

# DÜSSELDORFER HEIMATBLÄTTER

HERAUSGEBER: »DÜSSELDORFER JONGES«  
SCHRIFTFÜHRUNG: DR. PAUL KAUSAUSEN, DÜSSELDORF  
VIII. JAHRGANG HEFT NR. 3



Am Niederrhein

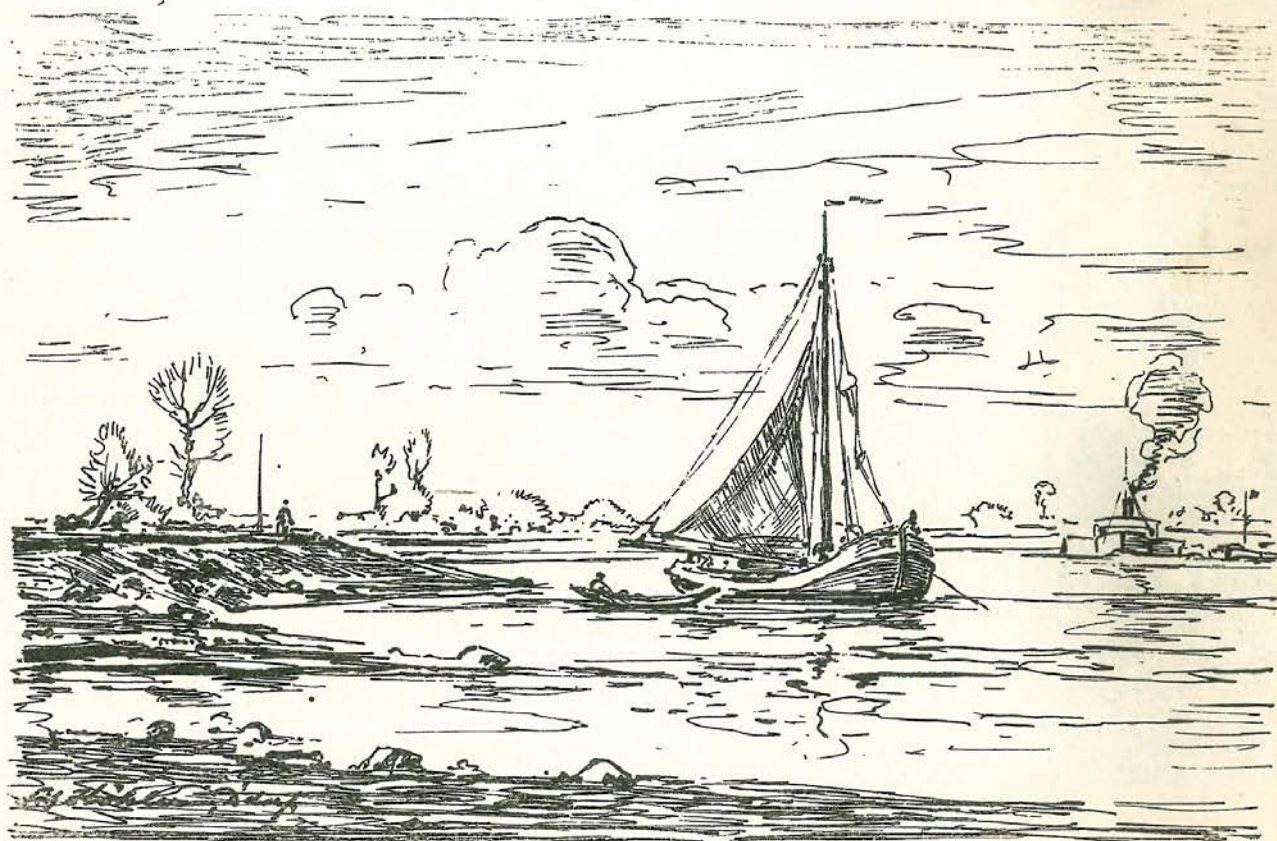
Nach einer Originalzeichnung von Fritz Köhler, Düsseldorf

Dr. Paul Kauhausen:

## Wenn der Frühling kommt . . .

Blau spannt sich der Himmel über das frühlingsahnende Niederrheinland. Munterer wandert wieder der alte Rhein mit seinen unzähligen Wellenkindern westwärts, und die frischfeuchten Düfte umspielen die rotbraunen Backsteingemäuer, die überall seinen ewigen Weg umstehen. Einsam und schweigsam dehnen sich die weiten Felder, und farbig protzen bereits die ersten Blüher. Es wecken just die Glocken, und die Langschläfer reiben sich den Sand aus den verschlafenen Augen. Ernst, wie einst und ehemals, ziehen die

Wege durch die neuerstandene Heimat, und lustig wirft die junge Sonne ihren Goldzauber über sie. Im Geäst haben die Vögel schon Brutsorgen, und ihren Gesang verschluckt die zitternde Luft. Unten nicken die Schneeglöckchen und die Himmelsschlüssel. Am schwarzen Damm, dahinter in seiner Urgröße der geschwätzige Strom von dannen zieht, liegt Hamm. Da sind die Gemüsegärtner, die tagein, tagaus herumwerkeln, zuhause. Sie haben jetzt, da das Frühgemüse schießt, hohe Zeit . . . Drüben auf der anderen Seite reichen sich



**Aalschokker bei Mönchenwerth**

Nach einer Originalzeichnung von Fritz Köhler, Düsseldorf

Himmel und Wiesen die Hände. Hier stehen die Pappeln noch wie Reiserbesen, aber die Weide, die Königin der Frühlingsblüher hat frühzeitig die sammetweichen, silbrigen Kätzchen an die Gerten gesteckt. Ihre Büsche stehen da an den Pfaden, die sich irgendwo im nassen Erdreich verlieren. Sonst ist es hier unheimlich still. Nur dann und wann zerreißt die kostbare Ruhe eine Vogelkette, die scheu aufflattert und in der Richtung abpurr, wo die spitzen Kirchtürme von Heerdt in die Bläue stechen. Der einstmals selbständige Ort träumt immer noch von den Tagen sorglosen Daseins; aber nun, da die breite Straße die Großstädte miteinander verbindet, ist seine gemächliche Ruhe dahin . . . Doch die Heimat wächst und kennt keine Enge. Wie eine Juwelenschnur reihen sich die kleinen Örtchen mit ihren malerischen Giebelhäuschen, deren zarte Tinten ihrer bescheidenen Tünchen entzücken, aneinander. Und darüber steht hoch der Niederrheinhimmel, der die ganze Landschaft mit Dämmer oder Klarheit beleuchtet . . . Am Heideweg bei Niederkassel beschirmen die Birnbäume ein müde in sich gesunkenes Kapellchen, das eine jahrhundertelange Erinnerung wachhält, und im grasigen Grund gehen die roten Kühe, und tollen in übermütigen Sprüngen die Pferde. Ein gar artiges Gesicht hat auch das kleine Pappelwäldchen unten beim steinigen Ufer, wo die Angler Stunde um Stunde ihre Langeweile vertreiben. Nun windet sich der schmale Wiesenpfad auf Mönchenwerth zu, allwo vor über zweihundert Jahren die Mönche ihre Abtei bauten, und die sie dann der Wassernöten wegen wieder aufgeben mußten, um schließlich durch Serenissimus Gnaden im lieben alten Düsselthal zu landen. Vom Werd her flötet ein gelinder Wind und bringt den wässernen Rücken, darauf melancholisch die großen Aalschokker unseres Düsseldorfer Bürgers Johannes Geuenich

schaukeln, in Unruhe . . . Ein breites, tiefes Wogen geht durch das platte Land und durch die andächtig schauende und lauschende Seele. Das ist es auch, was einen Fritz Köhler in seinen Bildern und einen Richard Klapheck in seinen Büchern begeisterte . . .

In wirrem Getue treiben die weißen Wetterwolken dahin. Nun bleiben sie über Kaiserswerth hängen. Dieses heimatliche Städtchen, das dreimal in Schutt und Asche gelegt und dreimal wieder aufgebaut wurde, hat seine große Geschichte. Auch hier wächst wieder der Frühling und springt ins ewigjunge Land der Väter, von dem der feinsinnige Kenner des Niederrheins sagte, daß man hier dem schaffenden Erdgeiste und dem geheimnisvollen Weben in der Werkstätte der Natur am nächsten ist . . . „Am Niederrhein wird alles groß und bedeutsam. Wie sich der Himmel weitet, der Wolkenzug, das Land, der Sturm, der in kühlen Vorfrühlingstagen mit elementarer Gewalt über es hinweg fegt, so erscheinen auch ein einsamer Baum, ein Haus, ein Turm urweltlich und gigantisch in ihren Formen . . .“ Und dieses Land wird uns nimmer betrügen; es hält sein ehrlich derbes Wort, und läßt uns untertauchen in den lachenden Frohsinn der neuen Welt . . .

An der zerfressenen Landstraße wuchsen mit ihren schwarzen Armen die Pappeln, deren Rauschen murmelnd im Winde verweht. In den höchsten Gipfeln hocken die Raben und Nebelkrähen und äugeln hinüber zur Weltabgeschiedenheit der Karthause und weiter hinüber zur Schnellenburg. Sie liegt an der großen Heerstraße zwischen der alten Residenz und der noch älteren Kaiserpfalz. Ein ergreifendes Bild! . . . Das alles ist des Niederrheins besinnliche Wehmut, eigenartig und unvergeßlich . . .

Staatsarchivdirektor Dr. Bernhard Vollmer:

## Geheimrat Dr. O. R. Redlich zur Vollendung seines 75. Lebensjahres

Wenn älter werden nach Goethe ein neues Rollenfach übernehmen heißt, so erfaßt diese neue Rolle den Forscher nur im Menschlichen. Sein Rücktritt vom Amt bedeutet für ihn das völlige Freiwerden für seine Studien. So gelten die Glückwünsche der rheinischen Geschichtsforschung am 15. Februar nicht einem die Ruhe in Würde Genießenden, sondern dem in voller Schaffensfreude an ihren Problemen Beteiligten.

