

# Der Anschluß an die Welt

100

JAHRE EISENBAHNLINE OBERHAUSEN — DINSLAKEN — ARNHEIM

von Willi Dittgen

Im 19. Jahrhundert begann der Siegeszug der Technik und damit die große entscheidende Wende für viele Bereiche unseres Lebens. Das gilt einmal von der Industrialisierung unserer Wirtschaft und zum anderen von der Nutzbarmachung der Dampfkraft für den Verkehr durch den Bau von Eisenbahnen. Wir modernen Menschen, die heute in wenigen Stunden von Kontinent zu Kontinent fliegen können, vermögen uns nicht mehr vorzustellen, daß vor kaum 100 Jahren eine Fahrt von Dinslaken nach Düsseldorf noch einen Tag dauerte, selbst wenn man so begütert war und sich die Fahrt in einer Estafetten-Post oder Schnellpost leisten konnte. Nur dreimal täglich holperten die Postkutschen über das Kopfsteinpflaster der Duisburger Straße in Dinslaken zur Posthalterei neben der Kath. Kirche, wo die Pferde ausgewechselt wurden. Auf den ausgefahrenen Landstraßen war das Reisen eine Qual, und mancher Achsenbruch gab Anlaß zu unliebsamen Aufhalten und Verzögerungen.

Man darf darum die Inbetriebnahme der Eisenbahn Oberhausen — Dinslaken — Wesel — Emmerich — Arnheim vor 100 Jahren, am 18. Oktober 1856 als entscheidendes Ereignis in der Entwicklung des Kreises Dinslaken und des ganzen Niederrheins würdigen. Dabei soll nicht nur an die schnellere Personenbeförderung gedacht werden. Erst der Transport von Massengütern auf der Eisenbahn schuf die Voraussetzung für die Gründung von Industrierwerken und das Abteufen von Kohlengruben.

Als man daran ging, die ersten Pläne für die Eisenbahn Oberhausen — Arnheim zu entwickeln, besaß Deutschland bereits eine Anzahl Eisenbahnlinien. Schon 1835 wurde die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet, und 20 Jahre später war ein weites Netz von Eisenbahnen über Deutschland ausgebreitet. Nicht nur der Staat baute Eisenbahnen, auch weitsichtige Unternehmer schlossen sich zu Gesellschaften zusammen, um wichtige Ver-

bindungslinien zu schaffen. Eines der bedeutendsten Unternehmen dieser Art war die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Sitz in Köln, die bereits die sehr lukrative Strecke Köln — Duisburg — Oberhausen — Hamm — Minden mit Anschluß nach Berlin betrieb.

Es war ein durchaus verlockendes Projekt, von Oberhausen aus eine Zweigbahn über Dinslaken — Wesel bis zur Landesgrenze zu legen, um dann einen Anschluß an das holländische Netz zu finden. „Bald haben wir eine Verbindung von den Alpen bis zum Meer“ schrieb ein begeisterter Zeitgenosse, als er an die nun mögliche Verbindung Basel — Amsterdam dachte.

Schon in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts bemühten sich aktive



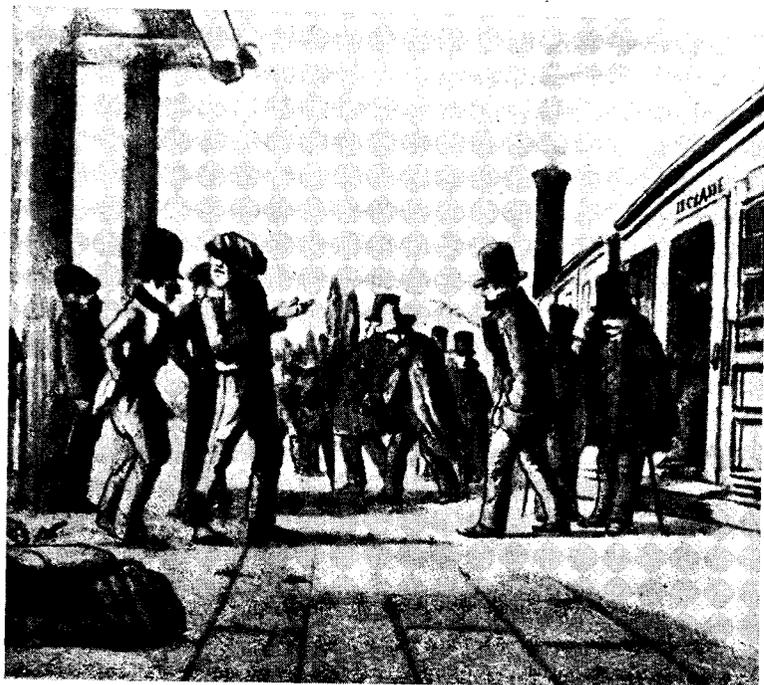
Freiherr August von der Heydt

Preuß. Minister für Handel, Gewerbe und Öffentliche Arbeiten, der sich mit Nachdruck für den Bahnbau einsetzte.

