

Neu-Crevenbroicher Zeitung.

Größte und meistverbreitete Zeitung der Kreise: Neu- und Crevenbroich.

Redaction: J. G. Gamm.

Expedition: Neu- und Crevenbroich.

Druck und Verlag der Gesellschaft für Buchdruckerei.

Die Neu-Crevenbroicher Zeitung erscheint täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage; Samstags in 2 Hefen und als Beilage das 4. Quartal. Preis pro Quartal in Neu- und Crevenbroich 1.75. Das Jahressubskribtionspreis beträgt 17.50. Der Anzeigensatz beträgt 20 Pfg. pro Zeile.

Insere finden durch die Neu-Crevenbroicher Zeitung die weitestgehende Verbreitung und bei dem höchsten Preis für die 6-gelassene Seite oder deren Raum 15 Pfg. Bei größeren Anzeigen und besonderer Berücksichtigung entgegenkommender Abnehmer werden die Preise ermäßigt. Anzeigen-Entscheidungen durch alle bewährten Anzeigen-Expeditionen.

Nr. 265

Dienstag den 23. November 1897. (Clemens.)

24. Jahrgang.

Telegr. Depeschen der Neu-Crevenbroicher Zeitung.

Wien, 23. Nov. Das Abgeordnetenhaus genehmigte mit 132 gegen 79 Stimmen den Vorschlag des Präsidenten auf die nächste Tagesordnung das Ausgleichsprovisorium zu setzen.

Constantinopel, 23. Nov. Die Friedensverhandlungen sind nahezu fertig. Es erübrigt noch die Erledigung des Artikels 11.

St. Petersburg, 23. Nov. Die Kammer lehnte mit 58 gegen 57 Stimmen bei 50 Stimmenthaltungen den Antrag auf Verlegung der gerichtlichen Verfolgung des Prinzen ab. Bei der Abstimmung über den Antrag selbst ergab sich die Beschlussfähigkeit des Hauses. Große Aufregung herrscht im Abgeordnetenhaus.

Deutschland.

Berlin, 22. November.

Ueber die Einmischung des Auslandes in die deutsche Action bei Kiautschau lassen sich die Hamb. Nachr. wie folgt vernehmen:

Wie ein Bericht der Hoff. Ztg. aus London meldet, seien britische und amerikanische Kriegsschiffe nach Kiautschau beordert worden, um die dortigen Vorgänge zu überwachen. In amtlichen und einflussreichen chinesischen Kreisen sei man der Ansicht, Deutschland habe durch die Landung der bewaffneten Truppen den Krieg gegen China erklärt; man bezweifle aber, ob China die Landung der Deutschen zu akzeptieren werde. Das bezweifeln wir ebenfalls, zumal es sich für Deutschland zunächst nur um eine Pfandnahme für gefällte Entschädigungs- und Genugthuungsforderungen handelt und um Garantien für die Zukunft. Allerdings würde eine dauernde Besetzung von Kiautschau, der Bucht und der Küste gegen die Chinesen wohl kaum auf Schwierigkeiten stoßen. Daß man von englischer Seite kein Mittel unberücksichtigt lassen werde, in Ostasien jeden deutschen Erfolg zu hintertreiben, bedarf kaum erst der Erwähnung. Einfallen wird versucht, bei Kiautschau Wüsten zu erzeugen. So meinen die Times, die Bai würde allerdings einen trefflichen Stützpunkt für die Flotte abgeben, allein Kiautschau dürfte wohl versucht sein, eine solche dauernde Besetzung als unfreundliche Handlung aufzufassen. Es ist nicht sehr wahrscheinlich, daß das Blatt mit dem Auspielen der russischen Rivalität Glück haben wird. Rußland hat sich bereits einen zu weit reichenden Wirkungskreis in Ostasien gesichert, als daß derartige Empfindungen bei ihm aufkommen könnten. Es ist sogar, wie die D. Ztg. hervorhebt, möglich, daß man in Rußland das Vorgehen Deutschlands willkommen heißt, weil auf asiatischem Boden die Nachbarschaft Deutschlands in jedem Falle der Englands vorzuziehen ist. Ueberdies legt man bei uns auf ein ungünstiges Verhältnis zu Rußland so hohen Werth, daß man eine dauernde Festlegung an der chinesischen Küste nur mit dem Einverständnis Rußlands in Aussicht nehmen würde. Es ist also ausgeschlossen, daß, falls, was wir nicht wissen, die Absichten der Regierung auf eine dauernde Festlegung abzielen, uns dies in eine schiefte Stellung zu unserem östlichen Nachbar bringen könnte.

Ueber die Befragung von Kiautschau berichtet die Nordd. Allg. Ztg. „auf Grund eigener Untersuchungen“:

Nach dem eingetroffenen Telegramm des Chefs der Kreuzerdivision, Contreadmirals von Dieblich, sind die sämtlichen Lager der chinesischen Truppen in Kiautschau nach entsprechender Aufforderung an den Oberbefehlshaber und vollzogener Auslieferung der Landungskorps S. M. Schiffe ohne Blutvergießen geräumt und von unserem Landungskorps besetzt worden. Etwa 1200 chinesische Soldaten sind mit ihren Gewehren abgezogen, während die 14 dort aufgestellten Krupp'schen Geschütze mit Munition vom Contreadmiral v. Dieblich beschlagnahmt worden sind.

Der Ausschuss des Bundes der Landwirthe beschloß heute bis zur Witterungspause mit dem Antrage auf zeitweises Verbot der Getreideeinfuhr, mit der Stellungnahme zu den bevorstehenden Reichstagswahlen, mit der Vorbereitung der Handelsverträge und anderen schwebenden Fragen. Es ergab sich, wie die Hoff. Ztg. berichtet, in allen Hauptfragen volle Uebereinstimmung mit den Wahlen des Reichstages und volle Einmütigkeit in der Stellung zu den Wahlen und zu den nächsten und weiteren Aufgaben der Zukunft.

Der Schluss der Abgeordnetenwahlen zum Landtage in Baden scheint für die Nationalliberalen günstig ausgefallen zu sein. Wie ein Privattelegramm der „Berl. Volksztg.“ meldet, hat in Baden Land der bisherige Abgeordnete Dreher (Nationalliberal) über den Frei-

willigen Jagst mit 65 gegen 59 Stimmen ge-
siegt, da mehrere oppositionelle Wahlmänner
umgefallen sind.

An Wahlen und Verbräuche. Inwiefern an anderen Einnahmen sind in der Zeit vom 1. April 1897 bis zum Schluss des Monats October 1897 im Deutschen Reich folgende Einnahmen zur Aufzeichnung gelangt:

Börsen 268 951 471 M. (gegen denselben Zeitraum des Vorjahres mehr 4 085 021 M.),
Tabaksteuer 6 185 423 M. (mehr 627 064 M.),
Zuckersteuer und Zuckerschlag zu denselben 49 746 877 M. (— 7526 873 M.), Salzsteuer 26 278 142 M. (mehr 611 638 M.), Malzsteuer 1 363 032 M., Verbrauchsabgabe von Branntwein und Zuckerschlag zu denselben 71 662 506 M. (— 828 339 M.), Brennsteuer 577 203 M. (— 31 012 M.), Braunkohlensteuer 18 116 147 M. (mehr 862 015 M.), Uebergangsabgabe von Bier 21 951 198 M. (mehr 35 345 M.), Summe 444 593 906 M. (— 802 109 M.), Stempelsteuer für a. Werthpapiere 9 352 942 M. (mehr 265 620 M.), b. Kauf- und sonstige Verkaufssteuern 8 201 593 M. (mehr 362 994 M.), c. Boote zu Privatlotterien 2 105 063 M. (— 996 440 M.), Staatslotterien 7 885 788 M. (mehr 178 066 M.), Spielkartensteuer 756 844 M. (mehr 631 7 M.), Weichselsteuer 5 701 672 M. (mehr 386 297 M.), Post-u. Telegraphenverwaltung 185 002 298 M. (mehr 12 999 499 M.), Reichs-Eisenbahnverwaltung 44 787 000 M. (mehr 1 982 000 M.).