Ein halbes Jahrhundert ist es her, daß Heinrich von Sybel den in der kritischen Quellenmethode geschulten Jünger der Muse Klio, die die Wissenschaft mit der Kunst verbindet, in die Archivverwaltung berief. Der bisherige Mitarbeiter bei der Herausgabe der Reichstagsakten siedelte damals von Göttingen nach Marburg und seinem im Landgrafenschloß gehüteten Staatsarchiv über. Schon im Jahre 1890 folgte sein Übertritt zum Staatsarchiv Düsseldorf, dem Quellenzentrum des Niederrheins. Der Reichtum der hier vereinigten Landesarchive von Jülich-Berg, Kurköln, Kleve-Mark, Geldern und Moers, wie der bis in die Karolingerzeit zurückreichenden Abtei- und Stiftsarchive von der Ahr bis zur belgischen und niederländischen Grenze und aller späteren staatlichen Registraturen aus der Zeit der französischen Fremdherrschaft und der preußischen Verwaltung, ist von ihm Jahrzehnte hindurch betreut und der Wissenschaft erschlossen worden. In mustergültigen Quellenausgaben hat der junge Staatsarchivar und spätere Direktor in selbstgewählten Forschungsaufgaben

aus diesen Schätzen geschöpft und die treibenden Kräfte der geschichtlichen Entwicklung des Rheinlands in reifen Darstellungen gezeichnet. An erster Stelle sei sein dreibändiges Werk „Jülich-Bergische Kirchenpolitik am Ausgang des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit“ genannt, das in aufschlußreicher Weise das Streben der Herzöge nach einem Staatskirchentum im Sinne des Erasmus kennzeichnet. Einer Ausgabe der „Quellen zur Rechts- und Wirtschaftsgeschichte der Stadt Ratingen“ folgte die Darstellung der Geschichte dieser Stadt im Rahmen einer Entwicklung des Keldachgaues, des Amtes Angermund und seiner Marken. Zahlreiche Darstellungen galten der französischen Rheinpolitik im 15. und 16. Jahrhundert und zur Zeit der französischen Revolution. Der Düsseldorfer Hof Herzog Wilhelms des Reichen und der beiden Schwägerinnen Jakobe und Sibylle ist von ihm zu neuem Leben erweckt worden. Unser Hofgarten und der Schloßpark in Benrath fanden in ihm, um weitere Beispiele zu nennen, ihren Geschichtsschreiber.

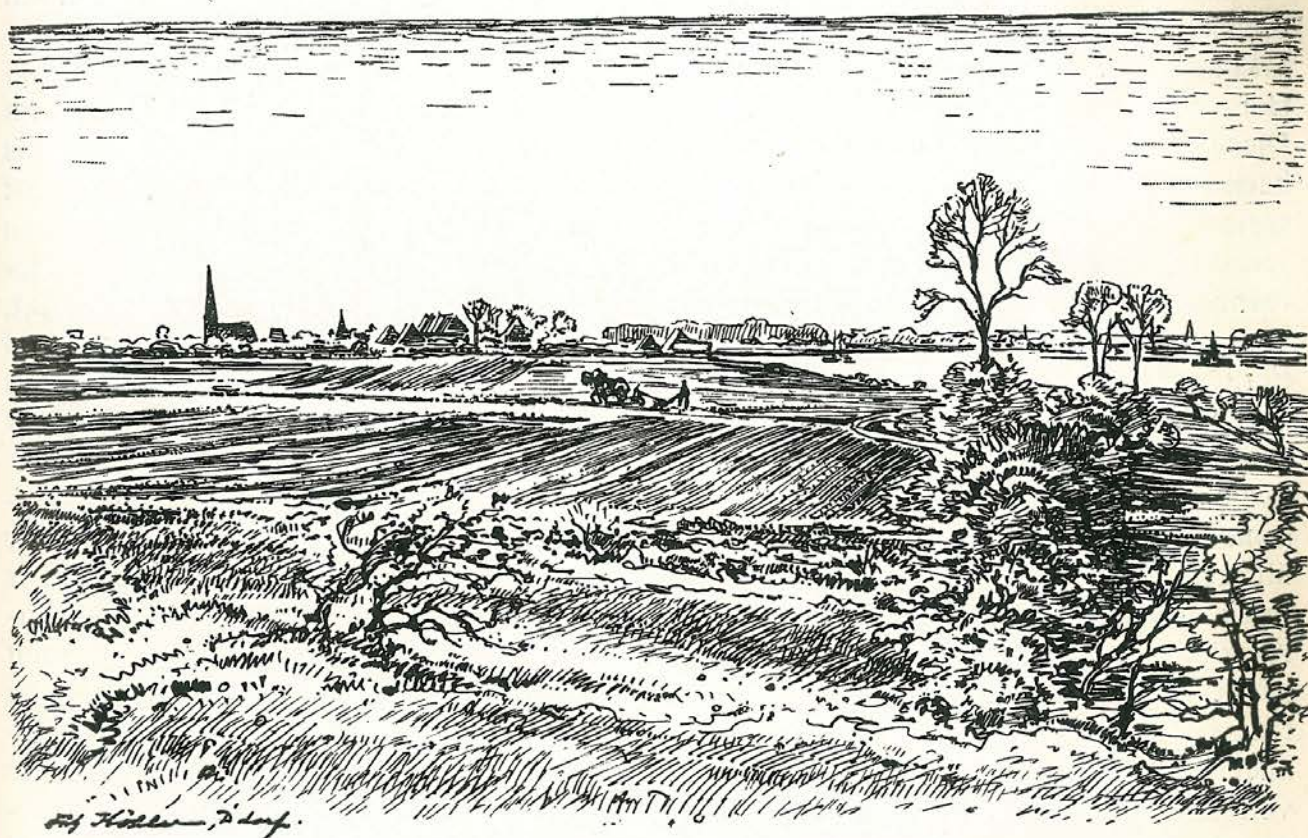
Immer hilfsbereit und liebenswürdig hat Otto R. Redlich zahllose Doktorarbeiten und Publikationen anderer gefördert. Heimatverbunden entzog er sich nicht den örtlichen Forderungen und hat lange Jahre als Vorsitzender des Düsseldorfer Geschichtsvereins den geschichtlichen Interessen unserer niederrheinischen Residenz gedient, die ihn durch Auszeichnungen ihrer Heimatvereine ehrte.

Als Vorstandsmitglied der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde konnte der Hüter der Niederrheinischen Landesarchive die landesgeschichtliche Forschung fruchtbar beeinflussen.

Vor kurzem erschien in den Schriften des Vereins für Reformationsgeschichte des Uermüdlichen Darstellung „Staat und

Kirche am Niederrhein zur Reformationszeit“. Eine „Geschichte der Stadt Mülheim-Ruhr“ befindet sich als neue Frucht seiner Quellenstudien unter der Presse. Wir wünschen dem unentwegten Anhänger einer fröhlichen Wissenschaft — und uns noch viele seiner schaffensfrohen Jahre.

★



### Hamm am Niederrhein

Nach einer Originalzeichnung von Fritz Köhler, Düsseldorf

Staatsarchivrat i. R. Dr. Friedrich Lau:

## Mythenbildung um den Düsselstein

Das ehemalige Haus Düsselstein in der Flingerstraße hat mit seinem anspruchsvollen Namen, hinter dem sich so manche rätselhafte Romantik zu bergen schien, in der Düsseldorfer Ortsgeschichte schon eine gewisse Rolle gespielt. Schon der sonst immer löblicher Vorsicht beflissene Ferber hat die Mythenbildung um dieses Haus eröffnet, als er in seiner sonst so trefflichen „Wanderung durch die alte Stadt Düsseldorf“ (2. Band, Seite 18 ff.) die Vermutung äußerte, daß der Rittersitz Düsselstein zusammen mit dem benachbarten Isselstein vielleicht mit den in der Stadterhebungs-urkunde genannten Gütern zu den zwei Bergen identisch gewesen sein könne. Diese allzu kühne Kombination, die unbedenklich ein halbes Jahrtausend überspringt, hat natürlich seitdem keine wissenschaftlich begründete Beweisführung mehr gefunden. Sie wurde aber trotzdem von nicht wenigen Benutzern des Ferberschen Buches als bewiesene Tatsache angesehen, und damit dem Düsselstein ein jahrhundertlanges Bestehen angedichtet. Auf Grund solcher irrigen Anschauung hat z. B. Biesenbach in seinem im übrigen sehr ansprechenden Roman „Der Sohn des Kanzlers“ den Wohnsitz des Kanzlers in das im 16. Jahrhundert überhaupt noch nicht vorhandene Haus zum Düsselstein verlegt. Wenn dieser Irrtum auch für die Düsseldorfer Stadtgeschichte von geringer Bedeutsamkeit bleiben wird, so muß es doch weit bedenklicher erscheinen, wenn in einem der allzuvielen Zeitungsartikel, die im Vorjahr anlässlich des Stadtjubiläums erschienen sind, die Vermutung gewagt wurde, daß Düsseldorf