Persönlichkeiten und die Handelskammer, zusammen mit den Stadträten des rechten Niederrheins um die Bahnverbindung Oberhausen — Arnheim und damit um den Anschluß an das deutsche und europäische Bahnnetz. Federführend in dieser Angelegenheit war die Stadt Wesel. Der erste Plan, die Köln-Mindener Bahn über Wesel zu leiten war fehlgeschlagen. Um so mehr konzentrierte man sich jetzt auf die Strecke Oberhausen — Arnheim. 1845 wurde durch allerhöchste Cabinets-Ordre die Genehmigung zur Anlage einer bei Oberhausen von der Cöln-Mindener Bahn abzweigenden Linie über Dinslaken — Wesel in Richtung Arnheim erteilt. Die Niederrheiner hatten damit zwar eine Konzession in der Tasche aber noch lange keinen Schienenweg gebaut. Das zuständige Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten in Berlin wurde also weiterhin mit Eingaben „ganz unterthänigst“ bombardiert und gebeten, nun endlich mit dem Bau anzufangen. Doch blieb ein greifbarer Erfolg zunächst aus. Am 24. August 1848 entschied der Minister:

„Auf die Vorstellung vom 11. ds. Mts. bedaure ich erwidern zu müssen, daß der baldige Angriff der projektierten Eisenbahn von der Niederländischen Grenze nach Oberhausen nicht in Aussicht gestellt werden kann, indem die Ausführung dieser Bahn für die Rechnung des Staats oder die Gewährung einer Zinsgarantie nicht in der Absicht liegt, und unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht zu erwarten ist, daß die nöthigen Fonds von einer Privatgesellschaft würden aufgebracht werden können.“

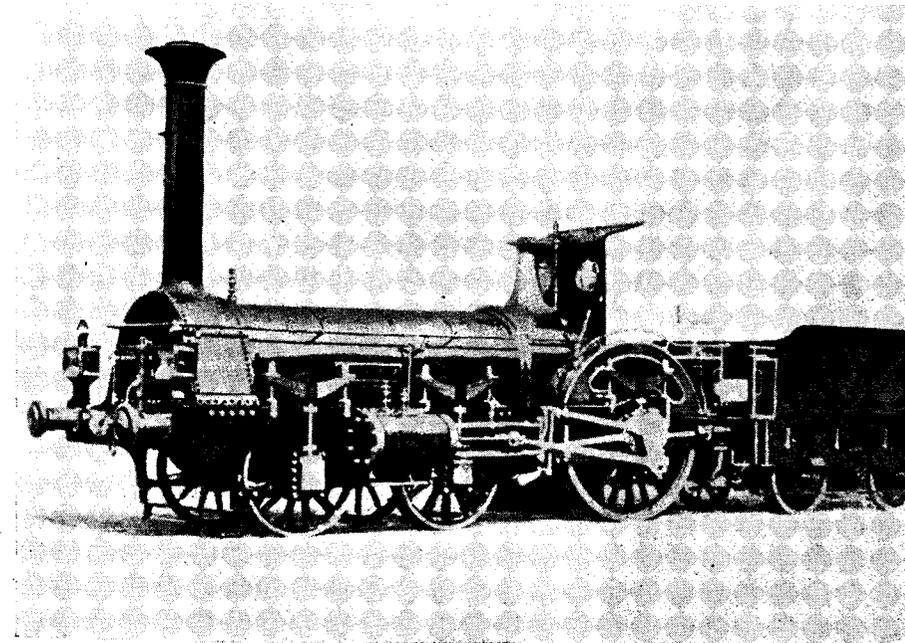
In Berlin hatte man 1848 erhebliche innerpolitische Sorgen und konnte sich daher den Bahnprojekten in Westdeutschland nicht so widmen, wie es die Niederrheiner wünschten. Selbst Hinweise auf die Cholera-Epidemie, die fortschreitende Teuerung und die Notwendigkeit, „der ärmeren Bevölkerung eine stete Beschäftigung und dadurch einen gesicherten Verdienst für den Winter zu verschaffen“, konnten in Berlin keinen Eindruck machen. Es blieb also nur noch die Initiative eines finanzkräftigen Unternehmens als letzter Ausweg, die Pläne zu verwirklichen.