Die zur Reichssteuer gelangte Einnahme abzüglich der Aufwandsvergaben und Verwaltungskosten beträgt bei den nachbezeichneten Einnahmen bis Ende October 1897: Börsen 240 661 488 M. (mehr 5 162 867 M.), Tabaksteuer 8 068 866 M. (— 104 897 M.), Zuckersteuer und Zuckerschlag zu denselben 41 492 068 M. (— 6 523 286 M.), Salzsteuer 24 460 079 M. (mehr 304 967 M.), Malzsteuer und Branntweinsteuer 6 781 635 M. (mehr 1 052 330 M.), Verbrauchsabgabe von Branntwein und Zuckerschlag zu denselben 60 363 057 M. (— 706 496 M.), Brennsteuer 321 375 M. (mehr 7124 M.), Braunkohlensteuer und Uebergangsabgabe von Bier 17 260 887 M. (mehr 763 198 M.), Summe 399 854 415 M. (— 44 204 M.), Spielkartensteuer 767 474 M. (mehr 21 772 M.).

Detmold, 20. Nov. Der Landtag beschloß heute Mittag mit großer Mehrheit: Er trage kein Bedenken bezüglich der Erbfolgefähigkeit der geistlichen Söhne. Die Feststellung dauernder

Zustände ist eine Nothwendigkeit. Der Fürst Georg von Schaumburg-Lippe wird aufgefordert, bis 1. Februar 1898 den Weg der gerichtlichen Entscheidung zu betreten; falls eine Klage bis dahin nicht erfolgt, wird sein Protest nicht weiter berücksichtigt und die Thronfolge durch Landesgesetz geregelt. Bis dahin wird die Vererbung über die Thronfolge-Vorlage zurückgestellt.

Oesterreich-Ungarn.

Wien, 20. Nov. Der Minister des Auswärtigen Graf Goluchowski gab in der heutigen Sitzung des Auswärtigen Ausschusses der Ungarischen Delegation ein Exposé über die internationale Lage. Der Minister eröffnete seine Darlegungen mit einem allgemeinen Rückblick auf die Situation seit dem Ausbruch der letzten Kriege. Der Minister legte sodann den Verlauf der griechisch-türkischen Friedensverhandlungen unter Vermittlung des europäischen Congresses dar. Obwohl im Laufe der Verhandlungen wiederholt betriebl. und feindsch. Begegnungen stattfanden, bestand das europäische Concert die Feuerprobe in einer Weise, die es fortan zu einem gewichtigen Factor bei der Regelung der Orientverhältnisse stempelt. Zur Lage Cretas übergehend, theilte der Minister mit, daß die Mächte die Regelung nunmehr in Angriff genommen haben, daß aber die Verhandlungen noch in einem Stadium seien, das ihn Reserve aufwerfe. Das Ziel sei: weitgehende Autonomie unter Wahrung der Souveränitätsrechte des Sultans und Garantien für den Schutz der mohamedanischen Minorität. Diese schwierige Aufgabe dürfte Zeit erfordern, schließlich aber dürften die Mächte die Hindernisse überwinden, wie auf anderen Gebieten. Dies erfordere die Ehereuropas, daß die Regelung der Frage in die Hand genommen hat. Der Minister erwähnte auch den erfreulichen Verlauf der beilegenden Conflict in Mexiko und hob hervor, daß es nützlich war, gegenüber der Verwickelungstactik der Porte ein Exempel zu statuieren und die Ehre der österreichisch-ungarischen Flagge, die Würde und die Interessen der österreichisch-ungarischen Monarchie energisch zu wahren. Sich den Beziehungen Oesterreich-Ungarns zu den einzelnen Mächten zuwendend, erklärte der Minister: „Es bedarf kaum der Erwähnung, daß das Bundesverhältnis zu Deutschland und Italien heute wie zuvor und hoffentlich auf eine lange Reihe von Jahren hinaus den Grundpfeiler der Politik Oesterreich-Ungarns bildet.“

Eine dunkle That.

Kriminal-Roman von Thomas Cobb.

Autorisierte Uebersetzung.

(Nachdruck verboten.)

27) „Derment ging von der Annahme aus,“ erklärte Edwards, „das Holz werde in kürzester Zeit vernichtet und dadurch die rasche Verbindung des Körpers mit der ihn umgebenden Gegend herbeigeführt werden.“ „Hierin liegt auch der Grund,“ sagte Doktor Biret, „warum die Gasse während der Begräbnisse folgenden Nacht offen gelassen wird.“ „Wie,“ rief Goll, „man verließ sie nicht unmittelbar nach der Beerdigung?“ „Nein,“ antwortete Biret, „die Füllung des Grabes sollte erst am folgenden Tage vor sich gehen; doch muß man annehmen, daß der Todtengräber die Gruft nicht unbedeckt gelassen hat.“ „Er wird Biret über das offene Grab gelegt haben,“ meinte Edwards, „der Verbrecher brachte demnach nur diese Wegzäune, den Sargdeckel abzugeben und die beiden Leichname zu veranlassen. Welchen Zweck er mit dieser entlegenen Handlung verfolgte, entzieht sich unserer Betrachtung und könnte nur durch eine eingehende Untersuchung festgestellt werden.“ Vorläufig bleibt es eines der dunkelsten Räthsel, das mir je vorgekommen ist,“ sagte der Inspektor. „Es ergibt sich als Schlussfolgerung, daß der Mord in der Nacht des vierten März verübt wurde. In diese Annahme richtig, so müßte der Körper Zeichen von Gewaltthätigkeit an sich tragen, wie bedürfen daher noch mancher anhaltenden Beweise.“ „Haben Sie vergessen, daß zu gleicher Zeit ein Einbruchdiebstahl verübt wurde?“ fragte Edwards den Inspektor. „D, nein, mein Gedächtnis ist treu.“ „Nicht wahr, Edwards,“ sagte Doktor Biret, „indem er sich erhob,“ die beiden Herren Derment bei der Verhandlung vertreten, die voraussichtlich schon morgen stattfinden dürfte.“ „Sobald die Stunde des gerichtlichen Befragens festgelegt ist,“ antwortete Edwards, „bitte ich mich und Herrn Inspektor Goll telegraphisch zu benachrichtigen.“ Nachdem Biret dies versprochen hatte, verabschiedete sich und legte mit dem nächsten Zuge nach Roßfeld ab.

Als der Doktor im Hause ankam, hatte sich Florence schon lange zur Ruhe begeben. Trotzdem sie ans äußerste erschöpft war, ließ jedoch der Schlaf ihre müden Augen nicht ruhen. Wie oft hatte sie das Ende der qualvollen Ungewißheit herbeigeführt — das ewige Gehen und Bangen schien ihr weit unerträglicher, als die Ueberzeugung, den Vater todt zu wissen; und nun, wieviel ihr Schmerz zu theil geworden, begann der grausige Kampf von neuem! Seine Leiche war entsetzt, doch Niemand wußte, wo die der Mutter verborgen lag. Einen Beweggrund für die Schandthat zu entdecken, schien ihr unmöglich und die Entdeckung des Grabes erfüllte sie mit beinahe größtem Schrecken und Entsetzen, als das gewaltthätige Ende ihres armen gemordeten Vaters.

„Hören, hören,“ rief Doktor Biret, als Florence am Freitag Morgen gegen elf Uhr an die Thür des Laboratoriums pochte, nachdem sie der Wille der Hauswirthin nachgegeben und das Frühstück in ihrem Schlafzimmer eingenommen hatte. „Sie sehen hier den geheimnißvollen Raum, welchen Danvers die Schlachtbank zu nennen beliebt,“ sagte er lächelnd hinzu, „als er den neugierigen Blick bemerkte, mit dem Florence die Ränge an den Wänden musterte.“

„Vor Ihnen, lieber Kind, liegt ein schwerer Tag! Edwards und Inspektor Goll kommen hierher zur Verhandlung, welche, wie mir Gollman soeben mittheilte, um ein Uhr im Schlafzimmer stattfinden wird. Doktor Brown nimmt die Todtenkammer vor und lange ehe Sie aufgestanden sind, war ich schon im Kränzneste, um den Leichnam meines armen Freundes zu identifizieren.“

19. Kapitel.

[Die Gerichtsverhandlung.]

Großgedruckte Vorlesungen, Landkarten und Zeichnungen bedeckten die Wände des Schulzimmers. Vor einem Pult auf dem Sessel saß der Kronbeamte, ein altlicher Mann mit gelber Gesichtsfarbe, düstern, schwarzem Schnauzbart und kahlen glänzendem Schädel. An seiner linken, auf zwei ungleichen hintereinander aufgestellten Stühlen saßen die Geschworenen, treuherrlich dreinblickende Landknechte, die jedoch vom „Reichengeld“ zurückgeblieben, wo sie die Leiche Derments in Augenfeldern genommen hatten.