selbst in grauer Vorzeit den Namen Düsselstein oder Düsselstetten geführt habe. Damit wäre dem Namen Düsselstein gar ein noch größeres Alter eröffnet. Wie steht es in Wahrheit mit diesem Namen und dem gleichbenannten Haus? Ich selbst habe schon im Jahre 1920 (Düsseldorfer Zeitung Nr. 101, Februar 1920) und 1924 in der Zeitschrift „Alt-Düsseldorf“ (Jahrgang 1 Nr. 1) in einer Studie, betitelt „Das Gasthaus in der Flingerstraße und der Düsselstein“, von diesem Hause und seinem in mancher Beziehung nicht ganz bedeutungslosen Schicksal gehandelt. Da jedoch diese Zeitung und ebenso die ganz kurzlebig gebliebene Zeitschrift eingegangen, und damit meine Darstellungen dem Gesichtskreis der Jetztzeit ziemlich entrückt sind, so darf ich wohl hier das Ergebnis meiner früheren Forschung wenigstens in aller Kürze wiederholen. Zunächst kann ich auch jetzt, nachdem mir so manches neue Material zugänglich geworden ist, mit Recht daran festhalten, daß der Name Düsselstein vor dem Jahre 1710 in keiner Düsseldorfer Urkunde, auch keinem Schriftstück vorkommt, und daß sowohl das Haus wie der Name des Hauses erst nach diesem Jahr entstanden sind. Es bleibt als einzige Tatsache nur die urkundlich belegte Gewißheit übrig, daß in dem erwähnten Jahre das alte und baufällig gewordene städtische Gasthaus, die Stätte, wo bisher Arme und Kranke eine einigermaßen ärmliche Unterkunft gefunden hatten, nach dem Befehl des Kurfürsten verkauft werden mußte, da das neue Hubertushospital auch diese Pflinglinge aufnehmen sollte. Der nunmehrige Ankäufer des alten Grundstücks war

ein einflußreicher Beamter, der Dr. jur. Joh. Bernhard Francken, der schon damals zugleich Jülich-Bergischer wie Kurpfälzischer Geheimrat, außerdem auch Staatssekretär und Oberpfälzischer Vizekanzler, also mit Titeln und Würden überreich gesegnet war. Das erworbene Haus hatte trotz seines altertümlichen und auffälligen Aussehens doch noch eine für den Käufer sehr annehmbare Eigenschaft. Es war bisher als städtisches Armenhaus steuerfrei gewesen und ging mit Beibehaltung dieser Vergünstigung auf den neuen Besitzer über. Francken ließ nun den alten Bau abreißen und gab den auf dem Grundstück errichteten Häusern, dem Haupthaus mit Hinterhäusern, den Namen Düsselstein. Für die Bildung und Erfindung dieses Namens bedurfte er nicht einmal sonderliche Überlegung. Lag doch nicht weit von seinem neuen Besitz ein ebenfalls steuerfreies Grundstück, das nach seinen früheren Inhabern, der dem Adelsstande angehörigen Familie von Isselstein, den Namen Isselstein behalten hatte. Aus dem so schönen Gleichklang der Namen „Isselstein“ und „Düsselstein“ erklärt sich zwanglos die Herkunft des Namens Düsselstein. Mit der Errichtung seines neuen stattlichen Herrnsitzes waren jedoch die Zukunftsträume des ja leider noch immer bürgerlichen Hausherrn nicht erfüllt. Er strebte nun auch nach adeligen Ehren. Dieser Wunschtraum wurde Wirklichkeit, als er am 20.

Februar 1721 durch den Kaiser in den Reichsfreiherrnstand erhoben wurde. Seitdem nannte er sich mit Stolz „Reichsfreiherr v. Francken, Herrn zu Kaldenberg, Kinzweiler, Erkelenz, Düsselstein usw.“ Aber dieser Herr so vieler Güter und Träger so vieler Würden wurde trotzdem von dem alteingesessenen Adel nicht für ebenbürtig angesehen. Er besaß trotz der Vielheit seiner Güter noch immer keinen Rittersitz, mit dem wenigstens für seine Nachkommen das Recht des Eintritts in das Ritterkollegium des Landtags sich eröffnen konnte. Auch dieses Recht wollte der ehrgeizige Mann, wenn er es auch selbst wegen der ihm fehlenden adeligen Vorfahren und der notwendigen Ahnenprobe nicht ausüben konnte, doch wenigstens seinen Nachkommen sichern. Deshalb bewirkte er, daß bei dem Bergischen Ritterkollegium 1732 durch die Regierung beantragt wurde, dem Hause Düsselstein die Eigenschaft eines Rittersitzes beizulegen. Die Bergischen Ritter lehnten den Antrag entschieden ab. Aber trotz dieser Weigerung ließ die Regierung im folgenden Jahre, ohne dazu eigentlich befugt zu sein, den Düsselstein in die Liste der Rittergüter aufnehmen. Seitdem, aber niemals zuvor, gab es also tatsächlich einen Rittersitz Düsselstein. Über die späteren Bewohner oder Besitzer mag man das Nähere entweder bei Ferber oder in meinen früheren Darstellungen nachlesen.



Ministerialrat und Generaldirektor a. D. K. Frißen:

## 100 Jahre Düsseldorfer Eisenbahn \*)

Als Herr Dr. Josef Wilden vor einiger Zeit an mich die Anfrage richtete, ob ich in Ihrem Heimatverein einen kurzen Vortrag übernehmen wollte, habe ich um so lieber zugesagt, als ich selbst, wenn auch nicht ein ganz alter, so doch auch kein ganz junger Düsseldorfer Jong bin, der schon manche Jahre seiner beruflichen Tätigkeit für die schöne Stadt Düsseldorf auf dem Eisenbahngebiet gearbeitet hat und an ihr, genau wie Sie, meine Herren, von ganzem Herzen hängt und eigentlich nirgendwo anders wohnen möchte, als in dieser so lebendigen und sich immer wieder verjüngenden Stadt mit ihrem pulsierenden Leben, dem glücklichen Gemisch aus Kunst, Industrie und Handel, Arbeits- und Lebenslust und einem gewissen Luxus auf so manchen Gebieten der Lebenshaltung, der dem besonders zum Bewußtsein kommt, der auch andere Städte unseres schönen Vaterlandes nicht nur im Hotel auf der Reise, sondern auch als Bewohner für längere Zeit kennen gelernt hat.

Ich möchte meine Ausführungen nicht allein auf das Düsseldorfer Eisenbahnwesen abstellen, weil ich Ihnen vielleicht zu wenig Neues bieten könnte oder zuviel Technisches bringen müßte und so bitte ich mir zu gestatten, sie zunächst noch einmal kurz durch die Düsseldorfer Eisenbahngeschichte bis zur Fertigstellung des alten Hauptbahnhofs zu geleiten, sie dann an Hand eines eigenen Eisenbahnerlebens einmal weit über Düsseldorfs Grenzen hinaus in die Kriegsarbeit der Eisenbahn zu führen, um dann aber immer wieder zurückzukehren in unsere schöne Stadt Düsseldorf.

Schon mein Vater war vor langen Jahren unter dem damaligen Oberbürgermeister Hammers als erster Beigeordneter in Düsseldorf tätig. Sein Dezernat hatte sich u. a. auch mit den Eisenbahnangelegenheiten der Stadt zu befassen und auf diesem Gebiet stand ja Düsseldorf, wie Ihnen bei der jüngsten Feier der Hundert Jahre Eisenbahn Düsseldorf — Erkrath — Elberfeld in Erinnerung gerufen worden ist, im Brennpunkt der privatwirtschaftlichen Entwicklung der Eisenbahnen, eine Zeitspanne, die sich auf die Jahre 1840 bis 1882 abgrenzen läßt.

Die Linie Düsseldorf—Elberfeld mit ihrer Urzelle Düsseldorf—Erkrath und der berühmten, bis 1927 in Betrieb gebliebenen, Seilstrecke Erkrath—Hochdahl war ursprünglich in Verbindung mit einer Rhein-Weserbahn von Minden über Bielefeld—Hamm—Witten—Elberfeld nach Köln geplant, um an Stelle von Rotterdam Bremen zum Hafenplatz von Rheinland und Westfalen zu machen. Schon damals also derselbe Kampf auf dem Eisenbahngebiet, wie heute in der Wasserstraßen-Politik mit dem Ziel, die deutschen Nordsee-Häfen zu fördern. Die Linie Düsseldorf—Elberfeld sollte hierbei das Bergische Land mit Düsseldorf als Rheinhafen verbinden. Von diesem Projekt kam jedoch zunächst nur die Düsseldorf—Elberfelder Bahn zur Ausführung. Ihr folgten als Teilstrecke einer durch das Ruhrgebiet führenden Linie Köln—Minden 1845 die Linie Düsseldorf—Deutz und 1846 die Linie Düsseldorf—

\*) Ein Vortrag, gehalten im Heimatverein „Düsseldorfer Jonges“ am 3. Januar 1939.



Duisburg. Diese Linien kreuzten die Düsseldorf—Elberfelder Bahn damals in der Nähe des jetzigen Bahnhofs-Vorplatzes, natürlich in Schienenhöhe. Am jetzigen Adolf-Hitler-Platz standen die Bahnhöfe der beiden Eisenbahn-Gesellschaften, südlich der Köln-Mindener-Bahnhof, nördlich der Bergisch-Märkische-Bahnhof. Dieses Bild werden die älteren unter Ihnen noch in Erinnerung haben. Über die jetzige Haroldstraße lief damals noch ein Gleis zum Rhein, um eine Verbindung zwischen dem Güterumschlagplatz am Strom zu den beiden Bahnhöfen zu haben.

Die Bergisch-Märkische-Eisenbahngesellschaft betrieb um diese Zeit auch eine linksrheinische Strecke von Aachen (und Kleve) nach Neuß, die später ihren Anschluß nach Düsseldorf am Bahnhof Oberkassel erhielt, wohin man dann über die Schiffbrücke zu Fuß oder zu Wagen hinaus pilgern mußte. Auch dessen werden sich manche von Ihnen entsinnen.

1867 bis 1870 wurde die Hammer Eisenbahnbrücke über den Rhein gebaut und damit eine Verbindung der beiderseitigen Netze der Bergisch-Märkischen-Gesellschaft hergestellt. Diese Verbindung wurde gerade rechtzeitig fertig, um als eine der Haupttransportstraßen zur Truppenbeförderung nach dem Kriegsschauplatz 1870 zu dienen.

