

# Gemeindebetriebe

Zweiter Band

Zweiter Teil

## Die Gemeindebetriebe der Stadt Düsseldorf

Von  
Otto Most



Im Auftrag des Vereins für Socialpolitik  
herausgegeben von  
Carl Johannes Fuchs



Duncker & Humblot *reprints*



# Schriften

des

## Vereins für Socialpolitik.

129. Band. Zweiter Teil.

### Gemeindebetriebe.

Neuere Versuche und Erfahrungen über die  
Ausdehnung der kommunalen Tätigkeit in Deutschland  
und im Ausland.

D r e i t e r B a n d .

Zweiter Teil.



Leipzig,

Verlag von Dunder & Humblot.

1909.

# Die Gemeindebetriebe der Stadt Düsseldorf.

Von

**Dr. Otto Most,**

Direktor des Statistischen Amtes der Stadt Düsseldorf.

Der Gemeindebetriebe zweiter Band. Zweiter Teil.

Mit einem Stadtplan und einer Situationskizze.

Im Auftrag des Vereins für Socialpolitik

herausgegeben von

**Carl Johannes Fuchs.**



**Leipzig,**

Verlag von Duncker & Humblot.

1909.

**Alle Rechte vorbehalten.**

**Altenburg,  
Pierer'sche Hofbuchbruderei  
Stephan Geibel & Co.**

## Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorbemerkung . . . . .	VII
I. Die industriellen Werke . . . . .	1
1. Die städtischen Gaswerke . . . . .	1
a) Vorgeschichte, Gründung und Entwicklung . . . . .	1
b) Die Preise für den Konsum des Stadtgebiets . . . . .	6
c) Die Gasversorgung der außerhalb des Stadtkreises gelegenen Gebiete . . . . .	9
d) Finanzielles . . . . .	13
2. Das städtische Wasserwerk . . . . .	18
a) Vorgeschichte, Gründung und Entwicklung . . . . .	18
b) Die Preise für den Konsum des Stadtgebiets . . . . .	24
c) Die Wasserversorgung der außerhalb des Stadtkreises gelegenen Gebiete . . . . .	28
d) Finanzielles . . . . .	32
3. Das städtische Elektrizitätswerk . . . . .	37
a) Gründung und Entwicklung . . . . .	37
b) Die Preise für den Konsum des Stadtgebiets . . . . .	43
c) Das Versorgungsgebiet . . . . .	49
d) Finanzielles . . . . .	50
II. Die Verkehrs- und Handelsunternehmungen . . . . .	54
1. Die städtischen Straßenbahnen . . . . .	54
a) Äußere Geschichte . . . . .	54
b) Die Fahrpreise . . . . .	60
c) Vorortlinien und Vorortbahnen . . . . .	65
d) Finanzielles . . . . .	68
2. Der städtische Rheinhafen . . . . .	72
3. Die städtische Tonhalle und das Weingeschäft . . . . .	87
4. Die städtischen Wagen . . . . .	89
5. Das städtische Eichamt . . . . .	90
6. Die städtische Marktverwaltung . . . . .	91
III. Die Kredit- und Sparanstalten . . . . .	92
1. Die städtische Leihanstalt . . . . .	92
2. Die städtische Sparkasse mit Alterssparkasse und Sammelkasse . . . . .	96
3. Die städtische Hypothekerverwaltung . . . . .	103