Den Geschworenen gegenüber war vor einem kleineren Pulte eine Jünglingshand beigezeichnet worden, den übrigen Raum füllte eine zahlreiche Zuhörerschaft. Jeder, der sein Gesicht verdecken konnte, wählte der Verurteilung bei, für die sich das allgemeine Interesse fand.

gah, unter anderen auch Joseph Wodger, welcher angestrichelt wurde, Inspektor Goll's Gesichtsfarbe möglicherweise fern zu bleiben.

Als Florence eintrat, fiel ihr erster Blick auf Owen Derment. Er übertrug die Aufmerksamkeit um Kopfeslänge und sah nach der Thür, ihrer Ankunft harrend. Tiefe Stille folgte dem Erscheinen des jungen Mädchens; dann ergab ein leises Geräusch durch die Versammlung, denn fast jeder wandte sich mittelst ihres Blickes, abgehemmten Blickes zu.

Nachdem der Vorsitzende die Verhandlung für eröffnet erklärt hatte, wurde als erster Zeuge Wodger aufgerufen, der in seinen Sonntagsgewändern recht plump und ungeschickt anlag. Mit größter Umständlichkeit schiederte er den Eindruck, welchen der Anblick von Frau Derment's höchstdeutlichem Schmerz in ihm hervorgerufen, sowie die Dichtung des Details in Gegenwart Gollman's.

Hierauf betrat Doktor Biret den Gerichtssaal, um Edwards' Fragen zu beantworten. Unbeholfen und lässig wie immer, hand er mit vorgebeugten Schultern vor dem Gerichtstische, sein schwarzer Rock hing in reichlichen Falten auf der hageren Gestalt, die schmalen Streifen eines seidenen Halstuches lugten unter dem Kragen des grauen Flanellhemdes hervor; doch gab er mit seiner klaren, knappen Ausdrucksweise einen trefflichen Reiz ab.

„Sie haben den Leichnam gesehen, Herr Doktor?“ fragte der Rechtsanwalt Edwards.

„Ja, und erkenne ihn als denjenigen des Herrn Derment.“

„Wann sahen Sie Herrn Derment zuletzt am Leben?“

„Dienstag, den vierten März.“

„Bitte uns die näheren Umstände mitzutheilen.“

„Er hatte, ebenso wie ich, dem Begräbnisse seiner Frau beigewohnt. Ich ging mit ihm nach Hause und blieb dort bis sieben Uhr abends.“

„Fühlten Sie sich bewegt, den Verstorbenen zu begleiten, weil Sie es nicht für gerathen hielten, ihn allein zu lassen?“

„Nein, ich hatte keinerlei Befürchtung.“

„Fühlten Sie etwa den Verdacht, Derment könne sich ein Verbrechen angedacht haben?“

„Sie haben mit dem Verstorbenen auf freundschaftlichem, ja vertrautem Fuße — hörten Sie Herrn Derment jemals eine Person nennen, welche er als ihm feindselig gefühlt bezeichnet?“

„Niemand, er besaß keinen Feind auf Erden.“

„Sie identifizierten heute die Leiche — antworteten Sie ihm dabei sorgfältig?“

„Sorgfältig genug, um meinen armen Freund zu erkennen, doch nicht, um ein Gutes über die Todesursache abzugeben.“

Hier unterbrach der Vorsitzende das Verhör mit der Bemerkung, ein ebenfalls anwesender Arzt habe die Todesursache vorgenommen und werde das Ergebnis derselben später den Geschworenen vortragen.

Unter allgemeinem Schweigen trat jetzt Florence vor, um ihr Zeugnis abzugeben. Sie hielt den Kopf so tief gesenkt, daß ihr Sinn fast die Thränen verdeckte. Das feingekrümmte Gesicht war bleich und eingefallen, obgleich das reiche Haar unter dem Gürtel hervor. Offenbar machte sie die größte Anstrengung, um sich selbst zu beherrsigen, doch ihre leisen Antworten waren den Blickenden bemerkbar; jedenfalls brangen sie nicht bis zu dem entferntesten Winkel, wo Joseph Wodger sich aufgestellt hatte.

„Wollen Sie uns berichten, Fräulein Derment,“ begann Edwards, „was sich nach Doktor Birets Entfernung am vierten März am sieben Uhr Abends im Kränzneste zutrug?“

„Ich begleitete meinen Vater nach seinem Schlafzimmer.“

„Dorf ich Sie bitten, uns auch den geringfügigsten Umstand nicht vorzuenthalten.“

„Bereits sah der Vater Alz, dann weinte er. Um neun Uhr fand ich von dem Sessel an seiner Seite auf und las einige Zeilen aus dem Trauergebet: In Memoriam. Hierauf nahm der Vater die Bibel und versuchte laut aus dem Buche Hieb vorzulesen, allein die Erregung erlöschte ihm die Stimme, und bald nachher sagte ich ihm gute Nacht. Fast eine Stunde war vergangen, als ich ihn ruhen hörte — er fand an Fasse der Treppe und nannte mehrmals in verzweifelten Tönen den Namen der verstorbenen Mutter. Sofort trat ich den Vater, sich zur Ruhe zu begeben, begleitete ihn nach seinem Schlafzimmer, zündete die Lampe an, tröstete ihn so gut ich konnte und ließ den schlafenden Verstorbenen endlich allein.“

„War dies das letzte Mal, daß Sie Ihren Vater am Leben sahen?“

„Einige Sekunden vergingen ohne Antwort. Florence schloß sich an der Hand zu sprechen — dann handelte sie laut hörbar: „Ja, das letzte Mal!“

(Fortsetzung folgt.)

Das Verhältnis ruht bei gleichmäßiger Vertheilung der Rechte und Pflichten unter den Compacienten auf einer so gesunden Basis, es hat sich so einig als Bollwerk des Friedens in den schwierigsten Zeiten bewährt, und es entspricht so glänzend der Aufgabe, die sein Entstehen bezweckte, daß es heute selbst denjenigen Vertrauen entgegengebracht hat. Der Dreieund hat, mit einem Worte, Bürgerrecht in Europa erworben, und diese seine Stellung zu consolidiren, ist unser beständiges Streben. Wir begegnen uns hierin mit den ehrlichen und loyalen Absichten der Cabinette von Rom und Berlin, deren identische Bemühungen niemals erschöpfen. Ueber das Verhältnis zum russischen Reiche sagte der Minister: Unser von Erfolg begleitetes Zusammenwirken mit dem Petersburger Cabinet beim Ausdruck des griechisch-türkischen Conflicts machte den Anfang dazu und führte sehr bald zu einer offenen loyalen Aussprache, aus der man beiderseits die Ueberzeugung zu schöpfen vermochte, daß eigentlich keine derartigen Differenzen bestehen, die sich bei einem guten Willen nicht ausgleichen ließen. Mit Frankreich, dessen Interessen in keinem Punkte mit den unferigen collidiren, fahren wir fort, die besten Beziehungen zu unterhalten. Diese Beziehungen fanden während der letzten Orientkrisis wiederholt practischen Ausdruck in unserem Zusammenwirken mit dem Pariser Cabinet, und die unausgesetzten Bemühungen, welche die französischen Staatsmänner dem großen Friedenswerke widmeten, können nur in jeder Hinsicht rühmend hervorgehoben werden.

Nicht minder freundschaftlich verbleibt das Verhältnis zu England. Der Minister schloß sein Exposé mit der Ausführung, daß Europa allem Anscheine nach in seinem Entwickelungsproceß an einen Wendepunkt gelangt sei, der nachhaltige Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen mußte.

* Der Reuther Bahnhofsgrund.

Wie wir es gestern in Aussicht gestellt, werden wir heute den aus dem Herrn Bürgermeister Tilmann zur Verfügung gestellten Mittheilungen, obwohl sie nicht neu und vielen wohl bekannt sind, Raum geben. Zunächst hat das Promemoria vom 20. Februar 1894 dem Herrn Reichs-Rath vorgelegen und er hat daraus die Thatsache entnommen, daß das Projekt XIII gegenüber Herrn Bürgermeister Tilmann mindestens Rheinbrücken für die zukünftige Zeit verlangt hat. Der Herr Bürgermeister wünscht die Veröffentlichung des folgenden Auszuges, der also gar nichts an der Rede vom 17. cr. ändert:

Auszug

vom 20. Febr. 1894 aus dem Promemoria des Herrn Bürgermeisters Tilmann über Entwurf XIII.

Die neue Eisenbahn-Brücke.