Der Bergisch-Märkische-Bahnhof wurde aus Anlaß dieses Zusammenschlusses umgebaut und mit einem neuen, auch nach heutigen Begriffen schönen Empfangsgebäude versehen, das 1876 vollendet wurde, leider aber schon 1891 wieder dem ersten Hauptbahnhofsgebäude Düsseldorf weichen mußte.

Schlag auf Schlag entwickelte sich dann das Eisenbahnnetz im Düsseldorfer Verkehrsraum etwa wie folgt:

1872 wurde die sogenannte untere Ruhralbahn Düsseldorf—Kettwig—Kupferdreh

gebaut, mit den B. M.-Bahnhöfen Düsseldorf, Gerresheim-B. M., Grafenberg und Rath-B. M.

1874 entstand die Linie Troisdorf—Speldorf der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, mit den Bahnhöfen Eller und Rath-Rh.

1876 die Linie Düsseldorf-Eller über Werhahn nach Rath-Rh. mit dem Bahnhof Werhahn-Rh.

Die beiden letztgenannten Linien sollten sowohl eine Verbindung herstellen zwischen dem Ruhrkohlengebiet und der rechten Rheinseite südlich von Köln, als auch Konkurrenzlinie sein für die von der Köln-Mindener-Eisenbahn betriebene Strecke Duisburg—Düsseldorf—Köln.

Schließlich folgte noch 1879 ebenfalls aus Wettbewerbsgründen die Linie Düsseldorf (Werhahn) — Mettmann — Hörde — Dortmund mit dem Düsseldorfer Zwischenbahnhof Gerresheim-Rh.

Damals — also um 1880 — waren im Düsseldorfer Weichbild drei Hauptbahnhöfe vorhanden:

1. der Bergisch-Märkische Bahnhof,
2. der Köln-Mindener Bahnhof,
3. der Rheinische Bahnhof Werhahn.

Im Umkreis des jetzigen Stadtgebiets kamen noch weitere sechs Personenbahnhöfe hinzu:

1. Eller-Rheinisch,
2. Gerresheim-Berg.-Märk.,
3. Gerresheim-Rheinisch,
4. Grafenberg-Berg.-Märk.,
5. Rath-Berg.-Märk.,
6. Rath-Rheinisch.

Die drei Stadtbahnhöfe hatten unter sich keine Verbindung, nach heutigen Begriffen an und für sich schon eine unmögliche Angelegenheit. Sie sehen auch, meine Herren,

aus der kurzen Entstehungsgeschichte, wie die ganze Entwicklung auf Konkurrenz abgestellt war, wodurch ein Bild größter baulicher und betrieblicher Zerrissenheit entstand, das sowohl für die Eisenbahn unwirtschaftlich und betriebsschwierig, als auch städtebaulich mit größten Mängeln behaftet war.

So wie hier war es auch an anderen Stellen des damaligen Preußischen Staates. Es wurde höchste Zeit, daß der Staat eingriff und die Eisenbahnpolitik in seine Hand nahm. Das geschah auch und damit kommen wir in die zweite Periode der Preußischen Eisenbahnentwicklung durch den Preußischen Staat von 1882 bis 1892.

Hier im Westen wurden zwischen 1879 und 1882 die drei wiederholt genannten Eisenbahngesellschaften verstaatlicht und dann konnte man an eine großzügige Lösung der Umgestaltung der Düsseldorfer Eisenbahnanlagen herangehen, etwa nach folgenden Gesichtspunkten:

1. Einführung aller Personenzüge in den neuen Hauptbahnhof unter möglichster Trennung des Güterverkehrs vom Personenverkehr,
2. möglichste Verweisung des Güterverkehrs auf den neuen Güterbahnhof Derendorf,
3. Aufhebung überflüssiger Strecken und Bahnhöfe,
4. Beseitigung der Kreuzungen in Schienenhöhe innerhalb des damaligen Stadtgebiets.

Dieses Bauprogramm dauerte bis etwa 1892, um welche Zeit auch das erste Empfangsgebäude Düsseldorf-Hauptbahnhof fertiggestellt wurde. An Stelle des B. M.-Bahnhofs und K. M.-Bahnhofs trat der Hauptbahnhof Düsseldorf. Die alten Bahnhöfe Gerresheim-Rh. und Gerresheim-

B. M. wurden durch den jetzigen Bahnhof Gerresheim ersetzt. Die alten Bahnhöfe Rath-B. M. und Rath-Rh. wurden in dem jetzigen Bahnhof Rath vereinigt. 42 Kreuzungen in Schienenhöhe wurden damals durch Bauwerke ersetzt. Ich darf hier vielleicht einflechten, daß auch heute noch bei allen deutschen Schienenbahnen noch zirka 100 000 Wegeübergänge in Schienenhöhe bestehen, deren Ersatz durch Unter- oder Überführungen auf 12 Milliarden Reichsmark geschätzt wird.

Die vorher skizzierte Neuordnung der Düsseldorfer Bahnhöfe ist bis in unsere Zeit mit den sich aus den Verkehrsnotwendigkeiten ergebenden Wandlungen und Vergrößerungen in der großen Linie geblieben und die weitere Entwicklung wird Ihnen so geläufig sein, daß ich Sie nicht mit den Einzelheiten der Verlegung von Güterzugstrecken, Erweiterungen der Bahnhöfe und dergleichen in Anspruch nehmen möchte.

Nur einige spätere Bauausführungen möchte ich herausgreifen, weil sie eine besondere Bedeutung hatten.

Ich selbst habe meine praktische Eisenbahnerlaufbahn als Regierungsbauführer auf dem Bahnhof Derendorf begonnen. Bis vor kurzem standen auf diesem Bahnhof noch verschiedene kleinere Hochbauten, Stellwerke, Aufenthaltsräume, die ich damals selbstverständlich nach altbewährten Musterentwürfen in Preußischer Einfachheit und Sparsamkeit zu bauen hatte. Es waren wahre Scheußlichkeiten von Architektur. Aber sie haben ihren Zweck bis 1936 erfüllt, und ich habe sie stets mit stillem Schmunzeln betrachtet, so oft ich auf vielen Reisen den Bahnhof Derendorf passierte. Der Begriff Schönheit der Arbeit war damals noch nicht erfunden.

Das unruhige und wechselvolle Leben eines Eisenbahners führte mich später nach einer zweijährigen Tätigkeit in unserem Schutzgebiet Kamerun und einer eben so

langen Zeit bei dem Neubau des Leipziger Hauptbahnhofes wieder nach Düsseldorf zurück, zur besonderen Freude meiner Frau, die ebenfalls ein Düsseldorfer Kind ist, und deren Großvater s. Z. Präsident der Düsseldorfer Handelskammer war. Sie sehen also, meine Herren, daß ich nicht nur beruflich, sondern auch durch meine Familie mit dieser schönen Stadt verbunden bin.

Als Leiter einer Neubauabteilung oblag mir damals — es war 1912 — als vordringlichste Aufgabe der Ausbau des dritten und vierten Gleises nach Neuß, einschließlich der entsprechenden Umgestaltung des Hauptbahnhofes, der Fertigstellung der neuen Rheinbrücken, des Ausbaues der Bahnhöfe Bilk, Unterbilk und des Hafensbahnhofes. Alle diese Arbeiten wurden in einem forcierten Tempo betrieben. Die Konstruktionsbüros bei der Eisenbahndirektion konnten dem Bautempo kaum folgen. Die Bauwerke wurden sozusagen nach Handskizzen vergeben und ausgeführt. Die Kostenfrage spielte im Gegensatz zu der sonst so peinlichen Sparsamkeit bei der Preußischen Eisenbahnverwaltung keine Rolle. Fertigwerden um jeden Preis hieß die Losung! Am 1. April 1914, dem vorgeschriebenen Termin, waren die Arbeiten fertiggestellt und im August 1914 rollten unsere Truppentransporte über die neue Strecke zu ihrem siegreichen Vormarsch nach Westen. Zum zweiten Mal also hatte dieser Düsseldorfer Rheinübergang eine bedeutsame Rolle bei der Landesverteidigung gespielt.

In dieselbe Zeit fielen auch einige andere, für die städtebauliche Entwicklung unserer Stadt wichtige Eisenbahnbauten, so die Verlegung der Eisenbahnlinie von Düsseldorf nach Rath, die damals ein schon dichtbesiedeltes Stadtgebiet in Schienenhöhe durchschnitt, nun aber entlang der Duisburger Linie verlegt wurde, um von ihr in der Nähe des Vogelsangerweges hoch-

gelegt — also schienenfrei — abzuzweigen, aber leider kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Rath wieder in ihre alte Niedrigkeit in Straßenhöhe zu verfallen. Ebenso ging es mit der Linie Eller—Rath, die auch nur auf einem kurzen Streckenabschnitt hochgeführt wurde, am Staufensplatz wieder die Straßenhöhe erreichte und in dieser Höhe bis zum Bahnhof Rath durchgeführt wurde.