Auf einem Bahnhof um 1855

In einer Generalversammlung der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft wurde 1850 endlich der Bau der Bahn beschlossen. Drei Jahre später erhielt die Gesellschaft vom Preußischen Staat die Konzession für die Inbetriebnahme der Strecke, nachdem bereits am 18. Juli 1851 zwischen Preußen und den Niederlanden ein Staatsvertrag über den Anschluß an die Niederländischen Staatsbahnen geschlossen worden war. Das heißt, es dauerte auch nach Abschluß des Vertrages noch eine Weile, bis man sich in den Fachausschüssen über die Spurbreite geeinigt hatte. Lange stellte die holländische Regierung die Forderung, der Bahn die holländische Spurbreite zu geben. Die Preußische Regierung konnte und wollte nicht die Breite ihrer Bahnen verändern. Die Verhandlungen hätten sich noch längere Zeit hingezogen, wenn nicht ein junger Ingenieur den Vorschlag gemacht hätte, auf holländischem Gebiet eine dritte Schienenreihe in der preußischen Spurbreite zu legen. Die Holländer führen also später auf ihrer breiten Spur, und die preußischen Wagen rollten auf der engen. Sie konnten bis Amsterdam durchfahren, während es bei den Holländern nur bis Emmerich reichte.

Das war aber nur das Vorgeplänkel der höchsten Bürokratie. Im Sommer 1852 tauchten plötzlich in Barmingholten, in Hiesfeld, Voerde seltsame Gestalten auf, die sich in der nächsten Gastwirtschaft einquartierten, tagsüber aber mit Meßblättern und bunten Stäben sich auf den Feldern und Wiesen zu schaffen machten. Mißtrauischen Bauern zeigten sie Ausweise mit dem Stempel der Kgl. Regierung, und im übrigen taten sie so wie Leute, denen niemand etwas zu sagen hatte. Die Bauern wußten natürlich längst was los war. Und in allen Kneipen wurde über den Bahnbau diskutiert. Mancher, der ganz schlau sein wollte, rechnete sich einen phantastischen Betrag aus, den er den Landkäufern von der Bahngesellschaft abfordern wollte. Die meisten spekulierten jedenfalls und versuchten mit allen möglichen Taktiken hohe und höchste Preise für die von der Bahn angeschnittenen Grundstücke zu bekommen. Sie schlossen sich zu Interessengemeinschaften zusammen und verfaßten Denkschriften. In einer waren sie der „begründeten Ansicht, daß eine Eisenbahngesellschaft, welche nach ihrer ganzen Verfassung kaufmännische Geschäfte treibt, die durch Aktien- und Börsenspiele



Diese Schnellzuglokomotive, Baujahr 1853

lief in den ersten Jahren auch auf der Strecke Oberhausen — Arnheim

auf den Geldmarkt infloriere und alle Mittel der Agiotage in Bewegung setze, um ihren Aktionären einen möglichst hohen Cours und bedeutende Überschüsse als Dividende zu verschaffen, auch den zu allem diesen erforderlichen Grund und Boden mindestens zum höchsten außerordentlichen Preise bezahlen müsse."

Die Dinslakener und Voerder ließen sich bewährte Grundstückstaxatoren aus Ahlen und Rheda kommen. Diese kamen, besichtigten die Geländestreifen, verfaßten lange Gutachten, strichen hohe Honorare ein und bescheinigten, daß man ruhig mehr fordern dürfe als die „Köln-Mindener“ geben wollten.

Unter diesen Umständen ging der Grunderwerb nicht gerade reibungslos vonstatten. Noch problematischer wurde die Geschichte, wenn ein Haus in der Linienführung der Bahn lag. In Sterkrade forderte der Besitzer eines abbruchreifen Kottens statt 300 Thaler das Fünffache. Der Direktion blieb nichts anderes übrig, als der Bahn eine andere Richtung zu geben.

Die große Zahl der notwendigen Ent eignungsverfahren, die bekanntlich sehr langwierig sind, verzögerte den Beginn der Arbeiten erheblich.