Die Lage, die Höhe und Spannweite der künftigen Eisenbahnbrücke ist entscheidend für die ganze Zukunft der Reuther Hafen, sowohl in seiner Eigenschaft als Handelshafen, wie als Sicherheitshafen. Die künftige Eisenbahnbrücke kann für die an die neue Brücke zu stellenden Anforderungen nicht vergessend in Betracht gezogen werden. Denn wenn auch diese Anforderungen in der Höhe der Brücke und in der Spannweite der Brücke nicht zu berücksichtigen sind, so ist doch die Höhe der Brücke und die Spannweite der Brücke nicht zu vernachlässigen. Die Höhe der Brücke ist entscheidend für die ganze Zukunft der Reuther Hafen, sowohl in seiner Eigenschaft als Handelshafen, wie als Sicherheitshafen. Die künftige Eisenbahnbrücke kann für die an die neue Brücke zu stellenden Anforderungen nicht vergessend in Betracht gezogen werden. Denn wenn auch diese Anforderungen in der Höhe der Brücke und in der Spannweite der Brücke nicht zu berücksichtigen sind, so ist doch die Höhe der Brücke und die Spannweite der Brücke nicht zu vernachlässigen.

Die Höhe der Brücke ist entscheidend für die ganze Zukunft der Reuther Hafen, sowohl in seiner Eigenschaft als Handelshafen, wie als Sicherheitshafen. Die künftige Eisenbahnbrücke kann für die an die neue Brücke zu stellenden Anforderungen nicht vergessend in Betracht gezogen werden. Denn wenn auch diese Anforderungen in der Höhe der Brücke und in der Spannweite der Brücke nicht zu berücksichtigen sind, so ist doch die Höhe der Brücke und die Spannweite der Brücke nicht zu vernachlässigen. Die Höhe der Brücke ist entscheidend für die ganze Zukunft der Reuther Hafen, sowohl in seiner Eigenschaft als Handelshafen, wie als Sicherheitshafen. Die künftige Eisenbahnbrücke kann für die an die neue Brücke zu stellenden Anforderungen nicht vergessend in Betracht gezogen werden. Denn wenn auch diese Anforderungen in der Höhe der Brücke und in der Spannweite der Brücke nicht zu berücksichtigen sind, so ist doch die Höhe der Brücke und die Spannweite der Brücke nicht zu vernachlässigen.

Es fragt sich nun, welche Anforderungen mit Rücksicht auf diese Gesichtspunkte an die Beschaffenheit der neuen Eisenbahnbrücke zu stellen sind?

Der status quo ante bleibe nur dann erhalten,

wenn für die neue Brücke eine solche Höhe angenommen würde, daß bei jedem beliebigen Wasserstande die höchsten Schiffe, welche auf dem Rheine fahren, darunter hindurchfahren könnten, und eine Spannweite, welche kein Hinderniß bildet, den Schiffen einen künftigen vermehrten Verkehrsbedarf entsprechend zu erweitern, wie solches ja zur Zeit in diesem Theile des Schiffkanals nach Belieben möglich ist. Um dieser Anforderung zu genügen, muß die Brücke mindestens ebenso hoch wie die Rheinbrücke angelegt werden.

Jede geringere Normierung der Brücke würde die Situation der Schifffahrt im Vergleich zum bisherigen Zustande verschlechtern, und es fragt sich, wenn man Konzeptionen an das öffentliche Interesse für erforderlich hält, welches die Abwägung dieser Konzeptionen bei gewissenhafter Wahrnehmung der schiffahrtspolitischen Interessen sein darf.

In dieser Hinsicht bedauert nun der Unterzeichnete, eine verbindende Erklärung zur Zeit und auch voraussichtlich vor Anfang Juli dieses Jahres noch nicht abgeben zu können und zwar aus dem Grunde, weil ein großes Projekt zum weiteren Ausbau des Schiffkanals, für welches die geometrischen Vorarbeiten bereits im September vorigen Jahres begonnen haben, seitens der damit beauftragten Firma Haeckel & Contag in Berlin in der Ausarbeitung begriffen ist, sich aber nach dem Stande der Projektionsarbeiten zur Zeit noch nicht lösen läßt, welche Voraussetzungen erfüllt werden müssen, damit der Ausbau der Eisenbahnbrücke mit diesen Plänen nicht kollidire. Bei der Brücke kommt nämlich in Betracht die Höhe derselben, ihre Spannweite, sowie die Höhe und Spannweite der Uferbefestigungen auf den beiden Uferseiten. Die Bestimmung dieser Maße hängt von noch unferen Faktoren ab, nämlich von der eventuell durch Einbau einer Schleuse bei Seerdt zu verändernden normalen Wasserstandeshöhe, von der zuerst zu projektierenden künftigen Breite des Kanals, sowie von der durch die künftige Gestaltung der Uferbefestigungen bedingten Breite und Höhenlage der beiderseitigen Quais. Mit Rücksicht auf die entscheidende Wichtigkeit der Gestaltung der künftigen Eisenbahnbrücke für das Schicksal anderer Hafens ist deshalb, um der Eisenbahnverwaltung sachverständige Vorschläge unterbreiten zu können, die Aufstellung eines Entwurfs für den Ausbau einer Eisenbahnbrücke der Firma Haeckel & Contag mit in Auftrag gegeben worden.

Die Stadt Reuth wird es sich anmerken lassen, daß die Stadt Reuth, die gefassten Interessen ihres Hafens, in welchem ein großer Theil des städtischen Vermögens engagiert ist, bis zur äußersten Konsequenz wahrzunehmen und zwar wenn das, was in Geltendmachung der schiffahrtspolitischen Interessen zu erzielen ist, nicht genügen sollte, im ordentlichen Rechtsweg. Dieser bleibt ihr deshalb eröffnet, weil ohne Expropriation städtischen Grund und Bodens (der Eisenbahnbrücke) ein Ausbau der Stadt Reuth in diesem Maße also der ganze Hafen ist — erreicht, vergütet werden muß.

Die finanzielle Schädigung der Stadt durch gänzliche oder partielle Abnahme ihres Hafens würde aber eine so bedeutende sein, daß sie die Kosten der Expropriation ins Ungemeine steigen würde.

Uebrigens ist in dem Termine zur landespolitischen Prüfung vom 22. Januar ja anerkannt worden, daß die Thatsache, daß die Projektionsarbeiten bereits im Gange sind, der Stadt einen Anspruch auf volle Berücksichtigung der dabei sich herausstellenden Interessen sichere, weshalb eine endgültige Entscheidung über die Höhenlage und die Höhe der Brücke wie der Uferbefestigungen vor der Fertigstellung des Hafenprojekts wohl nicht getroffen werden kann.

Kann somit also eine entsprechende Angabe über die Ansprüche der Stadt Reuth der Beschaffenheit der Eisenbahnbrücke zwar nicht gemacht werden, so steht doch bei Beurtheilung der Sachlage lediglich vom bestehenden Zustande aus, bereits fest, daß durch die Brücke, wie sie geplant ist, die schiffahrtspolitischen Interessen in so erster, schwerwiegender Weise verletzt werden, daß die landespolitische Genehmigung unfraglich verweigert werden muß.

Die Höhe der Brücke der projektirten Brücke übersteigt bei vorausgesetzter gleicher Konstruktionshöhe die der jetzt vorhandenen nur um 65 cm, wie indessen aus den Angaben über die künftige Unterbauhöhe zu entnehmen ist, nur um 50 cm und hat selbige, wonach eine Höhe von 10,85 m über dem Nullpunkt des Reuther Pegels. Da nun bis 7,5 m Pegelhöhe die Schifffahrt auf dem Rhein verkehrenden Segelschiffe bis zu 6 m haben, wogegen die Rheindampfer, welche früher im Winter den Hafen zum Einfahren aufsuchten haben und nach beendeter Ausbaggerung denselben, namentlich mit Rücksicht auf den Umstand, daß der Schiffkanal nie zu 6 m haben, so ist mindestens eine Höhe von 16 m über dem Pegelnullpunkt fest, wie projektirt, von 10,85 m erforderlich, womit also ungefähr die Höhe der Rheinbrücke gegeben ist.

