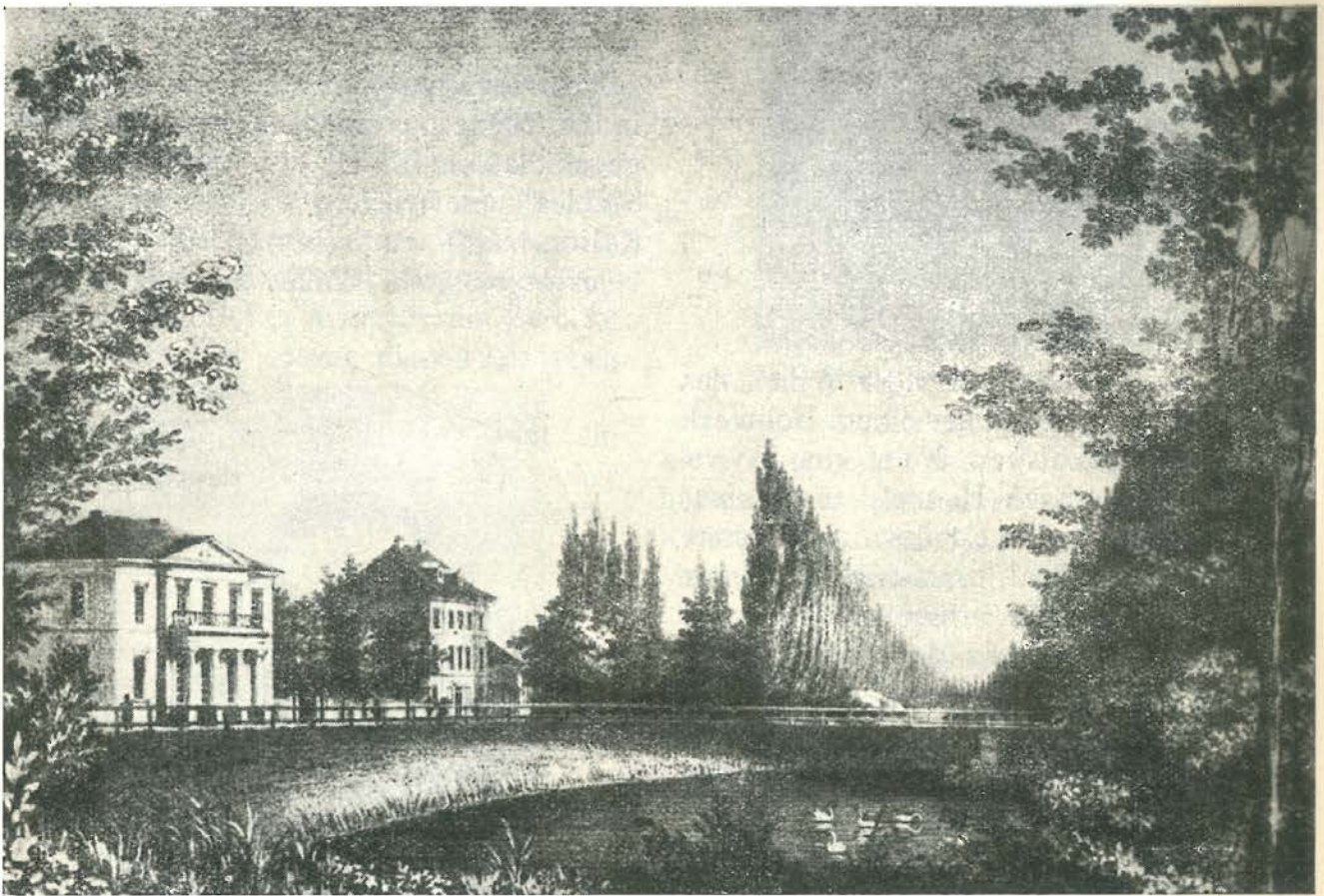




DÜSSELDORFER HEIMATBLÄTTER

HERAUSGEBER: »DÜSSELDORFER JONGES« E. V.
SCHRIFTLEITUNG: DR. PAUL KAUSAUSEN, DÜSSELDORF
VII. JAHRGANG HEFT NR. 9

1288 650 JAHRE STADT DÜSSELDORF 1938



Die Königsallee zu Beginn des vorigen Jahrhunderts, als sie noch mit Pappeln bepflanzt war . . .
Links, das um die Mitte des vorigen Jahrhunderts niedergelegte Bankhaus Trinkaus

Dr. Josef Wilden:

Düsseldorfs wirtschaftlicher Aufstieg

Nach einem Vortrag bei den „Düsseldorfer Jonges“. Siehe auch des Verfassers Schrift: „Düsseldorf — Fürstenhof, Kunststadt, Wirtschaftsraum“, die kürzlich erschienen ist.