Besondere Schwierigkeiten erwuchsen der Bahngesellschaft schließlich in Wesel, als sich das Kriegsministerium einschaltete und die Durchschneidung des Festungsgeländes durch die Eisenbahnlinie für sehr bedenklich hielt. Vor allem konnte man sich zunächst nicht über die Lage des Bahnhofes einigen. Auch versprach der Bau der Lippebrücke erhebliche technische Schwierigkeiten. Aber die damaligen Direktoren der Köln-Mindener ließen sich durch solche Hindernisse nicht einschüchtern. Sie warteten die endgültige Entscheidung der Militärstellen gar nicht ab, sondern begannen so schnell wie möglich mit den Arbeiten.

Die Strecke von Oberhausen bis Emmerich wurde in 5 Abschnitte oder, wie man damals sagte, Sectionen eingeteilt: 1. Oberhausen — Dinslaken, 2. Dinslaken — Wesel, 3. Wesel — Haldern, 4. Haldern — Emmerich, 5. Emmerich — Landesgrenze.

Schon am 29. Dezember 1853 wurde die Verdingung der Erdarbeiten für die Sectionen 1 und 5, also für den Anfang und das Ende der Strecke ausgeschrieben. Es dauerte nicht lange, bis die Markierungs-

pfähle im Gelände erschienen. Mit der Bauleitung wurde der Betriebs-Inspektor Hesekei beauftragt, der ein zentrales Baubüro in Wesel einrichtete und von dort die Arbeiten dirigierte und überwachte. Bauunternehmer rückten mit großen Kolonnen von Arbeitern an. Zu Hunderten wurden Arbeitskräfte am ganzen Niederrhein angeworben. Den nördlichen Abschnitt unseres Kreises übernahm der Bauunternehmer Kürten aus Hamm. Zwischen Dinslaken und Oberhausen wurden Unternehmer aus Sachsen eingesetzt. Alle verfügbaren Fuhrwerke aus der näheren und weite-



Preußischer Bahnhofsvorsteher um 1855

Umgebung wurden mobil gemacht. Schubkarren und Spaten wurden Mangelware. Die Bauern bekamen Einquartierung; Verpflegungsstellen wurden eingerichtet. Und die Arbeiterscharen brachten einiges Leben in die stillen Dörfer und Bauernschaften. Die Wirte in der Nähe strichen manchen Thaler ein und freuten sich über das gute Geschäft. Und da man auch damals der Meinung war, in einer „drückenden Zeit“ zu leben, wurde der Bahnbau allgemein mit Freuden begrüßt.

Die Bahngesellschaft bot einen Tagelohn von 20 bis 25 Silbergroschen, und das soll nach damaligen Zeitungsberichten „ein recht anständiger und den Bedürfnissen entsprechender Tagelohn“ gewesen sein. Aber wie das beim Großeinsatz von Arbeitern oft zu sein pflegt: Viele Arbeiter beklagten sich über die harten Arbeitsbedingungen und die Anforderungen der Schachtmeister und zogen wieder ab. Andere rotteten sich zu-

sammen und inszenierten Streiks, um höhere Löhne zu erzwingen. Da der Arbeiter damals noch kein Recht hatte, auf diese Weise seine Ansprüche geltend zu machen, wurden die Rädelsführer durch die zuständigen Behörden bestraft und entlassen.

Der gute Inspektor Hesekei in Wesel hatte es also nicht leicht. Und wenn er den ganzen Tag mit seinem Gaul die Strecke abgeritten war, von Baustelle zu Baustelle, dann wußte er am Abend, was er getan hatte.

Im September 1855 wurde der Grundstein zur Lippebrücke gelegt. Das Bauwerk, das größte und kostspieligste der ganzen Strecke, wurde mit 67 000 Thalern veranschlagt. Auch hier gingen die Arbeiten zunächst nur langsam voran, da es an Arbeitskräften fehlte. Schließlich wurden Strafgefangene aus Wesel eingesetzt, die sich, zumindest darüber

*Im März 1855 wurden die Arbeiten für den Bau der Bahnhöfe ausgeschrieben:*

## Köln-Mindener Eisenbahn

### Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn

*Die zur Herstellung der provisorischen Stations-Gebäude auf den Stationen „Sterkrade, Dinslaken, Mehrhoch und Empel“ erforderlichen Arbeiten u. d. Materialien-Lieferungen, veranschlagt zu 7655 Thlr. 27 Sgr. 8 Pf., sollen im Wege öffentlicher Submission im Einzelnen oder im Ganzen an den Mindestfordern den vergeben werden.*