Was die linksuferige Uferbefestigung anlangt, so ist ebenfalls bereits festgestellt, daß eine solche in der Richtung von 9 m nicht genügt, wenn die Anlage von 2 Geleisen nebst einem Fahrweg ermöglicht werden soll, was vom verkehrspolitischen Standpunkte erforderlich erscheint. Dazu würden mindestens 13 m Breite notwendig sein. An der Ostseite der Brücke wäre eine Erweiterung der Uferbefestigung auf 25 m in Anspruch zu nehmen, damit der in offener Zeit notwendige Schaffung einer zweiten Durchfahrtsöffnung im Interesse einer schnelleren Abfertigung des Schiffverkehrs dürfte der Vorbehalt einer größeren resp. einer zweiten Durchfahrtsöffnung geboten erscheinen.

Als Resultat vorstehender Betrachtung, soweit es bereits jetzt gesagt werden kann, ist also festzustellen, daß, falls die Eisenbahnbrücke an die jetzt projektirte Höhe nicht um circa 5 m vergrößert wird, der Reuther Hafen als Handels- wie als Sicherheitshafen in den Verhältnissen höherer Wasserstände für den Verkehr gefährdet bleibt, was schiffahrtspolitisch unzulässig ist.

Anders würde sich die Vertheilung stellen, wenn durch Verlegung der Eisenbahnbrücke an eine Stelle möglichst nahe der jetzt vorhandenen Brücke die bisher bestehende Möglichkeit erhalten bliebe, sich des zwischen der Brücke und der Gemeindegrenze belegenen Theiles des Schiffkanals als Vorhafen zu bedienen. Dann müßte freilich damit dieser Vorhafen nicht zu klein bleiben, eine Uebergangsstraße in alternativer Nähe der bestehenden Brücke gewährt werden.

Es darf ja Wanken einer möglichen Annäherung

der künftigen Brücke an die vorhandene Brücke auch darauf aufmerksam gemacht werden, daß je weiter unterhalb der neuen Eisenbahnbrücke gelegt wird, um so mehr vergrößert Grundstücksbesitzer Entschädigungsansprüche wegen Werthminderung ihrer Grundstücke durch Wegfall der Hochwasserbedeutung erheben werden.

Der Herr Bürgermeister wünscht dann Veröffentlichung eines Schreibens des Herrn Oberpräsidenten vom 10. October 1894. Von diesem Schreiben war nur ein Auszug bekannt, den der Herr Bürgermeister selbst angefertigt hat und in einem Artikel der Rhein- und Mosel-Zeitung, Nr. 143, vom 25. Juni 1893 veröffentlicht hat. Dieser Auszug gibt die Entscheidung des Herrn Oberpräsidenten genau wieder, und in der Rede ist dieser Auszug wörtlich abgelesen worden.

Das Schreiben des Herrn Oberpräsidenten lautet:

Köln, den 10. October 1894.
Euer Hochwohlgeboren erwidere ich auf den gefälligen Bericht vom 3. v. Mts. I. III. B. 6496 ergehen, daß für die künftige Rheinbrücke im Allgemeinen eine Höhe von mindestens 8,8 Mtr. über dem höchsten schiffbaren Wasserstande verlangt wird. Dieser ist am Düsselbörger Pegel zu 7,5 Mtr. über Null festgelegt. Demnach muß die Unterseite der Brückenbrücke mindestens 7,5 Mtr. und 8,8 Mtr. über Null liegen.

Eine so erhebliche Höhe kann aber für die bei Reuth über den Schiffkanal projectirte Eisenbahnbrücke nicht als ein Bedürfnis erachtet werden. Wenn auch der Reuther Hafen in Verbindung mit dem Schiffkanal von den Rheinschiffen als Sicherheitshafen vielfach benutzt wird, so dient derselbe doch vornehmlich zum Verladen und Verfrachten von Gütern. Nach der hier vorliegenden Nachweisung wurden im letzten Winter über 28 Schleppschiffe und größere Segelschiffe sowie 67 kleinere Fahrzeuge, aber nur 2 Dampfer, an dem Reuther Hafen vor, den nachfolgenden Düsselbörfer Hafen aufzusuchen, und werden hier, zumal nach Fertigstellung des geräumigen neuen Hafens, soweit absehbar auch in Zukunft ausbleiben, zur Unterbrechung finden.

Für den Schiffkanal kann es sich also nur darum handeln, die Ufer der größeren Segelschiffe und Schleppschiffe unter allen Umständen d. h. auch für den höchsten schiffbaren Wasserstand von 7,5 Mtr. Düsselbörger Pegel zu sichern. Bei den größten Schleppschiffen beträgt die Höhe des Leereschiffs bei ungeladenen Masten 6,7 Mtr. über dem Pegel.

Die Höhe von 6,7 Mtr. und 7,5 Mtr. sind 14,2 Mtr. würde also gerade genügen, um diesen größten Schiffen den Durchgang beim höchsten schiffbaren Wasserstande zu ermöglichen. Für die übersteigende Höhe würde dann noch andererseits Spielraum zwischen Oberante Masthöhe und Unterante Brückenkonstruktion bleiben.

Hiernach erachte ich im Interesse der Rheinschifffahrt und zur Aufrechterhaltung des den Hafenanwohnern bei Reuth zufallenden und geschätzten Schiffverkehrs für erforderlich, daß der neuen Eisenbahnbrücke über den Schiffkanal eine Höhe von 14,2 Mtr. über Pegelnull gegeben werde.

Der Oberpräsident der Rheinprovinz:

J. B. v. G. v. G. v. G.

Die ferneren Briefe der Königl. Eisenbahn-Direktion vom 6. November, des Herrn Regierungs-Präsidenten vom 19. Dec. 1894, des Herrn Bürgermeisters Tilmann vom 3. Januar 1895 deuten sich um die Auslegung des vorstehenden Schreibens vom 10. October 1894. Der Herr Oberpräsident macht in einem Schreiben vom 20. April 1895 der Meinungsverschiedenheit ein Ende. Diese 4 Actenstücke berühren den Inhalt der Rede vom 17. Nov. absolut nicht. Dennoch wollen wir dieselben unsern Lesern nicht vorenthalten:

An den Königl. Regierungs-Präsidenten
Herrn Freiherrn von der Rede,
Hochwohlgeboren Düsseldorf.

Köln, 6. November 1894.

Euer Hochwohlgeboren theilen wir auf das gefällige Schreiben vom 27. October d. J. I. III. B. 7682, betreffend die Höhe der beim Umbau des Bahnhofs Reuth geplanten neuen Eisenbahnbrücke über den Schiffkanal, ergehen mit, daß die Höhenangaben an der Unterseite des Schreibens, insofern der Vertheilung bedürfen, als die von dem Herrn Oberpräsident für notwendig erachtete Höhe von 14,2 Mtr. sich auf den Nullpunkt des Düsselbörger Pegels bezieht, während die Höhe von 13,20 Mtr. welche wir vorbehaltlich der Genehmigung des Herrn Ministers in Aussicht gestellt haben, für den Nullpunkt des Reuther Pegels gilt.

Da nun der Nullpunkt des Reuther Pegels 0,85 Mtr. höher liegt als der des Düsselbörger Pegels, so handelt es sich nur um eine Vergrößerung der diesfalls in Aussicht genommenen Höhe um 14,2 (13,2 + 0,85) sind 0,15 Mtr.

Wir werden die Vergrößerung der Höhe um dieses Maß demnach bei dem Herrn Minister beantragen.

Königl. Eisenbahn-Direktion (Inlandschiffahrt),
gez. (Unterschrift).

An den Bürgermeister Herrn Tilmann,
Hochwohlgeboren Reuth.

Durch die Hand des Königl. Landraths Herrn Freiherrn von Schorlemer, Hochwohlgeboren Reuth.
Düsseldorf, den 19. Dec. 1894.

Bezüglich der bei Prüfung des Entwurfs XIII für den Umbau des Bahnhofs Reuth vorstehend gestellten Forderung der künftigen Eisenbahnbrücke über den Schiffkanal eine Höhe von 16 Mtr. über dem Nullpunkt des Reuther Pegels zu geben, habe ich mich mit der Königl. Rheinprovinzialverwaltung in Verbindung gesetzt.

Auf die mir in Folge dessen zugegangene Erklärung des Herrn Oberpräsidenten vom 10. October d. J. 3687, wovon ich Abschrift hier beilege, hat die Königl. Eisenbahn-Direktion (Inlandschiffahrt) zu Köln sich nach dem gleichfalls in Abschrift zugegangenen Schreiben vom 6. November d. J. bereit erklärt, bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten demnach zu beantragen, daß der künftigen Brücke eine Höhe von 13,20 + 0,15 sind 13,35 Mtr. über dem Nullpunkt des Reuther Pegels gegeben werden darf.