Gerhard Baum

So erhielt Düsseldorf das zwiefache Gesicht, das seine besondere Art ausmacht. Welche Wege ging die Geschichte?

Das Schicksal des unansehnlichen Fischerdorfes an der Düssel entschied die Worringer Schlacht. Einer der Sieger war der Graf Adolf V. von Berg, der den geschlagenen Erzbischof Siegfried von Westerburg als Gefangenen auf sein Schloß führen durfte und nun, des alten Gegners ledig, die Möglichkeit hatte, seinen Machtbereich zu erweitern und ihn in die Ebene auszudehnen. Um sein Land gegen die dem Einfluß des erzbischöflichen Stuhles unterworfenen Orte Neuß und Kaiserswerth zu schützen bedurfte er eines befestigten Platzes am Rhein. Kein

Düsseldorf sollte nach dem Willen des Gründers der Stadt außer einem Bollwerk gegen das Erzbistum Köln eine Wirtschaftsstätte sein, ein Handels- und Hafenplatz des Bergischen Landes. Doch spielte ihm das Schicksal zunächst ein ganz anderes Los zu. Jahrhundertlang war und blieb es Residenz der Herzöge von Jülich-Berg sowie der Kurfürsten von der Pfalz, von denen es auch seine Berufung als Kunststadt empfing. Erst nach dem Ablauf seiner wechselvollen Geschichte als Fürstenhof erfüllte sich seine Sendung als Handels-, Industrie- und Hafenstadt. Dann aber auch so mächtig, daß es bald viele ältere Nachbarstädte überstrahlte, und zugleich so eigenartig, daß es sich grundsätzlich und wesentlich von allen anderen Industriestädten unterscheidet.



Albert Poensgen

**Ernst Schief**

Ort schien ihm hierfür mehr geeignet als Düsseldorf, dem er deshalb das Stadtrecht verlieh; das er mit Mauern und Wall sicherte. Außerdem bedurfte er für die Wirtschaft des Landes eines Rheinhafens, der den Anschluß an den Wasserstraßenverkehr vermittelte. Auch diesem Zwecke konnte kein Ort besser dienen als eben Düsseldorf.

Hiernach hätte der jungen Stadt ein schneller wirtschaftlicher Aufstieg sicher sein müssen. Doch sollte es anders kom-

**Paul Inden**

men, als Fürstengeist es sich eronnen hatte. Köln, Neuß, Wesel, Uerdingen, Duisburg, Kaiserswerth, die sehr viel älteren Handels- und Hafenstädte am Rhein, ließen den Günstling des Grafen nicht aufkommen. Köln vor allem beherrschte mit seinem Handel, seinen Banken und namentlich mit seinem Stapelrecht den Strom und das Uferland. Die Städte bildeten um Düsseldorf einen Ring, der der neuen Stadt die Möglichkeit nahm, sich wirtschaftlich zu entfalten. Deshalb wäre sie wahrscheinlich zeitlebens ein

**Jean Louis Piedboef**

kleiner unbedeutender Platz geblieben, hätten die Landesherren sie nicht als ihre Residenz erkoren. Sie legten zugleich den Grund zur Kunststadt. Und eben dieser Umstand sollte später auch der Ansiedlung der Industrie, namentlich der Ansiedlung der Wirtschaftsverbände, zugute kommen.

Düsseldorfs Glanz als jülich-bergischer und pfälzischer Fürstenhof erlosch 1806. Doch dann wurde es die Hauptstadt des Großherzogtums Berg von Napoleons Gnaden und nachher die Hauptstadt des Generalgouvernements unter der Verwaltung Justus Gruners. So erwarb Düsseldorf seine Fähigkeit, Verwaltungs- und Behördensitz für das gesamte Gebiet zu

**Ferdinand Heye**

sein. Diese Eigenschaft anerkannte auch die preußische Regierung, als sie 1815 die Herrschaft antrat.