Ich erwähne diese Bauten nicht, weil sie etwa technische Besonderheiten gewesen wären, sondern deshalb, weil sie leider bis heute ein Torso geblieben sind, mit der Folgeerscheinung der heute noch bestehenden Planübergänge an der Westfalenstraße am Bahnhof Rath und am Staufensplatz. Auch durch die Vollendung der Zubringer zur Reichsautobahn haben diese Kreuzungen keine so starke Entlastung erfahren, daß sie nicht Verkehrshindernisse und ein Riegel der städtebaulichen Entwicklung an diesen Stellen geblieben wären. Alle Vorstellungen der Stadt Düsseldorf, die von den lokalen Eisenbahnbehörden nachdrücklichst unterstützt wurden, fanden höheren Orts bis jetzt kein Gehör. Der Grund ist die Kostenfrage, denn man muß sich darüber klar sein, daß es sich nicht nur um die einfache Höherlegung der Strecken handelt, sondern um die Höherlegung auch des mit ihnen zusammenhängenden Bahnhofs Rath. Die Kosten wurden damals auf etwa 10 Millionen Mark beziffert und daran ist die Sache ebenso, wie an der Form der Durchführung der Rath-Eller-Linie am Grafenberger Villenviertel vorbei, gescheitert. Unser Oberbürgermeister Dr. Dr. Otto hat bei der letzten Jahrhundertfeier der Eisenbahn Düsseldorf-Elberfeld den Reichsverkehrsminister abermals an diese Dinge erinnert und so wollen wir hoffen, daß dieser alte Düsseldorfer Wunsch endlich auch einmal in Erfüllung geht.

Auch diese beiden genannten Linien hätten eine besondere militärische Bedeutung und darum mußten auch sie vor dem Ausbruch des Weltkrieges fertig werden. So wurden auch sie mit so vielen anderen Ergänzungen und Verbesserungen unseres Deutschen Eisenbahnnetzes eine machtvolle Waffe der Landesverteidigung in der Hand unseres Generalstabes.

Von den gewaltigen Leistungen, welche die Deutschen Eisenbahnen im Kriege vollbracht haben, ist meistens nur am Rande die Rede gewesen, weil sie selbstredend hinter denjenigen der kämpfenden Truppe zurücktreten mußten. Da ich aber selbst während des Weltkrieges als Eisenbahner auf fast allen Kriegsschauplätzen — mit Ausnahme des italienischen — tätig gewesen bin, kann ich mir schon einen Überblick darüber erlauben, welche Fülle von Aufgaben auf diesem Gebiet durchgeführt worden ist und so möchte ich den Deutschen Eisenbahnen und vor allem auch den Feldeisenbahnen an dieser Stelle ein kurzes Wort widmen.

Der Aufmarsch 1914 war in jeder Beziehung mustergültig, wovon Sie alle sich selbst überzeugt haben werden. Der im Frieden vorbereitete starre Fahrplan wurde genauestens eingehalten. Allein auf den 13 nach Westen führenden Eisenbahnstraßen, von denen die über Düsseldorf und Neuß führende eine der wichtigsten war, fuhren während des Aufmarsches täglich 660 Aufmarschtransporte und in 11000 Transporten wurden über 3 Millionen Mann und 860000 Pferde an die Front geschafft.

Mit der Ausdehnung des Krieges wuchsen die Aufgaben der Eisenbahn ins Ungeheure. Die heimatlichen Eisenbahnen wurden mit nicht militärdiensttauglichen Eisenbahnen, zum Teil mit Frauen, betrieben. Sie mußten den allerdings beschränkten

Verkehr in der Heimat aufrecht erhalten, aber gleichzeitig auch ihre Aufgabe als Hilfsquelle für die Militäreisenbahnen der besetzten Gebiete erfüllen.

Auf allen Fronten: in Frankreich und Belgien, in Polen, Rußland und Rumänien, Serbien und Bulgarien, Italien, Türkei, Syrien, Mesopotamien und Palästina, ja selbst im Kaukasus sind deutsche Betriebsmittel und deutsche Eisenbahner eingesetzt gewesen. Die Gesamtlänge der im deutschen Militärbetrieb stehenden Bahnen war gegen Kriegsende auf rund 25600 km angewachsen, davon 9200 km auf den westlichen, 12400 km auf den östlichen, 4000 km auf den südöstlichen Kriegsschauplätzen. Das Gesamtpersonal dieser Betriebe bestand aus 440 000 Köpfen, davon 15% deutsches Zivilpersonal, 25% deutsches Militärpersonal, 60% Kriegsgefangene und Bewohner der besetzten Gebiete.

Zieht man hierzu einen Vergleich mit der Ausdehnung des heutigen Betriebsstreckennetzes der Deutschen Reichsbahn, die nach der Angliederung von Österreich und dem Sudetenland, über ein Netz von zirka 64 000 km mit 900 000 Mann Personal verfügt, so sehen Sie also, meine Herren, daß die Ausdehnung des Militäreisenbahnbetriebes streckenmäßig und personell im Krieg fast halb so groß war, wie die heutige Ausdehnung des Reichsbahnnetzes und Sie können daraus ermessen, welche Unsumme von Arbeit, technischer und militärischer Organisation geleistet werden mußte.

Ich selbst, der ich durch meine Kolonialzeit so gewissermaßen für den Orientkrieg erblich belastet war, bin in den letzten Kriegsjahren als Eisenbahner auf dem Balkan und in Kleinasien gewesen. Jedoch der Ausflug in dieses entfernte Gebiet würde zu weit und der Rückweg nach Düsseldorf und zu den Düsseldorfer Eisenbahnverhältnissen zu lang werden.

Ich will mich daher kurz fassen. Die bulgarischen, türkischen und österreichischen Fronten brachen im Herbst 1918 vorzeitig zusammen. Auf abenteuerlichen Fahrten über das Schwarze Meer, die Ukraine, Polen, Galizien, Ungarn erreichten wir „Türken“ schließlich im Januar 1919 die Heimat, wo wir von der Revolution und dem Spartakusregiment empfangen wurden. Ihnen folgte der Ruhreinbruch und die Besetzung der Sanktionsgebiete. Diese überaus traurigen Zeiten erlebte ich als Eisenbahnbetriebsamtsvorstand in Düsseldorf und Duisburg, unterbrochen durch eine längere Haft im Duisburger Gefängnis während des Ruhrkampfes mit anschließender Ausweisung.

Auch in diesem Ringen um Rhein und Ruhr waren unsere westlichen Eisenbahnen und nicht zuletzt die des Brückenkopfes Düsseldorf ein Instrument des Kampfes, leider mit umgekehrten Vorzeichen in der Hand unserer bis an die Zähne gerüsteten Feinde gegen ein waffen- und wehrloses Volk. Was den Eisenbahnverkehr anbelangt, meine Herren, so werden auch Sie damals eher alle Reiseunbequemlichkeiten auf sich genommen haben, als daß Sie die sogenannten Regiebahnen benutzt hätten.

Wie im ganzen Einbruchgebiet, so haben sich blindwütiger Haß und wilder Fanatismus auch auf dem Eisenbahngebiet ausgetobt. Unsere auf dem höchsten Stande der Technik stehenden technischen Bahn- und Sicherungsanlagen wurden in vandalischer Weise verwüstet und so zerstört, daß die Leitung der Regiebahnen selbst nachher die größten Schwierigkeiten hatte, einen einigermaßen geordneten und gesicherten Zugverkehr durchzuführen. Mit den komplizierten Stellwerksanlagen konnten die französischen Eisenbahner schon gar nicht fertig werden, erst recht nicht auf dem Hauptbahnhof Düsseldorf, wo sie

deshalb viele Feinheiten aus der elektrischen und mechanischen Apparatur der Stellwerke entfernt hatten. Die Weichen und Signale wurden teilweise von Hand bedient und der Streckenblock in der primitivsten Form durch den Fernsprecher ersetzt. Als nach der Londoner Konferenz im August 1924 die besetzten Eisenbahnstrecken nach und nach zurückgegeben wurden, was für die Direktionsbezirke Essen und Elberfeld unter der Aufsicht einer interalliierten Feldeisenbahnkommission mit Sitz in Düsseldorf geschah, der ich als deutscher Delegierter zugeteilt wurde, hatten sich langsam die wildesten Wogen des Hasses gelegt. Eisenbahnbeamte von der französischen Ostbahn, die in der Kommission vertreten waren, sagten mir anläßlich solcher Versammlungen, sie hätten es überhaupt nicht verstehen können, wie unsere Eisenbahner diese feinen Stellwerkseinrichtungen so vortrefflich hätten handhaben können, denn es hätten doch vor dem Einbruch in den verkehrsdichten Stunden fast alle zwei Minuten ein Zug, und darunter viele internationale Schnellzüge, den Bahnhof passiert und sie alle wären pünktlich und ohne Verspätung abgefertigt worden. So etwas könnten sie ihrem Personal bis auf ganz seltene Ausnahmen gar nicht zumuten. Mit dieser schönen und sicherlich unparteilichen Anerkennung der Intelligenz, Pflichttreue und Tüchtigkeit unserer deutschen Eisenbahner möchte ich diesen Abschnitt beschließen.

Als traurige Hinterlassenschaft aus der Kriegs-, Revolutions- und Besatzungszeit war es als Leiter des hiesigen Betriebsamts meine Aufgabe, die technisch total abgewirtschafteten und unglaublich verschmutzten Eisenbahnanlagen in Ordnung zu bringen. Es war eine Wiederaufbauarbeit, die einer Neuherrichtung der ganzen Düsseldorfer Bahnanlagen gleich kam. Sie haben ja alle vielleicht noch in Erinnerung,

wie damals das alte ursprüngliche gelbe Inselgebäude auf den Bahnsteigen von oben bis unten mit Salzsäure abgewaschen wurde, grade so, als wenn man die Schmach und Schande der verflossenen Jahre mit einer Generalreinigung hätte auslöschen wollen.

Die Arbeiten wurden auf das äußerste beschleunigt, denn für Düsseldorf stand als stolzes Zeichen ungebeugter Willenskraft und Lebensbejahung die große Ausstellung „Gesolei“ vor der Türe, die der Welt zeigen sollte, daß man das Rheinland trotz allem, was es über sich hatte ergehen lassen müssen, nicht zu Boden zwingen konnte.