Der Regierungs-Präsident:

J. B. v. G. v. G.

Gelesen.
Reuth, den 23. Dec. 1894.

Der Landrath:
gez. Frhr. v. Schorlemer.
An den Herrn Königl. Regierungs-Präsidenten,
Hochwohlgeboren zu Düsseldorf: Mittelbar.
Reuth, den 12. Dec. 1894.
I. III. B. 8273.

Reuth, den 3. Januar 1895.
Euer Hochwohlgeboren beehre ich mich auf nebenbeigefasste Verfügung gehoramt zu berichten, daß die Angabe der Königl. Eisenbahn-Direktion zu Köln, es sei eine Höhe für die Reuth-Eisenbahnbrücke von 13,20 Mtr. über Reuther Pegelnull beziehungsweise von 14,05 Mtr. über Düsselbörfer Pegelnull projectirt, nicht von 14,05 wie die offiziellen Projectirte enthalten, nicht übereinstimmt.

Nach den Plänen zum Entwurf XIII liegt die Schienenoberkante der Reuth-Eisenbahnbrücke auf 39,4 über Normal Null (Amsterdamer Pegelnullpunkt), also die Höhe der Brücke in der Bauhöhe der Brücke die Constructionsstärke auf 1 Mtr. angegeben ist auf 38,4 Mtr. Der Nullpunkt des Reuther Pegels liegt auf 28,454 Mtr. N., also ist eine Höhe von 38,4 bis 28,454 sind 11,946 Mtr. über Düsselbörfer Pegelnull projectirt, nicht von 14,05 wie die Bauverwaltung behauptet.

Um der Forderung der Strombauverwaltung zu genügen, müßte also die Höhe von 14,20 bis 11,946 sind 2,254 Mtr. vergrößert werden.

Ich gestatte mir jedoch noch ganz gehoramt darauf aufmerksam zu machen, daß in der Stellungnahme der Strombauverwaltung zu der Frage der Brückenhöhe 2 Punkte unberücksichtigt gelassen sind.

1. Die Differenz in der Höhe des Wasserspiegels zwischen Reuth und Düsseldorf, wie sie schon durch die verschiedene Normierung des Pegelnullpunktes ihren Ausdruck gefunden hat. Die Größe dieser Differenz zwischen Wasserspiegeln hier und in Düsseldorf kann ich nicht genau angeben. Sie wird sich ungefähr zwischen 6,7 Mtr. über dem höchsten schiffbaren Wasserstande befinden werden soll, was die Differenz in der Pegelhöhe abtrifft werden, so daß die Brücke 14,20 + 0,85 sind 15,05 über Düsselbörfer Pegelnull zu projectiren wäre.

2. Die Ansprüche der Strombauverwaltung an die Höhe der Brücke sind bemessen nach jeigem Stande der Schifffahrt im Schiffkanal, welcher des mangelhaften Zustandes anderer Hafens wegen ein abnorm ansehnlicher ist, indem fast gar keine Dampfer hier verkehren. Es ist keine Rücksicht auf die mögliche und durch das notwendige Erweiterung des Schiffverkehrs durch Verbesserung der Hafenanlagen genommen. Es ist zweifelsohne eine Lebensfrage für den Reuther Hafen, auch Dampfer die Möglichkeit des Einlaufens hierher wieder zu eröffnen. Deshalb hat die Stadt ein großes Hafenproject bereits fertig stellen lassen, welches zur Vertheilung der Stadt-Verordneten-Versammlung steht. Darnach werden so ziemlich alle Rheindampfer künftig hier verkehren können, mit Ausnahme höchstens der allergrößten Schleppdampfer. Wenn hierauf keine Rücksicht genommen wird, ist dem Reuther Hafen nicht nur die Weiterentwicklung abgeschnitten, sondern es besteht bei den wachsenden Anforderungen der Concurrenzhöfen die Gefahr, daß, wenn auch nicht unmittelbar, so doch nach Jahrzehnten der hiesige Hafen seinen Schiffsverkehrs verliert nach und nach verliert.

Euer Hochwohlgeboren gestatte ich mir daher die gefällige Bitte zu unterbreiten, geneigt zu sein, die Strombauverwaltung anzurufen zu wollen, ob nicht den beiden erörterten Gesichtspunkten doch noch Rechnung getragen werden könnte. Ich gedenke letzteres als billige Rücksicht an so eher hoffen zu dürfen, weil der Reuther Hafen früher einen bedeutenden Dampfschiffsverkehr gehabt hat, welcher aber durch die Arbeiten der Stromcorrection, in Folge deren sich der Wasserspiegel im Schiffkanal so bedeutend gesenkt hat, verloren gegangen ist.

Reuth, den 20. April 1895.
Euer Hochwohlgeboren erwidere ich auf den gefälligen Bericht vom 5. v. Mts. I. III. B. 167 ergehen, daß die künftige Höhe der Reuther Hafenbrücke über dem Nullpunkt des Reuther Pegels, wonach die künftige Unterbauhöhe zu entnehmen ist, nur um 50 cm und hat selbige, wonach eine Höhe von 10,85 m über dem Nullpunkt des Reuther Pegels. Da nun bis 7,5 m Pegelhöhe die Schifffahrt auf dem Rhein verkehrenden Segelschiffe bis zu 6 m haben, wogegen die Rheindampfer, welche früher im Winter den Hafen zum Einfahren aufsuchten haben und nach beendeter Ausbaggerung denselben, namentlich mit Rücksicht auf den Umstand, daß der Schiffkanal nie zu 6 m haben, so ist mindestens eine Höhe von 16 m über dem Pegelnullpunkt fest, wie projektirt, von 10,85 m erforderlich, womit also ungefähr die Höhe der Rheinbrücke gegeben ist.

Was die linksuferige Uferbefestigung anlangt, so ist ebenfalls bereits festgestellt, daß eine solche in der Richtung von 9 m nicht genügt, wenn die Anlage von 2 Geleisen nebst einem Fahrweg ermöglicht werden soll, was vom verkehrspolitischen Standpunkte erforderlich erscheint. Dazu würden mindestens 13 m Breite notwendig sein. An der Ostseite der Brücke wäre eine Erweiterung der Uferbefestigung auf 25 m in Anspruch zu nehmen, damit der in offener Zeit notwendige Schaffung einer zweiten Durchfahrtsöffnung im Interesse einer schnelleren Abfertigung des Schiffverkehrs dürfte der Vorbehalt einer größeren resp. einer zweiten Durchfahrtsöffnung geboten erscheinen.

Als Resultat vorstehender Betrachtung, soweit es bereits jetzt gesagt werden kann, ist also festzustellen, daß, falls die Eisenbahnbrücke an die jetzt projektirte Höhe nicht um circa 5 m vergrößert wird, der Reuther Hafen als Handels- wie als Sicherheitshafen in den Verhältnissen höherer Wasserstände für den Verkehr gefährdet bleibt, was schiffahrtspolitisch unzulässig ist.

Anders würde sich die Vertheilung stellen, wenn durch Verlegung der Eisenbahnbrücke an eine Stelle möglichst nahe der jetzt vorhandenen Brücke die bisher bestehende Möglichkeit erhalten bliebe, sich des zwischen der Brücke und der Gemeindegrenze belegenen Theiles des Schiffkanals als Vorhafen zu bedienen. Dann müßte freilich damit dieser Vorhafen nicht zu klein bleiben, eine Uebergangsstraße in alternativer Nähe der bestehenden Brücke gewährt werden.

Es darf ja Wanken einer möglichen Annäherung der künftigen Brücke an die vorhandene Brücke auch darauf aufmerksam gemacht werden, daß je weiter unterhalb der neuen Eisenbahnbrücke gelegt wird, um so mehr vergrößert Grundstücksbesitzer Entschädigungsansprüche wegen Werthminderung ihrer Grundstücke durch Wegfall der Hochwasserbedeutung erheben werden.

Der Herr Bürgermeister wünscht dann Veröffentlichung eines Schreibens des Herrn Oberpräsidenten vom 10. October 1894. Von diesem Schreiben war nur ein Auszug bekannt, den der Herr Bürgermeister selbst angefertigt hat und in einem Artikel der Rhein- und Mosel-Zeitung, Nr. 143, vom 25. Juni 1893 veröffentlicht hat. Dieser Auszug gibt die Entscheidung des Herrn Oberpräsidenten genau wieder, und in der Rede ist dieser Auszug wörtlich abgelesen worden.

Das Schreiben des Herrn Oberpräsidenten lautet:

Köln, den 10. October 1894.