Aber auch hiermit war Düsseldorf's Stunde als Wirtschaftsstätte noch nicht gekommen. Sie schlug erst im Jahre 1831; eingeleitet von zwei Vorgängen, die entscheidend für die Zukunft der Stadt sind. In diesem Jahre nämlich hob die Rheinschiffahrtsakte das Kölner Stapelrecht auf und der König von Preußen beschenkte die Kaufmannschaft mit einer Handelskammer. Nun konnte Düsseldorf ebenfalls daran gehen, frei und ungehindert den Strom befahren zu lassen; überdies hatte es eine Körperschaft, die mit der erforderlichen Tatkraft die schlummernden Pläne zum wirtschaftlichen Aufstieg zur Reife brachte.

Schon 1836 entstand unter der Führung **Gerhard Baums** aus dem Kreise der Handelskammer, der sich die Elberfelder Kammer angeschlossen hatte, die „Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein“, die sich 1853 mit dem Kölner Unternehmen zur Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt vereinigte. Ihr folgte, ebenfalls mit Elberfelder Hilfe, 1838 die

Bergisch-Märkische Eisenbahn, deren erster Zug Ende Dezember 1838 den Düsseldorfer Bahnhof verließ. Innerhalb kurzer Zeit war Düsseldorf, die ehemals kleine und stille Residenz, Mittelpunkt des westdeutschen Schiffs- und Eisenbahn-Verkehrs. Damit war für die Stadt die Voraussetzung erfüllt, Wirtschaftsstätte zu werden, wozu sie gemäß ihrer günstigen Lage und der Bestimmung ihres Gründers von Anfang an berufen war.

Immerhin dauerte es noch zwei Jahrzehnte, bis die Industrie tatsächlich kam. Ihre Bringer waren mehrere Mitglieder der Familie **Poensgen**, die in der verkehrsarmen Eifel ihre Eisenwerke nicht mehr zu entwickeln vermochten und deshalb einen Standort mit besseren Verkehrsmöglichkeiten suchten. Sie wählten Düsseldorf. Als erster Siedler kam **Albert Poensgen** mit einem Röhrenwerk hierher. Bald danach sein Bruder **Julius** und noch drei andere **Poensgen**. Sie alle machten teils gemeinsam, teils allein Düsseldorf zur Hauptstätte der deutschen Röhrenindustrie sowie der Eisen- und

**Heinrich Ehrhardt**

Stahlerzeugung. Schon wenige Jahre nachher kam, von Albert Poensgen angeregt, Ernst Schieß nach Düsseldorf, wo er eine kleine Maschinenbauer-Werkstatt übernahm, aus der sich das Weltunternehmen Schieß-Defries entwickelte. Hierzu gesellten sich Paul Inden mit einer Fittingsfabrik, Jean Louis Piedboef mit einer Kesselbauanstalt und Hermann August Flender mit einer



Fritz Henkel

Eisenkonstruktions-Werkstatt. Innerhalb eines Jahrzehnts war Düsseldorf die führende Stadt der Eisen- und Stahlindustrie. Sie war es inzwischen auch für die Glas- und Flaschenfabrikation geworden, da Ferdinand Heye hier seinen Betrieb, die spätere Gerresheimer Glashütte errichtete.

Neuen starken Auftrieb gaben Heinrich Ehrhardt, der Gründer der Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik (1889), und Fritz Henkel, der 1878 seine Waschmittelfabrik von Aachen hierher verlegte. Schließlich war 1873 das Werk Haniel und Lueg entstanden, das heute mit der Gutehoffnungshütte in



Franz Haniel

Oberhausen vereinigt ist. Es fehlte also der aufstrebenden Stadt nicht an Unternehmern, die tatkräftig und wagemutig ans Werk gingen, die, Düsseldorfs günstige Umstände benutzend, einen Betrieb neben dem andern setzten. Zu den Männern, die als schöpferische Gestalter in Düsseldorf wirkten, muß man auch noch Emil Kirdorf, Heinrich Lueg, Clemens Kießelbach, Richard Krieger und die Maschinenbauer Malmédie und Defries rechnen. Ihr



Heinrich Lueg

**Christian Trinkaus**

Wirken galt der erzeugenden Industrie. Als Bankiers und Großhändler taten sich Christian-Gottfried Jaeger und sein Neffe Christian Trinkaus, Adolf Siegert und Reinhard Heynen hervor, die, jeder für sich, einen neuen Handelszweig entwickelten.