*Offerten hierauf, mit den genau anzugebenden Namen und Wohnort des Submittenten, nach Vorschrift der speziellen und allgemeinen Bedingungen, welche nebst Zeichnungen und Kostenanschlag im Bureau des Betriebs-Inspectors H e s e k e i l zu Wesel, sowie im hiesigen Central-Bureau (am Frankenplatze) ausliegen, sind mit der Bezeichnung:*

*„Submission auf Herstellung der provisorischen Stationsgebäude für die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn“*

*bis zum 22. März d. J. versiegelt und portofrei an uns einzureichen.*

*Die Eröffnung der Submissionen erfolgt in Gegenwart der erscheinenden Submittenten am benannten Tage, vormittags 11 Uhr, in unserem hiesigen Geschäftslokale, und bleiben die Submittenten bis zum 22. April d. J. an ihre Offerte gebunden.*

*Köln, den 5. März 1855.*

*Die Direction*

(Anzeige in der Rhein- und Ruhr-Zeitung)

freuten, daß sie im Freien beschäftigt waren. Hochwasser und Frostperioden bewirkten häufige Arbeitsunterbrechungen.

Am 1. Februar 1856 erschien in der „Rhein- und Ruhr-Zeitung“ folgende Notiz:

„Die Strecke der Oberhausen-Arnheimer Eisenbahn von Dinslaken bis Oberhausen ist jetzt als völlig hergestellt zu betrachten, indem nicht nur die Erdarbeiten sämtliche fertig, sondern auch die Schienen definitiv gelegt sind und die so nach für den Verkehr ganz fertige Bahn zum Transportbetriebe von Materialien für die Gesellschaft und die betreffenden Sektionsbaumeister gebraucht wird. Mit der Legung der Schienen unterhalb Dinslakens wird jetzt ebenfalls fortgefahren, so daß die Strecke bis zum Dorfe Voerde, der Mittelpunkt zwischen Dinslaken und Wesel, ebenfalls in einigen Tagen vollständig fertig sein wird.“

Am 2. Februar, gegen Mittag, kam mit einem Extrazug die Direktion der holländischen Rheineisenbahn von Amsterdam in Emmerich an und brachte die

Nachricht mit, daß sie ihre Strecke schon am 15. Februar eröffnen werde. Die Holländer waren übrigens sehr verschnupft, daß die Deutschen auf ihrem Stück noch nicht fertig waren und sich das Ende der Arbeiten nicht absehen ließ. Sie machten einen energischen Vorstoß beim damaligen Minister für Handel und Verkehr von der Heydt und wiesen auf die erheblichen wirtschaftlichen Nachteile hin, die ihnen durch die verzögerte Fertigstellung entstehen würden. Der Minister hatte Verständnis für diese Argumente, schickte ein ministerielles Donnerwetter zur Direktion nach Köln und forderte mit allem Nachdruck, die Arbeiten zu beschleunigen und den Betrieb nach Fertigstellung des Bahnkörpers aufzunehmen, auch wenn die Lippebrücke noch nicht vollendet sei. Während der Brückenarbeiten könne man zu beiden Seiten der Lippe „interimistische“ Bahnhöfe einrichten. Der Betriebs- und Spezialdirektor von Minkwitz bemühte sich persönlich aus Köln nach hier, um nach dem Rechten zu sehen. Er benutzte eine Lokomotive und soll die Strecke von Dinslaken bis zur Baustelle an der Lippe in der unglaublich kurzen Zeit von sieben Minuten zurückgelegt haben.

Nachdem sich Berlin so nachdrücklich eingeschaltet hatte, wurde es vor allem an der Lippe sehr lebendig. Am 11. April erschien der Inspekteur der Festungspioniere, Oberst von der Dechen von Köln, um gemeinsam mit dem Festungsingenieur Oberst Hummel die Bauarbeiten am neuen Fort auf dem linken Lippeufer an der Flamm zu inspizieren. Dieses Fort war eine Auflage des Kriegsministeriums und sollte den Lippeübergang sichern. Kostenanschlag: 130 000 Thaler.

Im Juni waren die Arbeiten schließlich soweit gediehen, daß wenigstens die Strecke Oberhausen — Dinslaken und weiter bis zur Lippe von einer gesetzlich vorgeschriebenen Kommission abgenommen werden konnte. An der Befahrung der Strecke beteiligten sich der Regierungspräsident von Möller aus Köln als zuständiger Kgl. Eisenbahn-Kommissar und mehrere Regierungsbauräte. Von der Direktion erschienen die Betriebs- und Spezialdirektoren Leopold und von Minkwitz mit dem Inspektor Hesekiel. Alle Brücken und Durchlässe, Signalanlagen und Weichen wurden überprüft. Die Stationsbeamten in Sterkrade und Dinslaken, besonders aber die Bahnwärter an der ganzen Strecke wurden vom Landrath Keßler, als Kommissar der Kgl.