Die Leistungen der Düsseldorfer Eisenbahnanlagen, die natürlich für die Ausstellungszwecke besonders ergänzt und erweitert worden waren, waren gewaltig. Der große Kraftverkehr mit Omnibussen, der den Ausstellungsverkehr zur Ausstellung 1937 „Schaffendes Volk“ sehr unterstützt hatte, spielte 1926 noch keine große Rolle. Die Eisenbahn mußte den ganzen Verkehr übernehmen und sie hat es trotz der inzwischen zu klein gewordenen Anlagen auf dem Düsseldorfer Hauptbahnhof, zusammen mit den Bahnhöfen Bilk und Derendorf, mit Erfolg getan.

Als ich dann nach einer dreijährigen Tätigkeit im Reichsverkehrsministerium in Berlin im Jahre 1929 als treuer und anhänglicher Sohn dieser Stadt abermals in Düsseldorf gelandet war, um die Leitung der Rheinischen Bahngesellschaft zu übernehmen, da war die Zeit gekommen, wo die Düsseldorfer Eisenbahnanlagen wiederum einer großen Umgestaltung unterzogen wurden und endlich die Entwürfe der Reichsbahnverwaltung, die seit vielen Jahren in den Konstruktionsbüros geschlummert hatten, mit entsprechender Anpassung an die neuesten Verhältnisse, Wirklichkeit werden sollten. Diese Ent-

wicklung, meine Herren, haben Sie selbst miterlebt, an Ort und Stelle gesehen oder in der Presse, die ausführlich darüber berichtete, verfolgen können. Einige von Ihnen werden vielleicht auch als Stadtverordnete diesen Aufgaben besonders nahegetreten sein.

Leider brach in die Bauausführung die Ungunst der Zeiten herein. In der Krisenzeit wurden Sparprogramme aufgestellt und es fehlte an Geld, später mußte die Reichsbahn große Mittel für vordringlichere andere Aufgaben bereitstellen, dann kam die Zeit der Knappheit an Baustoffen und Menschen, und so bleibt immer noch ein Rest an Arbeiten zu erledigen, der bis auf die vorher schon erwähnte Beseitigung der Planübergänge an der Westfalenstraße und am Staufensplatz, zusammen mit der Höherlegung des Bahnhofs Rath nicht mehr von sehr wesentlicher Bedeutung sind. Auf dem Hauptbahnhof müssen noch die Gleistränge über das Terrain des früheren Inselgebäudes herübergeführt, die Tunneln müssen unter Beseitigung der sogenannten Fuchsröhre fertiggestellt und schließlich sollen auch noch die Ortsgüteranlagen in Düsseldorf-Derendorf einer Umgestaltung unterzogen werden. Hoffentlich werden alle diese Arbeiten in kurzer Zeit vollendet sein.

Dann kann Düsseldorf mit seinen auf das modernste eingerichteten Eisenbahnanlagen zufrieden sein. Sie werden wieder für lange Jahre ausreichen. Aufgabe der hierfür in Betracht kommenden Stellen sollte sein, dafür Sorge zu tragen, daß diese Anlagen möglichst restlos zu Gunsten der Eisenbahnverbindungen von und nach Düsseldorf ausgenutzt werden. Es darf nicht — wie früher — wenn auf den Fahrplankonferenzen Düsseldorfer Fahrpläne vorgebracht wurden, heißen, der Engpaß bei Düsseldorf läßt keine weitere Streckenbelastung mehr zu. Meine Herren,

der Engpaß ist restlos beseitigt und der Grund wichtige Verkehrsverbindungen an Düsseldorf vorbeizuführen, ist gefallen.

Ich möchte meine Ausführungen nicht schließen, ohne Ihnen einen Ausblick in die Zukunft der Eisenbahnen überhaupt zu geben.

Die Gegensätze auf dem Verkehrsgebiet zwischen Schiene und Straße bestehen weiter. Nach wie vor hört man die Losung: „Hie Eisenbahn — hie Kraftwagen“. Von oben her versucht man, die feindlichen Brüder unter einen Hut zu bringen. Es ist nicht leicht, denn beide sind sich ihrer Stärke bewußt. Ein gesunder Wettbewerb bleibt aber gut und das ist ein großer Erfolg des Kraftwagens gewesen, daß er die Monopolstellung der Eisenbahn erschüttert und sie aus ihrer konservativen Ruhe aufgestört hat. Sie mußte, um konkurrenzfähig zu bleiben, die Verkehrsprobleme von neuem anfassen und hat das mit entschiedenem Erfolg getan.

Geschwindigkeiten mit Spitzenleistungen zwischen 150 und 200 km in der Stunde, mit neuen durch Dampf, Elektrizität oder Öl betriebene Lokomotiven oder Triebwagen sind erreicht, ein schwerer mit 30 m- und auf Versuchsstrecken mit 60 m-Schienen versehener Gleisbau bietet die Grundlage für diese Geschwindigkeiten, die Sicherheit und Annehmlichkeiten der Fahrt durch Verminderung der Stoßwirkungen, die Wagen entsprechen nach Ausstattung und Bequemlichkeit, vor allem auch nach Sauberkeit weitgehendsten An-

sprüchen. Modernste Stellwerke, die Gehirne der Bahnhöfe, von denen die Block- und Zugmelde-Leitungen, Nervensträngen vergleichbar, durch die Bahnhöfe und über die Strecke die Züge begleiten und sichern, sind gebaut oder im Entstehen begriffen. Mechanische und elektrische Einrichtungen zur Verhütung des Überfahrens von Haltsignalen werden auf den Schnellzugstrecken mehr und mehr eingeführt, die Beseitigung der Planübergänge in Schienenhöhe erfolgt laufend weiter, die Brücken werden verstärkt oder durch neue Stahlkonstruktionen mit geschweißten Verbindungen ersetzt, Arbeitsgemeinschaften zwischen Wissenschaftlern der Technischen Hochschulen und Industrie und den Praktikern der Reichsbahn verfolgen eine Fülle noch ungelöster Probleme, überall herrscht lebendige Regsamkeit, Forschung und Aufwärts-Entwicklung.

Zu Allem dem aber haben die von der neuen Zeit ausstrahlenden Kräfte den Impuls gegeben. So werden die Eisenbahnen trotz Flugzeug, Kraftwagen und Wasserstraßen auch in Zukunft das Rückgrat allen Verkehrs bleiben.

Und kein Geringerer, als unser Führer selbst, hat bei der Hundert-Jahr-Feier der Deutschen Eisenbahnen in Nürnberg 1935 das Wort geprägt:

„Wir können uns sehr wohl das heutige Leben vorstellen ohne Flugzeug und auch ohne Kraftwagen. Wir können uns das heutige Leben nicht vorstellen ohne Eisenbahn“.

★

## Bahnen zu bauen!

Bahnen zu bauen!  
Das ist Werkmanns Glück!  
Sperrender Stein und Gestrüpp fliegt zurück.  
Brücken verbinden;  
Schaffende finden —  
Frei wird die Bahn für Gemeinschaft, Geschick!

Bahnen zu bauen  
Zwischen Herzen und Hand,  
Sinnlichkeit, Tugend, Vernunft und Verstand! —  
Heil wird den Wahren,  
Liebenden, Klaren  
Bis einst ganz Deutschland ein Leib, Volk und Land!

Bahnen zu bauen,  
Das ist Künstlers Mission,  
Fruchtbares Wachstum, nicht Selbstsucht noch Fron.  
Taucht in den Grund!  
Bildet zum Bund!  
Mehret die Wege zum göttlichen Thron! —

Führet Ihr Genien! Das Reich lehrt uns schauen —  
Bahnen — erbaun!

Wilkar Schmitt



Dr. Ernst Schleuter:

## Plaudereien aus der Restaurierungswerkstatt des Düsseldorfer Kupferstichkabinetts

Wissen Sie, daß man Papier spalten, daß man die Vorder- von der Rückseite eines Blattes trennen kann? Doppelseitig bedruckte, aber stark beschädigte Holzschnitte und Kupferstiche, die nicht anders zu retten sind, werden so behandelt, um zwischen der Vorder- und Rückseite eine Verstärkung einkleben zu können. Das Rezept klingt sehr einfach:

Beide Seiten des kranken Papiere werden unter starkem Druck einer Presse mit Leinwand überklebt. Dann faßt man die überstehenden Leinenecken und reißt das Ganze so auseinander, daß die Vorderseite des Blattes an der oberen und die Rückseite an der unteren Seite der Leinwand unbeschädigt kleben bleiben. Der Arbeitsvorgang ist einfacher zu schildern als praktisch auszuführen. Denn zum guten Gelingen kann eine solche Arbeit nur der Fachmann bringen, und er hat auch alle Mühe, die notwendigen Beobachtungen über die geeignete Feuchtigkeits- und Temperaturgrade zu machen, die für den Erfolg entscheidend sind.

Mit diesen und anderen Methoden arbeitet man in der Restaurierungswerkstatt der Düsseldorfer Graphischen Sammlungen mit dem Ziel, überkommene wertvolle Druckgraphik und Handzeichnungen zu erhalten oder ihnen durch geschickte und sachgemäße Reinigung die ursprüngliche Wirkung zurückzugeben. Selbstverständlich müssen solche Arbeiten im Museum wegen der damit verbundenen Verantwortung „hinter verschlossenen Türen“ erledigt werden.

Ein weiteres Beispiel für viele: Der formsprühende Illustrator des „Lazarillo von Tormes“ und der „Spanischen Träume“ Quevedos, Leonard Bramer, hinterließ ein Unzahl von Zeichnungen, die ihn als eine durchaus eigenwillige Natur erkennen lassen, die Rembrandt nicht, wie so viele andere damalige Künstler, einfach nachahmte. Immer wieder neue Werke Kramers werden der Vergessenheit entrissen. Die Kunstsammlungen besitzen unter anderem von ihm ein Blatt mit der Darstellung eines Frauenraubes, eine Arbeit, die zwar schon bekannt war, jetzt jedoch plötzlich neue Aufmerksamkeit auf sich zog.