Andere Männer wirkten als Organisatoren, indem sie, wobei ihnen die Eigenschaft der Stadt als ehemaliger Fürstensitz und Kunststätte zu gute kam, Düsseldorf zum Vorort der Wirtschaftsorganisation machten. Hierbei war bahnbrechend der aus Irland gebürtige Bergwerksunter-

nehmer Thomas William Mulvany, der 1871 in Düsseldorf den „Verein zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen“ ins Leben rief. Das war der Grundstein, auf dem sich eine lange Reihe führender Verbände der Eisenindustrie und schließlich auch anderer Industrien nieder ließ. Düsseldorf wurde nicht nur die „Verbandsstadt“ schlechthin, sondern auch ein Mittelpunkt der deutschen Wirtschaftspolitik, wozu namentlich Wilhelm Beumer, Emil Schrödter und Oberbürgermeister Marx beitrugen.

Trotz dem schnellen und gewaltigen wirtschaftlichen Aufstieg, trotz der überragenden Bedeutung der Industrie hat Düsseldorf seine Art als Kunststadt nicht preisgegeben. Und das ist sein Glück. Denn ohne Kunst wäre die Stadt schließlich eine Fabrikstadt wie andere, jedenfalls aber nicht „Düsseldorf“. Das haben die Männer der Industrie selbst stets anerkannt und darum wie die Wirtschaft so auch die Kunst und Kultur gefördert. So muß es auch in der Zukunft bleiben. Denn Kunst und Wirtschaft als gemeinsames Gut zu hüten und zu pflegen ist nicht nur Verpflichtung der Stadt gegen ihre Vergangenheit, sondern es ist auch ihre Sendung an die Zukunft.

**Wilhelm Marx****Wilhelm Beumer**

Hafendirektor Heinrich Etterich, Düsseldorf:

Der Düsseldorfer Hafen einst und jetzt



Heinrich Etterich

Die ältere Geschichte zeigt, daß die ersten größeren Niederlassungen an Flüssen entstanden und sich hier zu Städten entwickelten. Die vorteilhaften Verkehrsverbindungen, die die Wasserstraßen in allen Zeiten darstellten, ließen an ihren Ufern Handelsniederlassungen erblühen, die später den Landesherren für die Erhebung von Zöllen nützlich erschienen. Diese Gründe sind auch wohl für die Stadterhebung Düsseldorfs im Jahre 1288 maßgebend gewesen. Daß die Schifffahrt und der damit eng verbundene Handel in der jungen Stadt eine führende Rolle spielten, geht aus dem Umstand hervor, daß drei Mitglieder des Schöffenkolegiums vom Jahre 1303 Schifffahrt betrieben. Der erste bekannte Düsseldorfer Bürgermeister Heinrich Rumpold von Tempel wurde

(Pempelfort), dessen Siegel ein Schiff mit geblähten Segeln zeigt, war auch Schiffsbesitzer. Die späteren Düsseldorfer Schöff'en, deren Stellen fast ausschließlich im Besitz der angesehensten Familien waren, kennzeichneten sich durch ihre Hausmarken (Anker, Schiffshaken, Schiffe, Ruder) als Schiffskaufleute. 1377 erhielt Düsseldorf eine Zollanstalt und kurz darauf wurde eine Werft mit einem Lagerhaus errichtet. 1426 durfte Düsseldorf Werftgelder erheben. Um diese Zeit wurde der erste Kran gebaut, 1556 folgte der zweite, dessen Modell, nach Gemälden gebaut, im Düsseldorfer Schifffahrtsmuseum zu sehen ist. Von der allmählich steigenden Bedeutung Düsseldorfs als Schifffahrtshandelsstadt gibt auch der Umstand Zeugnis, daß im Jahre 1567 das Stadtsiegel eine Änderung erfuhr, und zwar trat an die Stelle der Lambertuspfarrkirche der einen Anker haltende bergische Löwe, der bis heute Düsseldorfs Wappen geblieben ist. Sicherlich hätte sich Düsseldorf als Hafen- und Schifffahrtsstadt viel stärker entwickelt, wenn nicht der starke Nachbar Köln mit seinem Stapelrecht hemmend gewirkt hätte. Damals besaßen die Erzbischöfe auf allen Gebieten — auch in Wirtschaftsfragen — große Machtbefugnisse, die sie zum Vorteil ihrer Residenzstädte ausnutzten. Mit dem Stapelrecht und mit anderen Privilegien beherrschte das mächtige Köln Schifffahrt und Handel auf dem Niederrhein. Die Güter konnten erst in Düsseldorf ausgeladen werden, wenn sie zuvor drei Tage lang auf den Kölner Märkten zum Kauf ausboten

worden waren. Trotz aller Bemühungen der in Düsseldorf residierenden bergischen Herzöge, die Kölner Vorrechte zu beseitigen und den Handel in Düsseldorf zu fördern, blieben merkbare Erfolge aus.