Regierung zu Düsseldorf, „in Eid und Pflicht“ genommen. Nach Beendigung des ganzen Geschäftes versammelten sich sämtliche Herren der Kommission in der Wohnung des Herrn Geun an der Lippebrücke „zu einem gemeinschaftlichen Diner“, zu welchem außerdem mehrere Betriebsbeamte eingeladen waren.

Für die Dinslakener war es dann endlich soweit. Am 1. Juli 1856 wurde die Strecke Dinslaken — Oberhausen dem Verkehr übergeben. Es war ein entscheidender Tag für die kleine Stadt, die damit an das wachsende Verkehrsnetz Europas angeschlossen wurde.

Zwischen Dinslaken, Wesel und Emmerich verkehrten vorerst weiterhin die Postkutschen, weil die Lippebrücke noch nicht fertig war. Im August begann man dort mit dem Einbau der Eisenkonstruktionen, die die Sterkrader Hütte lieferte. Im September erschien eines Tages eine Lokomotive mit einigen Waggons aus Holland in Wesel. Die Probefahrt war gut verlaufen. Von Emmerich bis Wesel hatte man 40 Minuten gebraucht.

Südlich und nördlich der Lippe wartete man also nur noch auf die Fertigstellung der Lippebrücke.

Am 4. Oktober trafen sich in Emmerich Vertreter der preußischen und holländischen Eisenbahndirektionen. Man beschloß, die Gesamtstrecke Oberhausen — Arnheim am 15. Oktober zu eröffnen. Tag der Eröffnung wurde dann schließlich der 18. Oktober 1856, der Tag, an dem man in ganz Deutschland die Erinnerung an die Völkerschlacht von Leipzig feierte. Die Einweihung erhielt einen wahrhaft glanzvollen Rahmen. Drei Tage dauerten die Feierlichkeiten. Am 17. Oktober ging in Deutz ein Sonderzug ab, der die Festgäste nach Ruhrort brachte. Mit einem geschmückten Dampfer fuhr die Gesellschaft nach Emmerich, wo sie von der Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenbahn begrüßt wurde. Weiter ging es mit dem Zuge nach Amsterdam. Dort gaben der Oberbürgermeister und die Niederländische Regierung ein Bankett.

Am 18. Oktober, 8 Uhr morgens, startete der festlich geschmückte Sonderzug. In Arnheim gab die holländische Eisenbahngesellschaft ein Sekstrühstück. Direktor Dunker-Curtius brachte ein Hoch auf den Preußischen König aus und auch die deutsche Prominenz sparte nicht mit Trinksprüchen und guten Wünschen.

Gegen Mittag erreichte man schließlich mit einiger Verspätung Emmerich.



Strecken- und Signalwärter um 1855

von mir gratis mitgeteilt, sowie ich auch stets bereit bin das Nöthige zur Aufnahme zu besorgen.  
Ruhrort, den 27. Juni 1856.

**Heinr. Kern.**

**Köln-Mindener Eisenbahn.**

Am 1. künftigen Mts. findet die Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke zwischen Oberhausen und Dinslaken auf der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn statt und werden von diesem Tage ab von und nach den Stationen Oberhausen, Sterkrade und Dinslaken, sowie von und nach Dinslaken und Sterkrade nach und von allen Stationen der Hauptbahn Passagiere, Reisegepäck, Hunde, Equipagen, Pferde, sowie Eilgut und Vieh unter den Bedingungen der für die Köln-Mindener Bahn bestehenden Betriebs- und Güter-Reglements und zu den auf sämtlichen Stationen der Haupt- und Zweigbahn zur Einsicht ausliegenden Tarifen befördert.

Die Beförderung von Personen erfolgt zwischen Oberhausen, Sterkrade und Dinslaken vorläufig nur in 2., 3. und 4. Wagenklasse. Die Eröffnung des Güterverkehrs (mit Ausnahme der Eilgüter) auf der Strecke Oberhausen-Dinslaken bleibt einer besonderen Bekanntmachung vorbehalten.

Köln, im Juni 1856.