Euer Hochwohlgeboren erwidere ich auf den gefälligen Bericht vom 3. v. Mts. I. III. B. 6496 ergehen, daß für die künftige Rheinbrücke im Allgemeinen eine Höhe von mindestens 8,8 Mtr. über dem höchsten schiffbaren Wasserstande verlangt wird. Dieser ist am Düsselbörger Pegel zu 7,5 Mtr. über Null festgelegt. Demnach muß die Unterseite der Brückenbrücke mindestens 7,5 Mtr. und 8,8 Mtr. über Null liegen.

Eine so erhebliche Höhe kann aber für die bei Reuth über den Schiffkanal projectirte Eisenbahnbrücke nicht als ein Bedürfnis erachtet werden. Wenn auch der Reuther Hafen in Verbindung mit dem Schiffkanal von den Rheinschiffen als Sicherheitshafen vielfach benutzt wird, so dient derselbe doch vornehmlich zum Verladen und Verfrachten von Gütern. Nach der hier vorliegenden Nachweisung wurden im letzten Winter über 28 Schleppschiffe und größere Segelschiffe sowie 67 kleinere Fahrzeuge, aber nur 2 Dampfer, an dem Reuther Hafen vor, den nachfolgenden Düsselbörfer Hafen aufzusuchen, und werden hier, zumal nach Fertigstellung des geräumigen neuen Hafens, soweit absehbar auch in Zukunft ausbleiben, zur Unterbrechung finden.

Für den Schiffkanal kann es sich also nur darum handeln, die Ufer der größeren Segelschiffe und Schleppschiffe unter allen Umständen d. h. auch für den höchsten schiffbaren Wasserstand von 7,5 Mtr. Düsselbörger Pegel zu sichern. Bei den größten Schleppschiffen beträgt die Höhe des Leereschiffs bei ungeladenen Masten 6,7 Mtr. über dem Pegel.

Die Höhe von 6,7 Mtr. und 7,5 Mtr. sind 14,2 Mtr. würde also gerade genügen, um diesen größten Schiffen den Durchgang beim höchsten schiffbaren Wasserstande zu ermöglichen. Für die übersteigende Höhe würde dann noch andererseits Spielraum zwischen Oberante Masthöhe und Unterante Brückenkonstruktion bleiben.

Hiernach erachte ich im Interesse der Rheinschifffahrt und zur Aufrechterhaltung des den Hafenanwohnern bei Reuth zufallenden und geschätzten Schiffverkehrs für erforderlich, daß der neuen Eisenbahnbrücke über den Schiffkanal eine Höhe von 14,2 Mtr. über Pegelnull gegeben werde.

Der Oberpräsident der Rheinprovinz:

J. B. v. G. v. G.

halb der projectirten Höhe gegen die künftige Höhe der Reuther Hafenbrücke, wonach die künftige Unterbauhöhe zu entnehmen ist, nur um 50 cm und hat selbige, wonach eine Höhe von 10,85 m über dem Nullpunkt des Reuther Pegels. Da nun bis 7,5 m Pegelhöhe die Schifffahrt auf dem Rhein verkehrenden Segelschiffe bis zu 6 m haben, wogegen die Rheindampfer, welche früher im Winter den Hafen zum Einfahren aufsuchten haben und nach beendeter Ausbaggerung denselben, namentlich mit Rücksicht auf den Umstand, daß der Schiffkanal nie zu 6 m haben, so ist mindestens eine Höhe von 16 m über dem Pegelnullpunkt fest, wie projektirt, von 10,85 m erforderlich, womit also ungefähr die Höhe der Rheinbrücke gegeben ist.

Was die linksuferige Uferbefestigung anlangt, so ist ebenfalls bereits festgestellt, daß eine solche in der Richtung von 9 m nicht genügt, wenn die Anlage von 2 Geleisen nebst einem Fahrweg ermöglicht werden soll, was vom verkehrspolitischen Standpunkte erforderlich erscheint. Dazu würden mindestens 13 m Breite notwendig sein. An der Ostseite der Brücke wäre eine Erweiterung der Uferbefestigung auf 25 m in Anspruch zu nehmen, damit der in offener Zeit notwendige Schaffung einer zweiten Durchfahrtsöffnung im Interesse einer schnelleren Abfertigung des Schiffverkehrs dürfte der Vorbehalt einer größeren resp. einer zweiten Durchfahrtsöffnung geboten erscheinen.

Als Resultat vorstehender Betrachtung, soweit es bereits jetzt gesagt werden kann, ist also festzustellen, daß, falls die Eisenbahnbrücke an die jetzt projektirte Höhe nicht um circa 5 m vergrößert wird, der Reuther Hafen als Handels- wie als Sicherheitshafen in den Verhältnissen höherer Wasserstände für den Verkehr gefährdet bleibt, was schiffahrtspolitisch unzulässig ist.

Anders würde sich die Vertheilung stellen, wenn durch Verlegung der Eisenbahnbrücke an eine Stelle möglichst nahe der jetzt vorhandenen Brücke die bisher bestehende Möglichkeit erhalten bliebe, sich des zwischen der Brücke und der Gemeindegrenze belegenen Theiles des Schiffkanals als Vorhafen zu bedienen. Dann müßte freilich damit dieser Vorhafen nicht zu klein bleiben, eine Uebergangsstraße in alternativer Nähe der bestehenden Brücke gewährt werden.

Es darf ja Wanken einer möglichen Annäherung der künftigen Brücke an die vorhandene Brücke auch darauf aufmerksam gemacht werden, daß je weiter unterhalb der neuen Eisenbahnbrücke gelegt wird, um so mehr vergrößert Grundstücksbesitzer Entschädigungsansprüche wegen Werthminderung ihrer Grundstücke durch Wegfall der Hochwasserbedeutung erheben werden.

Der Herr Bürgermeister wünscht dann Veröffentlichung eines Schreibens des Herrn Oberpräsidenten vom 10. October 1894. Von diesem Schreiben war nur ein Auszug bekannt, den der Herr Bürgermeister selbst angefertigt hat und in einem Artikel der Rhein- und Mosel-Zeitung, Nr. 143, vom 25. Juni 1893 veröffentlicht hat. Dieser Auszug gibt die Entscheidung des Herrn Oberpräsidenten genau wieder, und in der Rede ist dieser Auszug wörtlich abgelesen worden.

Das Schreiben des Herrn Oberpräsidenten lautet:

Köln, den 10. October 1894.
Euer Hochwohlgeboren erwidere ich auf den gefälligen Bericht vom 3. v. Mts. I. III. B. 6496 ergehen, daß für die künftige Rheinbrücke im Allgemeinen eine Höhe von mindestens 8,8 Mtr. über dem höchsten schiffbaren Wasserstande verlangt wird. Dieser ist am Düsselbörger Pegel zu 7,5 Mtr. über Null festgelegt. Demnach muß die Unterseite der Brückenbrücke mindestens 7,5 Mtr. und 8,8 Mtr. über Null liegen.

Eine so erhebliche Höhe kann aber für die bei Reuth über den Schiffkanal projectirte Eisenbahnbrücke nicht als ein Bedürfnis erachtet werden. Wenn auch der Reuther Hafen in Verbindung mit dem Schiffkanal von den Rheinschiffen als Sicherheitshafen vielfach benutzt wird, so dient derselbe doch vornehmlich zum Verladen und Verfrachten von Gütern. Nach der hier vorliegenden Nachweisung wurden im letzten Winter über 28 Schleppschiffe und größere Segelschiffe sowie 67 kleinere Fahrzeuge, aber nur 2 Dampfer, an dem Reuther Hafen vor, den nachfolgenden Düsselbörfer Hafen aufzusuchen, und werden hier, zumal nach Fertigstellung des geräumigen neuen Hafens, soweit absehbar auch in Zukunft ausbleiben, zur Unterbrechung finden.

Für den Schiffkanal kann es sich also nur darum handeln, die Ufer der größeren Segelschiffe und Schleppschiffe unter allen Umständen d. h. auch für den höchsten schiffbaren Wasserstand von 7,5 Mtr. Düsselbörger Pegel zu sichern. Bei den größten Schleppschiffen beträgt die Höhe des Leereschiffs bei ungeladenen Masten 6,7 Mtr. über dem Pegel.

Die Höhe von 6,7 Mtr. und 7,5 Mtr. sind 14,2 Mtr. würde also gerade genügen, um diesen größten Schiffen den Durchgang beim höchsten schiffbaren Wasserstande zu ermöglichen. Für die übersteigende Höhe würde dann noch andererseits Spielraum zwischen Oberante Masthöhe und Unterante Brückenkonstruktion bleiben.