Im Jahre 1595 hatte eine große Überschwemmung das Ufer von Düsseldorf so arg mitgenommen, daß Stadtmauer und Werft einer gründlichen Verbesserung dringend bedürftig erschienen. Von der Regierung zur Vornahme dieser Arbeiten aufgefordert, weigerte sich die Stadt beharrlich, mit dem Hinweis darauf, daß infolge der von der herzoglichen Hofkammer bewirkten Bepflanzung der Lausward der Strom gerade auf die Stadt geleitet werde und möge der dadurch entstandene Schaden nun auch durch den Staat ausgebessert werden. Die Stadt hatte mit ihren Protesten gegenüber der vorgesetzten Behörde wenig Erfolg. Sie mußte die Uferbauten, vom Schloß aufwärts bis zum neuen Kran am Zolltor, ausführen (1596). In diesem Jahre stellte die Stadt auch einen Pegelmeister an, der das Werftgeld zu erheben hatte. Um diese Zeit wurde der erste Düsseldorfer Hafen — im Anschluß an die bestehende Werft — gebaut, der im Jahre 1620 in einem Stadtplan zum erstenmal gezeigt wurde. Dieser Hafen wurde durch die Mündung des Stadtgrabens, gegenüber dem Rheinörtchen, da, wo der neue Kran stand, gebildet, und östlich durch die spätere Hafenstraße begrenzt. Das noch heute in der Altstadt bestehende Gasthaus „Zum Schiffchen“ lag unmittelbar am Hafen und wird wohl wegen der günstigen Lage von Schiffern und Kaufleuten früher viel besucht worden sein.

Neben dem vorerwähnten Stapelrecht Kölns bildeten auch die vielen Zölle am Rhein ein Hindernis für einen schnelleren Aufstieg Düsseldorfs. In vielen Fällen waren die Rheinzölle und sonstige Abgaben höher als die Warenwerte. Kauf-

leute, Schiffer und Warenverbraucher schimpften über die hohen Abgaben, die den Fürsten und hohen Herren in die Tasche flossen. Aber was halfen die Klagen und Beschwerden. Die Nutznießer der Rheinzölle wollten auf diese mühelosen und angenehmen Einnahmen nicht verzichten. Bis zum Jahre 1804 bestanden noch 33 Rheinzollstätten, die erst durch die bekannten internationalen Rheinschiffahrtsakte im Jahre 1831 beseitigt wurden und den Rhein zu einem abgabenfreien Strom machten.

Als Napoleon 1806 das Herzogtum Berg übernahm, hielt er den Ausbau Düsseldorfs als Hafenstadt für notwendig. Er ließ einen Entwurf und Kostenanschlag von dem Düsseldorfer Oberdeichinspektor Bauer ausarbeiten. Nach diesem Plan wurde 1810 der Hafen in den ehemaligen Festungswerken zwischen der Eiskeller- und der Karl-Theodor-Bastion bis 4 Fuß unter Null des Düsseldorfer Pegels ausgetieft. In dieser Tiefe erhielt das Becken eine Breite von 200 Fuß, die Länge betrug 765 Fuß. Die Kosten waren auf 75 000 Fr. veranschlagt. Vollenendet wurde der Hafen im Jahre 1811. Er wurde im Volksmunde „Napoleonshafen“ genannt, und der Erdaushub, der im Hofgarten untergebracht war, trägt bis zum heutigen Tage noch die Bezeichnung „Napoleonsberg“. In diesem Hafen lagen später hauptsächlich die Schiffe der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Düsseldorf (heute unter „Köln-Düsseldorfer“ bekannt), die im Jahre 1836 mit einem Kapital von 550 000 Talern durch Düsseldorfer und Elberfelder Kaufleute zum Zwecke der Personen- und Güterbeförderung zwischen Rotterdam und Mannheim gegründet wurde.