**Die Direction.**

**Submission,**

(Anzeige in der Rhein- und Ruhr-Zeitung)

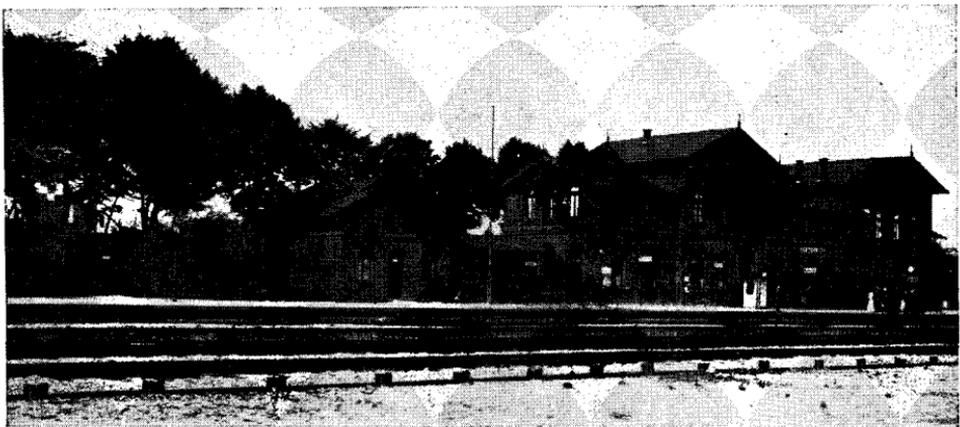
Eine Ehrenpforte stand an der Landesgrenze, und auch der Bahnhof bot ein festlich-buntes Bild mit seinen Fahnen und Girlanden. Eine Musikkapelle schmetterte, der Bürgermeister hielt eine schwingvolle Rede, der donnernde Hochs folgten. Doch der Zug hielt nicht lange. Neue Ehrengäste stiegen hinzu, und unter dem Jubel aller dampfte der Zug weiter über die neue Strecke. Überall standen die Menschen und winkten. Schulklassen schwenkten bunte Fähnchen. In Wesel hatte man schon gegen 1 Uhr mit der Ankunft des Zuges gerechnet. Seit 12 Uhr standen aber die Menschen zu Tausenden bis hin zum Berliner Tor und warteten. Musikkapellen verkürzten die Zeit mit munteren Märschen. Gegen 2 Uhr gingen die Böller los. In der Ferne hörte man eine schrille Dampfpeife. Es war der Sonderzug. Alles strömte am Bahnhof zusammen. Jetzt hatte man auch Gelegenheit die Ehrengäste zu sehen, die für eine Weile den Zug verließen. Die prominentesten waren der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten von der Heydt, der General-Bau-Direktor Mellin und der General-Post-Direktor Schmückert. Der Weseler Oberbürgermeister hielt eine sehr devote Dankesrede an den Minister, was diesen aber nicht bewog, den Aufenthalt in Wesel über zehn Minuten auszudehnen. Mit Fauchen und Zischen verschwand gleich darauf der Zug in Richtung Dinslaken.

Friedrichsfeld und Voerde hatten damals noch keinen Bahnhof bekommen. Den Voerdern hatte Herr Hesekei allerdings eine Haltestelle versprochen, wenn

die Gemeinde einen Zuschuß zur Errichtung eines Gebäudes leisten würde. Die Gemeindevertreter, die so lange schon nach Dinslaken oder Wesel zu Fuß gelaufen waren, lehnten dieses Angebot ab.

Sie hielten es jedenfalls für eine Zumutung, für so etwas Neumodisches auch noch Geld zu verlangen. Bei der Einweihung der Bahn wollten sie aber doch dabei sein.

Am Tage vorher lud der damalige Bürgermeister v. d. Mark den Grafen v. Salm-Hochstraeten auf Haus Voerde, Herrn Julius aus'm Werth auf Haus Ahr, die Freifrau von Plettenberg auf Haus Mehrum, sämtliche Ortsvorsteher und die Mitglieder des Gesamtgemeinderates ein, sich zum Empfang des Festzuges um 1 Uhr bei Breymann in Holthausen an der Bahn einzufinden. Die Ortsboten und die Mitglieder der Schützengesellschaften sollten die Fahnen mitbringen. Dieser Einladung war als Nachsatz hinzugefügt: „Für Böller und Pulver ist Sorge zu tragen!“ — So standen die Voerder Honoratioren zur angegebenen Zeit an der Bahn, schauten über die blanken Schienen in Richtung Wesel und gaben sich der angenehmen Hoffnung hin, daß die Festgesellschaft den Zug halten lasse, um die Voerder als willkommene Gäste zur Mitfahrt einzuladen. Der Zug kam, die Böller krachten, die Fahnen wurden aus Leibeskräften geschwenkt. Die Herren lüfteten ihre Zylinder. Die Damen wedelten mit ihren Tüchlein. Und dann war der Zug vorbei. Zum Wohnungsbusch hin sah man nur noch eine weiße Dampfwolke.



