenbahnen

Nutzungsbedingungen

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

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 Chausséen der Selbstverwaltung der Provinz überlassen wurden. In diesem Zeitraume aber ist der Chausséebau, 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 Staatschasséen 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 Chausséegeldes 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