Zu dieser Zeit war das Dampfschiff, welches 1816 zum erstenmal auf dem Rheine fuhr, kein Einzelgänger mehr. Der



Aufnahme: Oskar Sohn, Düsseldorf

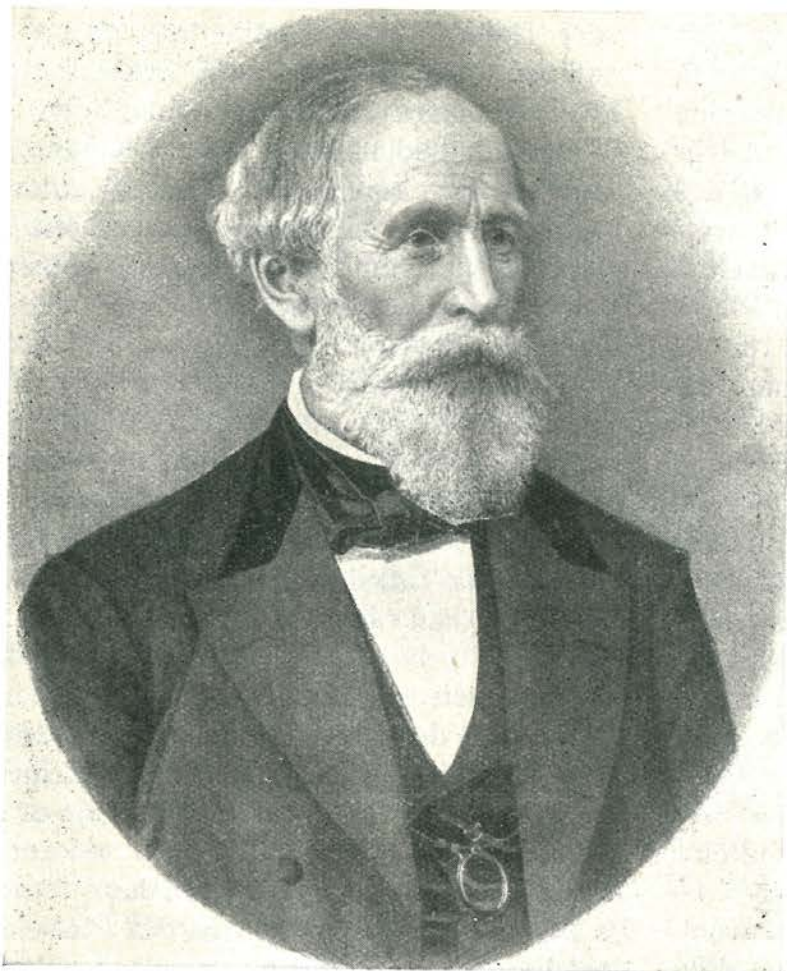
Im Düsseldorfer Hafengebiet

Rheinverkehr hatte durch die Dampfschiffahrt, die die Frachten erheblich verbilligte, einen neuen Auftrieb bekommen. Aber vor Gründung der Düsseldorfer Schiffahrtsgesellschaft im Jahre 1836 kannte man nur aus Holz gezimmerte Schiffe, die sich dem neuen Antriebsmittel noch wenig angepaßt hatten. Die gebräuchlichen hölzernen Schiffskörper besaßen weder Festigkeit genug, um den Erschütterungen des Maschinenbetriebes und der ungleichen Belastung durch Kessel, Maschinen und Brennmaterial dauernd hinlänglich gewachsen zu sein, noch war ihre plumpere Form dem Wirkungsgrade der Maschinenkraft förderlich. Es war bedeutungsvoll für das neue Düsseldorfer Schiffahrtsunternehmen, daß die Zeit der Holzschiffe in der Dampfschiffahrt eben zu Ende ging, als sein Verwaltungsrat über die ersten Schiffsbestellungen schlüssig werden mußte. Zwar hatte man von der umwälzenden Neuerung des Eisenschiffbaues, die namentlich einer wünschenswerten Verminderung des Tiefganges zustatten kommen würde, im allgemeinen vom Hörensagen Kenntnis, aber wie von etwas noch Fremdem, Unerprobtem, Problematischem. Der vorsichtige Verwaltungsrat bestellte deshalb zunächst nur sechs hölzerne Schiffe, die in den beiden folgenden Jahren zur Ablieferung kommen sollten. Da man mit der Werft der Gutehoffnungshütte nicht handelseinig werden konnte, wurden die Schiffe auf anderen Werften bestellt. Die ersten vier Schiffe, die das Düsseldorfer Stadtwappen auf dem Rhein zeigten, hießen: „Adolf Herzog von Nassau“, „Mathilde Erbgroßherzogin von Hessen“, „Gutenberg“ und „Elisabeth Prinzessin von Preußen“. Die inzwischen bekanntgewordenen Erfolge von eisernen Schiffen veranlaßten die Gesellschaft, ein solches zu bestellen. Im Jahre 1839 machte es unter dem Namen „Viktoria“ seine erste Probe-