Mit kritzeliger, aber kraftvoller Rohrfeder ist eine wildbewegte Komposition von Reitern geschaffen worden, die über einen großen Platz jagen und bei ihrem Ritt Frauen in Eile ergreifen, um sie zu entführen. Es wäre verfrüht, die Darstellung mit dem Raub der Sabinerinnen in Zusammenhang zu bringen, da verschiedene Einzelheiten dann keine Erklärung fänden, und im übrigen hat man häufiger feststellen müssen, daß Bramers Einzelblätter unbekanntes Illustrationsfolgen angehören und erst durch den zugehörigen Text zu deuten waren. Aber mag dem sein, wie es wolle, das Blatt ist eine staunenswerte Leistung des Meisters, voll ungebrochener Kraft der Phantasie, eine Arbeit, die Beachtung und damit auch konservatorische Sorgfalt verdient. Sie wurde ihr denn auch zuteil.

Wie die meisten Handzeichnungen der alten Kraheschen Sammlung war das Blatt

von Bramer auf ein hartes Unterlagepapier aufgeklebt worden, das, wie man in diesem Falle sagt, „trocken“ abgenommen werden mußte, um später dann das gereinigte und ausgebesserte Blatt auf einen holzfreien Karton „aufspannen“ zu können. Das Stück sollte also nicht mehr aufgeklebt, sondern mit Hilfe einer dünnen Papierleiste aufgespannt und mit einem sogenannten Passepartout umgeben werden, das es künftighin vor Abscheuerung schützen würde.

Die aufgeklebte Unterlage wurde mit einem scharfen Messer gleichsam von der Zeichnung abgeschält. Eine solche Arbeit sieht sich unter der Hand der Konservatorin spielend leicht an, verlangt aber ungewöhnliche Umsicht und Sorgfalt, damit das weichere Papier der Zeichnung nicht beschädigt wird. Das lag nach der ersten „groben“ Bearbeitung unter der letzten feinen Papierhaut der alten Unterklebung verborgen. Bei der Entfernung dieser letz-

ten Papierhaut von der Rückseite der Zeichnung fanden sich einzelne Federzüge und Pinselstriche, die sich bald zu Formen vereinigten. Eine unbekannte Arbeit des Meisters wurde freigelegt. Immer mehr war zu sehen, immer mehr kam zum Vorschein: niederländische Bauern, Bäuerinnen, Pferde mit Reitern und schließlich ließ sich die Darstellung einer „Kreuzschlepfung“ erkennen. Und im Vordergrund interessiert eine Gruppe sich streitender Gesellen — viel Lärm, Geschrei und Kraftaufwand raufstügender Kerle. Wie spannend ist es, Quadratzentimeter um Quadratzentimeter der Zeichnung zu entdecken, und was mag das Endergebnis der Arbeit noch für Überraschungen bringen?

Und der tiefere Sinn solcher Arbeiten, so könnte man fragen? Innerhalb der Museumstätigkeit wollen sie als Beitrag gelten zu der Aufgabe, den Ruf Düsseldorfs als Museumsstadt zu festigen und auszubauen.

★

## Aus der Chronik des Heimatvereins „Düsseldorfer Jonges“

Am 7. Februar 1939 starb unser Mitglied Christian Lind. Nur zwei Monate war es ihm vergönnt im heimatlichen Kreise der „Düsseldorfer Jonges“ zu verweilen. Dann nahm ihn der Tod schon beiseite. Wir werden dem aufrechten Heimatfreund allzeit ein ehrendes Andenken bewahren.

R. I. P.

\*

Der M.-Gladbacher Oberbürgermeister Werner Keyssner pflegt in besonderer Weise die bildenden Künste. Ihr schuf er eine würdige Stätte: Das Haus der Kunst. Neben vielen anderen Ausstellungen lebender Künstler veranstaltete er in diesem Monat eine hervorragende Schau des Düsseldorfer Malers Fritz Köhler. Zur Besichtigung hatte er den rührigen und weit über die Vaterstadtgrenzen hinaus bekannten Heimatverein „Düsseldorfer Jonges“ eingeladen. Das war so der äußere Anlaß.

Der Einladung folgte der Verein. Mit 14 Privatkraftwagen brausten die Heimatgetreuen am Mittwoch, den 8. Februar, nach M.-Gladbach ab. Es war ein herrlicher Vorfrühlingsnachmittag, als die Wagenkolonne über den Rhein setzte und in das Land des Niederrheines vorstieß. Wer dieses Land

nicht kennt, hat sich selbst betrogen! Himmelragende Pappelreihen begleiten die schier endlosen Straßen, und hinter ihrem zarten Geäst blinzelte wässern die alte Sonne. Darüber und dadurch geht es auf M.-Gladbach zu. Es mehren sich die Häuser, und die Landschaft verebbt bald im Steinmeer der Stadt. Nun war das erste Ziel erreicht. Das Haus der Kunst, ein ehemaliges Patrizierhaus, öffnete seine schwere Pforte, und unten in der Empfangshalle gab es zwischen dem Oberbürgermeister nebst Gattin und den Düsseldorfern ein freudiges Wiedersehen. Unter der Führung des Museumsdirektors Köntgen begann der Rundgang durch die „Fritz-Köhler-Ausstellung“. Hier führte die Kunst eines erlesenen Malers zum vollen Erlebnis. Köhler hat den Niederrhein erschaut wie nur ganz wenige. Er ging seiner stillen Seele und seinem unaufdringlichen Wesen nach und fand allüberall die Schönheiten, die er mit sicherer Pinselführung auf die Leinwand zauberte. In seinen Bildern spricht die beglückende Heimat ihre ernste und feierliche Sprache, und darum verweilt man so gern besinnlich bei ihnen; man kommt nimmer davon los.

Und vom Bild weg ging es wieder in die Wirklichkeit der Natur. Der Weg führte nach M.-Gladbach-Hardt, wo die Stadt in jüngster Zeit eine der

schönsten Jugendherbergen Deutschlands errichtete. Breit und behäbig steht der wuchtige Bau wohlumschirmt mitten im Niederrheinwald, der sich bis nach Holland hin erstreckt. Ein mächtiges, tief herabgezogenes Strohdach schützt vor Wind und Wetter, und innen im Hause drin geht es lebendig zu. Im holzgetäfelten Speisesaal wurde Kaffee getrunken, und der aufrechte Oberbürgermeister Keyssner sprach liebenswürdig zu seinen Gästen. Und wieder ging es zurück zur Stadt, wo in der berühmten ehemaligen Benediktiner-Abtei das Rathaus untergebracht ist. Man muß gestehen, daß die Gladbacher diesen Backsteinbau aus alter Zeit pietätvoll behandelt haben. Nichts ist an der kostbaren Fassade verschandelt worden, auch im Innern nichts, und deswegen hat das Rathaus mit seinen historischen Zimmern seinen ungemeinen Reiz. Unter dem Rathaus hat der Oberbürgermeister Keyssner den alten Ratskeller in seltener und schöner Weise stil- und geschmackvoll wiederherrichten lassen. Hier gab er auch den begeistertsten „Düsseldorfer Jonges“ den Ehrentrunk der Stadt. Es war ein köstliches Beginnen, da nach den Reden von hüben und drüben ein gutes Freundschaftsverhältnis zwischen zwei traditionsreichen Städten beschlossen wurde. Als hinterher die vielen Heimatfreunde im festlich geschmückten Saal der „Hensen-Brauerei“ am alten Markt den famosen Ausführungen des Stadtdirektors Scharff lauschten, dem unvergessenen ehemaligen Düsseldorfer Kreisleiter der NSDAP., Werner Keyssner, zuzubelten, und der Präsident Willi Weidenhaupt und sein Stellvertreter Dr. Willi Kauhausen durch ihre herzlichen Worte den Dank des Heimatvereins an die gastfreie Stadt M.-Gladbach mit ihrem trefflichen Oberbürgermeister abstatteten, Rektor Georg Spickhoff auch noch die nötigen Ergänzungen gab, klang ein ereignisreicher Tag wohligh aus.

Durch die dunkle Nacht brauste die lange Wagenkolonne wieder nach Düsseldorf. Den „Düsseldorfer Jonges“ aber wird der Besuch seiner lebendigen und rastlos an sich arbeitenden Nachbarstadt unvergeßlich sein.

Dr. P. K.