	Seite
IV. Der städtische Grundbesitz und Wohnungsbau . . . . .	115
1. Der städtische Grundstücksfonds . . . . .	115
2. Der städtische Häuserbau . . . . .	121
V. Der Fonds für Beteiligungen der Stadt Düsseldorf an gewerblichen Unternehmungen . . . . .	123
VI. Sanitäre Unternehmungen . . . . .	127
1. Die Kanalisation . . . . .	127
2. Straßenreinigung und Fuhrpark . . . . .	130
3. Die städtischen Badeanstalten . . . . .	132
4. Der städtische Schlacht- und Viehhof . . . . .	137
5. Die städtische Tierkörpervernichtungsanstalt . . . . .	143
6. Die städtische Nahrungsmittel-Untersuchungsanstalt . . . . .	145
7. Die städtische Desinfektionsanstalt . . . . .	146
8. Die städtische Friedhofs- und Begräbnisverwaltung . . . . .	148
VII. Städtische Betriebe für den Eigenbedarf der Gemeinde . . . . .	149
1. Das städtische Gartenamt . . . . .	149
2. Die städtische Druckerei . . . . .	151
3. Ausführung häufig wiederkehrender Arbeiten und kleinere Regiebetriebe . . . . .	153
Schlufwort (Zusammenfassender Rückblick auf wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung, Entwicklung der Gemeindebetriebe und Stellung der Stadtverwaltung zur Frage des Regiebetriebes) . . . . .	156
Stadtplan.	
Situationskizze zur Erweiterung des Stadtkreises Düsseldorf.	

### Berichtigung.

Auf S. 10 Zeile 19 von oben sind die beiden Ziffern 18 und 16 miteinander zu vertauschen.

## Vorbemerkung.

Von Amtsgeschäften ständig stark in Anspruch genommen und durch Rücksichten auf den beschränkten Raum behindert, konnte der Verfasser der nachfolgenden Darstellung nicht überall die vielleicht wünschenswerte Breite und Tiefe geben. Immerhin war er, namentlich hinsichtlich der industriellen Anstalten, bestrebt, auch für weiter Zurückliegendes zu der bereits vorhandenen Literatur sowohl durch Ergebnisse des Aktenstudiums wie durch die Art der Behandlung neue Ergebnisse zu Tage zu fördern, die vielleicht im Rahmen dieser Veröffentlichung um so eher einen Platz beanspruchen dürfen, als Düsseldorf nach verschiedenen Richtungen hin als vorbildlicher Träger eines modernen deutschen „Munizipalindustrialismus“ gelten darf.

Vornehmlich ist versucht worden darzulegen: Zunächst die Vorgeschichte und Begründung der Kommunalisierung und die wachsende Bedeutung der gemeindlichen Betriebe für die Allgemeinheit; zu zweit das Wesen und die Wandlungen der gemeindlichen Preis- und Tarifpolitik; drittens die Bedeutung der Gemeindebetriebe für die Ausdehnung der wirtschaftlichen und damit künftighin politischen Interessensphäre der Großstadt sowie viertens — last not least — für deren Finanzierung.

Um den organischen Zusammenhang zu bewahren, wurde dabei jedes Betriebsunternehmen unter Beobachtung dieser Richtlinien gesondert betrachtet; daß die innere Einheit trotzdem gewahrt ist, wird der Leser hoffentlich bemerken. Einige Hauptziffern und Hauptergebnisse für alle Betriebe gemeinsam finden sich zudem im „Schlußworte“ noch besonders hervorgehoben. Der Zoologische Garten, der als einziger im Deutschen Reich rein städtisches Unternehmen ist, blieb im Einverständnis mit dem Herausgeber außerhalb der Bearbeitung.

Als Quellen dienten neben den städtischen Verwaltungsberichten und Etats der letzten 50 Jahre sowie Auskünften und Mitteilungen der be-



treffenden Verwaltungszeige für sämtliche Abschnitte außer Abschnitt VI, dem das erst jüngst erschienene Werk „Die Affanierung von Düsseldorf“, herausgegeben von Theodor Weyl (Leipzig, 1908) zugrunde gelegt wurde, die betreffenden Akten; für die Genehmigung zu ihrer Benutzung schuldet der Verfasser Herrn Oberbürgermeister Marx besonderen Dank.