Hiernach erachte ich im Interesse der Rheinschifffahrt und zur Aufrechterhaltung des den Hafenanwohnern bei Reuth zufallenden und geschätzten Schiffverkehrs für erforderlich, daß der neuen Eisenbahnbrücke über den Schiffkanal eine Höhe von 14,2 Mtr. über Pegelnull gegeben werde.

Der Oberpräsident der Rheinprovinz:

J. B. v. G. v. G.

Reuth, den 23. Dec. 1894.

Der Landrath:

gez. Frhr. v. Schorlemer.

An den Herrn Königl. Regierungs-Präsidenten,

Hochwohlgeboren zu Düsseldorf: Mittelbar.

Reuth, den 12. Dec. 1894.

I. III. B. 8273.

Reuth, den 3. Januar 1895.

Euer Hochwohlgeboren beehre ich mich auf nebenbeigefasste Verfügung gehoramt zu berichten, daß die Angabe der Königl. Eisenbahn-Direktion zu Köln, es sei eine Höhe für die Reuth-Eisenbahnbrücke von 13,20 Mtr. über Reuther Pegelnull beziehungsweise von 14,05 Mtr. über Düsselbörfer Pegelnull projectirt, nicht von 14,05 wie die offiziellen Projectirte enthalten, nicht übereinstimmt.

Nach den Plänen zum Entwurf XIII liegt die Schienenoberkante der Reuth-Eisenbahnbrücke auf 39,4 über Normal Null (Amsterdamer Pegelnullpunkt), also die Höhe der Brücke in der Bauhöhe der Brücke die Constructionsstärke auf 1 Mtr. angegeben ist auf 38,4 Mtr. Der Nullpunkt des Reuther Pegels liegt auf 28,454 Mtr. N., also ist eine Höhe von 38,4 bis 28,454 sind 11,946 Mtr. über Düsselbörfer Pegelnull projectirt, nicht von 14,05 wie die Bauverwaltung behauptet.

Um der Forderung der Strombauverwaltung zu genügen, müßte also die Höhe von 14,20 bis 11,946 sind 2,254 Mtr. vergrößert werden.

Ich gestatte mir jedoch noch ganz gehoramt darauf aufmerksam zu machen, daß in der Stellungnahme der Strombauverwaltung zu der Frage der Brückenhöhe 2 Punkte unberücksichtigt gelassen sind.

1. Die Differenz in der Höhe des Wasserspiegels zwischen Reuth und Düsseldorf, wie sie schon durch die verschiedene Normierung des Pegelnullpunktes ihren Ausdruck gefunden hat. Die Größe dieser Differenz zwischen Wasserspiegeln hier und in Düsseldorf kann ich nicht genau angeben. Sie wird sich ungefähr zwischen 6,7 Mtr. über dem höchsten schiffbaren Wasserstande befinden werden soll, was die Differenz in der Pegelhöhe abtrifft werden, so daß die Brücke 14,20 + 0,85 sind 15,05 über Düsselbörfer Pegelnull zu projectiren wäre.

2. Die Ansprüche der Strombauverwaltung an die Höhe der Brücke sind bemessen nach jeigem Stande der Schifffahrt im Schiffkanal, welcher des mangelhaften Zustandes anderer Hafens wegen ein abnorm ansehnlicher ist, indem fast gar keine Dampfer hier verkehren. Es ist keine Rücksicht auf die mögliche und durch das notwendige Erweiterung des Schiffverkehrs durch Verbesserung der Hafenanlagen genommen. Es ist zweifelsohne eine Lebensfrage für den Reuther Hafen, auch Dampfer die Möglichkeit des Einlaufens hierher wieder zu eröffnen. Deshalb hat die Stadt ein großes Hafenproject bereits fertig stellen lassen, welches zur Vertheilung der Stadt-Verordneten-Versammlung steht. Darnach werden so ziemlich alle Rheindampfer künftig hier verkehren können, mit Ausnahme höchstens der allergrößten Schleppdampfer. Wenn hierauf keine Rücksicht genommen wird, ist dem Reuther Hafen nicht nur die Weiterentwicklung abgeschnitten, sondern es besteht bei den wachsenden Anforderungen der Concurrenzhöfen die Gefahr, daß, wenn auch nicht unmittelbar, so doch nach Jahrzehnten der hiesige Hafen seinen Schiffsverkehrs verliert nach und nach verliert.

Euer Hochwohlgeboren gestatte ich mir daher die gefällige Bitte zu unterbreiten, geneigt zu sein, die Strombauverwaltung anzurufen zu wollen, ob nicht den beiden erörterten Gesichtspunkten doch noch Rechnung getragen werden könnte. Ich gedenke letzteres als billige Rücksicht an so eher hoffen zu dürfen, weil der Reuther Hafen früher einen bedeutenden Dampfschiffsverkehr gehabt hat, welcher aber durch die Arbeiten der Stromcorrection, in Folge deren sich der Wasserspiegel im Schiffkanal so bedeutend gesenkt hat, verloren gegangen ist.

Reuth, den 20. April 1895.

Euer Hochwohlgeboren erwidere ich auf den gefälligen Bericht vom 5. v. Mts. I. III. B. 167 ergehen, daß die künftige Höhe der Reuther Hafenbrücke über dem Nullpunkt des Reuther Pegels, wonach die künftige Unterbauhöhe zu entnehmen ist, nur um 50 cm und hat selbige, wonach eine Höhe von 10,85 m über dem Nullpunkt des Reuther Pegels. Da nun bis 7,5 m Pegelhöhe die Schifffahrt auf dem Rhein verkehrenden Segelschiffe bis zu 6 m haben, wogegen die Rheindampfer, welche früher im Winter den Hafen zum Einfahren aufsuchten haben und nach beendeter Ausbaggerung denselben, namentlich mit Rücksicht auf den Umstand, daß der Schiffkanal nie zu 6 m haben, so ist mindestens eine Höhe von 16 m über dem Pegelnullpunkt fest, wie projektirt, von 10,85 m erforderlich, womit also ungefähr die Höhe der Rheinbrücke gegeben ist.

Was die linksuferige Uferbefestigung anlangt, so ist ebenfalls bereits festgestellt, daß eine solche in der Richtung von 9 m nicht genügt, wenn die Anlage von 2 Geleisen nebst einem Fahr

grosse Nicolai- und Weihnachts-Ausstellung

● Spielwaaren ● Schulartikeln ● Geschenken. ●

Neuss,
Krämerstrasse 7.
Telephon Nr. 68.
Gegr. 1848.

Far. Breuer,

Neuss,
Krämerstrasse 7.
Telephon Nr. 68.
Gegr. 1848.

Unentgeltlich über. Anweisung zur Leitung von
Frankfurt, mit u. ohne Vorwissen
r. Falkenberg, Berlin, Steinwegstraße 29.

Redaction

Die F
Preis
Des F

Dr.

Telegr. De

* Bei
Fabrik in
gestern ein
getödtet, 4
erlitt erhe
Schaden i
flon konnte

Land" und
zur Verück
See. Br
Marine - F
Admiral I
(W)
wahl in P
für den C
Bundes de
demokraten
2295, für
partei 157
1359 Stin
fehlen noch

* Wa
ein Artikel
zur Beson
keit einer I
hingewiesen
Tunis eing
Marjeille e

* Mon
daß Gener
Schlacht vo

* Nebe
durch deut
Mittheilung
an ihre Ge
Als es
diten im
Missionare
neut von C
amten der
Verhaftung
ertheilen.
veneru tele
folgt seien.
theilt, aber
14. Truppi
achtundvier

Print

23)

* Haben S
zu ergrüth
früh, erleg
"Ich lam
nahm, mein
lassen, ging
Antwort erfol
war angelob
"Sind Sie
"Ganz rich
"Was dad
"Ich vern
fanden und
"Stielten C
"Barck b
"St. Alja
"Ja."
"Man bed
"zwischen Dok
"woran? Alja
"Sie erinnerte
"März, erinn
"ten an gewöh
"lange besäft
"abkam, war
"dienende Reite
"Was tha
"der Rechtsanw
"Nichts
"Spaziergang
"Sie ahnt
"O nein,
"Was lang
"Derwent?
"Seit fünf
"Kannten
"son, welche den
"Alja Was
"derselben Jar
"ste rang an
"Theilen