Der erste Dinslakener Bahnhof

(Aufnahme um die Jahrhundertwende)



. . . und der letzte Bahnhof (zerstört 1945)

Die Voerder machten lange Gesichter und spülten ihre Enttäuschung bei einem längeren Umtrunk in der nahen Wirtschaft herunter.

Die Dinslakener hatten etwas mehr Glück. Der Zug machte eine ganz kurze Verschnaufpause, die aber nur ausreichte, um dem Bürgermeister Kurgaß Gelegenheit zu geben, dem Minister die Hand zu drücken und ein Hoch auf den König und den nicht mehr aufzuhaltenden Fortschritt auszubringen.

Aber für die Dinslakener war das Ereignis nicht ganz so einschneidend wie für die Weseler. Der Dinslakener Bahnhof war schon seit dem 1. Juli in Betrieb, und der 18. Oktober erschloß nur die Möglichkeit, auch nach Wesel oder nach Holland fahren zu können. Aber der Bahnhofswirt machte trotzdem an diesem Nachmittag ein gutes Geschäft. Und auch in Dins-

laken saß man noch zusammen, als der Festzug bereits in Deutz eingetroffen war, wo die Köln-Mindener-Eisenbahn für ihre Gäste im Saal des Hotels Bellevue ein glänzendes Diner gab. Die geplante Illumination und das Feuerwerk konnten wegen des dichten Nebels nicht stattfinden und wurden am nächsten Abend nachgeholt. Es soll großartig gewesen sein, „in einer früher nie dagewesenen Pracht“, während Infanterie und Artillerie fortwährend ballerten.

So wurde mit Pauken und Trompeten, Festreden und Kanonendonner ein Werk seiner Bestimmung übergeben, das nicht nur eine wesentliche Verbindung von Land zu Land wurde, sondern ebenso eine wichtige Lebensader für den rechten Niederrhein und damit für den Kreis Dinslaken.

Am gleichen Tage veröffentlichte die Oberpostdirektion Düsseldorf folgende Bekanntmachung:

## Bekanntmachung

In Folge der Eröffnung der Arnheim-Oberhaufener Eisenbahn werden mit dem 20. d. M. aufgehoben:

1. die tägliche Estaffettenpost von Oberhausen nach Emmerich,
2. die tägliche Schnellpost zwischen Dinslaken und Emmerich,
3. die tägliche Personenpost zwischen Dinslaken und Emmerich,
4. die tägliche Personenpost zwischen Dinslaken und Wesel,
5. die tägliche Personenpost zwischen Anholt und Rees,
6. die tägliche Personenpost zwischen Emmerich und Münster, auf der Strecke zwischen Emmerich und Bocholt,
7. die zweimal tägliche Botenpost zwischen Oberhausen und Steckrade,
8. die Post-Station in Dinslaken,
9. die Station für ordinaire Posten auf dem linken Rheinufer, Emmerich gegenüber.

Düsseldorf, den 18. Oktober 1856

**Der Ober-Post-Director:**

In Vertretung:

Eickhoff

Damit hatten der Posthalter Rosendahl in Dinslaken, seine Pferde und seine Postkutschen endgültig ausgedient. In einer Anzeige in der „Rhein- und Ruhr-Zeitung“ bot er alles zum Kauf an. Auch die Postillons-Ausrüstung gab er noch dazu. Für unseren Kreis war die Entwicklung einen kräftigen Schritt weitergegangen.

**Pferde- und Wagen-Verkauf.**

Bei der nahe bevorstehenden Eröffnung der Arnheim-Oberhaufener Eisenbahn über die hiesige Posthalterei auf; ich werde deshalb

**Donnerstag den 23. Oktober,**  
Vormittags 10 Uhr anfangend  
an meiner Wohnung 20 gute Pferde, eine sechsfüßige und 4 vierfüßige Weichhaken, 2 Postkarriolen, mehrere Pferdegeschirre und Postillons-Montirungstücke, öffentlich verkaufen.  
Kaufinteressenten laden ich ein.  
Dinslaken, den 18. Okt. 1856.  
(821.) **W. Rosendahl, Posthalter.**