Für Abschnitt II, 1 leistete die Tübinger Inauguraldissertation von Sinner über „Die Düsseldorf Straßenbahnen“ (1906) mannigfache Dienste, während den sich daran anschließenden Abschnitt über den Hafen Herr Hafendirektor Zimmerman beige-steuert hat. Als dauernd wertvolle Hilfsmittel wurden schließlich die von Simonis<sup>1</sup> und Meydenbauer<sup>2</sup> redigierten Festschriften und das inhaltreiche Buch von Brandt „Studien zur Wirtschafts- und Verwaltungsgeschichte der Stadt Düsseldorf im 19. Jahrhundert“ (Düsseldorf 1902) durchweg, sowie die ältere „Geschichte der Stadt Düsseldorf in 12 Abhandlungen“ (Düsseldorf 1888) hier und dort verglichen, zu Rate gezogen und benutzt.

Die Darstellung schließt im allgemeinen ab mit den Ergebnissen des Verwaltungsjahres 1907 und der Haushaltsvoranschläge auf das Jahr 1908, doch haben auch die in der Zeit zwischen Niederschrift des Manuskriptes (Dezember 1908) und Beendigung der Korrektur (Anfang April 1909) gefaßten Gemeindebeschlüsse betr. die Eingemeindung einer Reihe von Vororten noch gebührend Berücksichtigung finden können.

<sup>1</sup> Düsseldorf im Jahre 1898. Festschrift für die Teilnehmer an der 70. Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte. Düsseldorf 1898.

<sup>2</sup> Die Stadt Düsseldorf und ihre Verwaltung im Ausstellungsjahre 1902 Festschrift im Auftrage des Oberbürgermeisters, Düsseldorf 1902.

**Der Verfasser.**

## I.

# Die industriellen Werke.

## 1. Die städtischen Gaswerke.

### a. Vorgeschichte, Gründung und Entwicklung.

In der städtischen Gasversorgung, dem ersten Industriezweige, welchen die Düsseldorf'sche Gemeindeverwaltung in eigene Regie genommen hat, hat diese den Privatbetrieb abgelöst, aber nicht in organischer Fortsetzung, sondern in der Gegenüberstellung eines völlig neuen Unternehmens. Die Geschichte ihrer ersten Jahrzehnte ist darum für die Beurteilung der Frage „Gemeinde- oder Privatbetrieb“ von besonderem Interesse.

In Düsseldorf ist die Verwendung des Gases zur Straßenbeleuchtung mit zuerst unter den Städten des Kontinents in ernstliche Erwägung gezogen worden. Noch bevor in Hannover und Berlin als ersten deutschen Städten die Imperial-Kontinental-Gasassoziation ihre Gasfabrikation begonnen hatte, schlug im Jahre 1825 die Londoner European-International-Gascompany dem damaligen Oberbürgermeister von Fuchs vor, die Stadt Düsseldorf in der bislang vorhandenen Laternenzahl — es waren deren 284 mit insgesamt 474 Lichtern — „mit Ölgas dergestalt zu beleuchten, daß die dadurch hervorzubringende Helle diejenige der gegenwärtig bestehenden Beleuchtung zweimal übersteige“. Als Entschädigung forderte die Gesellschaft denselben Betrag, welchen die Ölbeleuchtung bisher erfordert hatte (1858 Taler jährlich), und für 12 Jahre das ausschließliche Recht, „Gasröhren unter den Straßen und Plätzen der Stadt hinzuleiten“.

In sofortiger Erkenntnis der Bedeutung der neuen Lichtart, erklärte sich die Stadtverwaltung zur Annahme dieser Vorschläge bereit, aber finanzielle Schwierigkeiten, in welche die genannte Gesellschaft geriet, machten den Abschluß unmöglich.

Erst 20 Jahre später, nachdem man sich inzwischen mit der „verbesserten“ Ölbeleuchtung eines Kölner Unternehmers beholfen hatte und andere benachbarte Städte, wie Aachen, Köln und das kleine Lennep be-