\*

Die Jahreshauptversammlung, die am Dienstag, den 17. Januar, bei starker Beteiligung abgehalten wurde, bot vor allem Gelegenheit, den besonders tätigen Heimatfreunden herzlichen Dank zu sagen. Vor dem Eintritt in die Tagesordnung gedachte jedoch Präsident Weidenhaupt mit bewegten Worten des obersten Führers und Schirmers der Heimat, Adolf Hitler. Den Jahresbericht erstattete der stellvertretende Vorsitzende Dr. Willi Kauhausen. Mit berechtigtem Stolz wies er darauf hin, daß sich der Verein binnen sieben Jahren aus einer Vereinigung weniger Männer zu einer starken Heimatbewegung entwickelt habe, die in ihrer Bedeutung allgemein anerkannt werde und aus dem Leben Düsseldorfs nicht mehr wegzudenken sei. Ihre Erfolge verdankten die „Düsseldorfer Jonges“ dem sich in ihren Taten überzeugend äußernden echten Bürgersinn. Davon zeuge in diesem Jahr besonders der der Stadt zu ihrem 650. Geburtstag als Geschenk dargebrachte Fischerbrunnen,

an dem sich noch viele Geschlechter erfreuen sollen. Zu den Großtaten komme die laufende Vereinsarbeit mit ihren mannigfachen gediegenen Vorträgen, um deren programmmäßige Durchführung sich H. H. Nicolini verdient gemacht habe; eines wachsenden Ansehens erfreuten sich die von Dr. Paul Kauhausen geleiteten Heimatblätter, die zumal im Jubiläumsjahr der Stadt sich durch reichhaltigen Inhalt ausgezeichnet hätten. Besonderer Dank gebühre natürlich dem Manne, der das Vereinssteuer in seinen künftigen, geschickten Händen halte: dem Präsidenten Willi Weidenhaupt. Unermüdetlich, selbstlos tätig, wisse er alle leistungsfähigen Kräfte zu sammeln und sie zum Wohle der Heimatbewegung an der rechten Stelle einzusetzen. Es sei nicht sein geringstes Verdienst, unfruchtbare „Konkurrenzkämpfe“ zu vermeiden und mit allen Vereinigungen, die für die Stadt ernstzunehmende Arbeit leisten, freundschaftliche Tuchfühlung zu halten. Es sei daher nicht nur eine Dankspflicht, sondern diene dem Verein zum Wohle, wenn Willi Weidenhaupt auch im neuen Jahr mit der Leitung betraut werde. Mit stürmischen Beifall nahmen die Anwesenden diese Mitteilung auf. Nicht geringer war ihre Zustimmung zu den ehrenden Worten, mit denen der Schatzmeister Albert Bayer bedacht wurde. Er hat sein verantwortungsvolles Amt, wie die Kassenprüfer Ernst Trefz und Paul Jansen bescheinigten, wieder mit vorbildlicher Gewissenhaftigkeit erfüllt. Nach altem Brauch fand eine Neuverpflichtung der drei Fahnenträger Hans Wagnier, Franz van Bernem und Ludwig Weil statt, und den Abschluß bildete ein „Liebesmahl“, das Vereinsbas Carl Goertz trefflich zubereitet hatte.

Dr. F. R.

\*

Die Räume bei Schlösser waren am Dienstagabend, den 24. Januar, in fröhliche Dekoration getaucht, für die Gerd Mackenstein verantwortlich gezeichnet hatte. So war der äußere Rahmen geschaffen, in den das quicklebendige Bild witzigen Karnevaltreibens gestellt werden konnte. Und es ging im Narrenschiff gleich mit „Vollkraft voraus“ auf die Reise. Der „Elferrat“ erschien in echter Zappes-Uniform, von Heinrich Daniel angeführt. Ohne Fissematenthes wurde der Anker gelichtet, und das Narrenschiff fuhr los. Meist wird bei der Abfahrt von Schiffen ein altes, abgeklungenes Lied gespielt. Nicht hier. Karl Bauer wartete mit einem Lied „Wat rabbele ons de Gröschkes in de Täsche“ auf, das auf eine neue, überraschend einschlagende Melodie gesungen wurde, auf den „Fehrbelliner Reitermarsch“. Ihm nach, Ihr Liedersänger! — Damit ist nicht gesagt, daß die Lieder der andern, die noch altvertraute Schlagermelodien unterlegten, keine Leistung vollbracht hätten, Paul Mey, M. L. Heischer, Paul Gehlen, Döres Remmert, Heinz Heister und Paul Reitz hatten witzsprühende, originelle Texte verfaßt. Der närrische Präsident der Sitzung zeigte so viel Talent, daß man mit Zuversicht annehmen kann, daß er leicht einer der besten Düsseldorfer Präsidenten des Karnevals ist. Seine Ideen, ein kleines Spielpferdchen mit Goldflügeln zu versehen, um einen „Pegasus-Orden“ zu schaffen oder dem

Vereinsbas als ehemaligem Wirt vom „Rosenkränzchen“ einen rosenroten Bltuenkranz auf den glatten Kopf zu legen, waren großartig. Will man außer „unserm“ Hütten noch einen Mann nennen, der diesen Bombenabend mitgestalten half, so ist es Willy Hietbrink als Zeremonienmeister, der sonst bei „Blau-Weiß“ der Lebhafteste ist und auch hier schlechthin „ganz groß“ in Form war. Die Auswahl der Büthenredner übrigens war glänzend: Grosse, Busch, Sterken, Gries und Hintzen.

Diejenigen unter den „Jonges“, von deren Taten wir im Jahr über immer wieder berichten, erfuhren auch an diesem Abend ihre verdiente Ehrung. hbf.

\*

Am Dienstag, den 31. Januar, setzte Studienrat G a t h e r seine aufschlußreiche Vortragsreihe über Sinn und kulturgeschichtliche Bedeutung der Familiennamen fort und befaßte sich diesmal mit Spitznamen, die zu Familiennamen der Heimat geworden sind. Man muß, so legte er dar, Beinamen und Spitznamen auseinanderhalten. Beinamen dienen einem sachlichen Zweck, wollen Unterschiede kennzeichnen, während Spitznamen eben eine „Spitze“ enthalten, also ursprünglich den Betreffenden verspotten oder verulken sollten. Spitznamen hat es schon immer gegeben, und das Volk ist bei ihrer Wahl nicht zimperlich gewesen. Selbst geschichtliche Persönlichkeiten sind damit „geschmückt“ worden (Karl der Dicke, Karl der Faule, Heinrich der Zänker, Margarete Maultasch). Viele Spitznamen wurden erblich und damit zu Familiennamen. In ihnen sind gute und schlechte Eigenschaften des ersten Namensträgers verewigt, sie deuten auf ein schrulliges Gebaren, auf bestimmte von dem Betreffenden gern gebrauchte Redensarten oder auf den Beruf hin (Faulstich, Hebestreit, Schietentüfel, Plattfaut, Eleganzick, Schlunz usw.). Aber nicht alle Familiennamen, die wie Spitznamen klingen, sind wirklich welche. Ein

Beispiel dafür bietet der Name Ziegenbein. Ein „Ziegenbein“ war ein mittelalterliches Sturmgerät, dessen Bezeichnung auf die übergegangen ist, die das Gerät bedienten. Wenn man zur rechten Deutung eines Namens gelangen will, muß man sich möglichst vom Schriftbild freimachen und zum Wortklang durchstoßen. Vorbedingung zur Entstehung eines Spitznamens sind Kürze, Treffsicherheit, außerdem muß es sich um ein Erlebnis aller handeln. Der Vortragende schloß mit einem Hinweis auf die inneren Zusammenhänge von Namen, Familie, Heimat und Vaterland. Dr. F. R.

\*

Bunt und wechselvoll, dabei immer treuheimatlich sind die Vereinsabende der „Düsseldorfer Jonges“. So machte denn wieder einmal der verdiente Heimatforscher Rektor Georg Spickhoff in der letzten Monatsversammlung am 7. Februar seine zahlreiche Zuhörerschaft mit den Sitten und Gebräuchen um den rheinischen Karneval vertraut. Liebenswert, und mit der ganzen Gründlichkeit seiner Auffassung plauderte er mit Kennersinn über den ausgelassenen Frohsinn in der Heimatstadt, wenn ein toller Prinz die Pritsche schwingt, beleuchtete die lange Tradition des Düsseldorfer Faschings, die ein Beweis für die Bodenständigkeit dieses Volksfestes sei, und gab der Hoffnung Ausdruck, daß das Erbe der Väter auch von uns und den kommenden Generationen gepflegt werden möge.

Eine reizvolle Überraschung brachten die beiden Vereinsmitglieder Rudi Grosse und Willi Hietbrink, die in ausgezeichneter Maske als Serenisimus und Kindermann auftraten. Was diese beiden alten Kämpen des Karnevals auf die Tapete brachten, war zwerchfellerschütternd. Es war ein köstliches Spiel, reich an sinnigen Einfällen und von prächtigem Witz. Was Wunder, wenn sich eine fröhliche Stimmung behäbig breit machte. Dr. Pp.

\*

## Veranstaltungen des Heimatvereins „Düsseldorfer Jonges“ im Monat März 1939

- Dienstag, den 7. März:** Abends 8 Uhr in der Aula der Kunstakademie: „Friedrich Heinrich Jacobis Werden und Wirken in Düsseldorf“. (Zu seinem 120. Todestage.) Es spricht Hans Heinrich Nicolini, es liest Hilde Effer-Melitz, am Flügel Willi Hülser.
- Dienstag, den 14. März:** Stiftungsfest (Vereinsheim). Festvortrag Rektor Georg Spickhoff.
- Dienstag, den 21. März:** Direktor Alfred Wolff spricht über: „Bonn und Brühl als Residenzen der Köner Kurfürsten im 18. Jahrhundert“ (Vereinsheim).
- Dienstag, den 28. März:** Heimatabend (Vereinsheim). Hans Müller-Schlösser und Heinrich Daniel.

Herausgeber: Verein „Düsseldorfer Jonges“ Geschäftsstelle des Vereins und der Schriftleitung: Düsseldorf, Humboldtstraße 105. Schatzmeister: Kaufmann Albert Bayer, Düsseldorf, Schwanenmarkt 4; Bankkonto: Städt. Sparkasse, Düsseldorf, Zweigstelle Grafenberger Allee. Konto Nr. 830. Postscheckkonto Köln Nr. 58492.  
Druck und Verlag: Hub. Hoch, Düsseldorf. Verantwortlich für die Schriftleitung: Dr. Paul Kauhausen, Düsseldorf; für den Anzeigenteil: Hub. Hoch, Düsseldorf. Anzeigenleitung: Fernruf 14041. Kronprinzenstraße 27/29. Klischees: Birkholtz-Götte & Co., Düsseldorf. Unverlangten Einsendungen bitten wir das Porto beizulegen, andernfalls eine Rücksendung nicht erfolgen kann. Erscheint monatlich einmal. D. A. IV/38. 1100 Stück. Preisliste Nr. 3 vom 20. 8. 1937.