fahrt auf dem Rhein und verwandte dabei die von der hohen Patin — der damaligen Königin von England — geschenkten hübschen Kanönnen zum Salutschießen. Diese gestifteten Gegenstände befinden sich heute in dem Düsseldorfer Schiffahrtsmuseum. Auf diesem Schiff soll die englische Königin ein Jahr später mit ihrem Gemahl, dem Prinzen Albert von Sachsen-Koburg-Gotha, ihre Hochzeitsreise rheinaufwärts bis Koblenz unternommen haben. Von berufener Seite wurde dieses Schiff damals als das schnellste und beste Schiff auf dem Rhein bezeichnet. 1842 folgte die Einstellung des zweiten eisernen Schiffes, welches den Namen „Elberfeld“ trug. Diese eisernen Schiffe konnten die Strecke von Köln nach Mainz bei günstigem Wasser in etwa 15 Stunden zurücklegen. Weitere Bauten folgten, die immer mehr Verbesserungen aufzeigten, und die sich im Konkurrenzkampf mit der im Jahre 1826 in Köln gegründeten Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft wohl bewährten. 1853 führte dieser sehr heftige Kampf zu einer Verständigung zwischen beiden Gesellschaften, die zu einer Betriebsgemeinschaft führte, die allen unter dem Namen „Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt“ bekannt ist.

Ein weiterer bedeutsamer Schritt von guter Wirkung für den Düsseldorfer und bergischen Handel wurde getan, als im Jahre 1836 die Speditionsfirma L. W. Cretschmar und 1846 die zweite Düsseldorfer Schiffahrtsgesellschaft, und zwar die Niederrheinische Dampfschleppschiffahrt, in Düsseldorf gegründet wurden. Beide Firmen haben sich günstig entwickelt und bestehen heute noch.

Diese Gründungen trugen wesentlich mit dazu bei, daß der Düsseldorfer Hafenverkehr einen außerge-

**William Thomas Mulvany**

nach einer Original-Radierung im Stadtmuseum

wöhnlichen Aufschwung nahm. Auch der Bau der verschiedenen Eisenbahnlinien, der um diese Zeit vorgenommen wurde, wirkte belebend auf den Güterumschlag im Düsseldorfer Hafen. So stieg der Umschlag im Jahre 1852 auf 90 000 Tonnen und 1860 durch die verstärkte Industrieansiedlung auf 175 000 Tonnen oder 4% der gesamten deutschen Rheinhäfen.

Als nach dem Kriege 1870/71 ein starker Wirtschaftsaufstieg folgte, zeigte es sich, daß die bestehenden Hafenanlagen für den lebhafteren Güterverkehr zu klein waren. Pläne für neue Hafenbauten tauchten auf, deren Durchführung sich aber noch jahrzehntelang hinzog. Einer der eifrigsten Förderer des Hafens und seiner Vergröße-

rung war der verdiente Düsseldorfer Volkswirt W. T. Mulvany, der als Vorsitzender des 1871 ins Leben gerufenen Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen in Wort und Schrift für Schaffung eines neuen Hafens sprach, und zwar in Verbindung mit der geplanten neuen Bahnhofsanlage im Norden der Stadt an der Golzheimer Insel. Sein Projekt zeigte ein Hafenbecken von etwa 100 m Breite, welches durch eine parallel dem Ufer in den Strom gebaute 1000 m lange Landzunge gebildet werden sollte. Da es aber an dem schwerwiegenden Nachteil der tiefen Uferlage litt, blieben seine Erörterungen, die es auch in der Stadtverwaltung in eingehendster Weise erfuhr, ohne

praktisches Ergebnis. Wenn es auch später mit den Plänen, die als Vorläufer für den Bau des heute bestehenden Hafens dienten, in Vergleich gezogen wurde, so wurden alle Betrachtungen und Erwägungen darüber durch das starke Hochwasser des Jahres 1882 zum Abschluß gebracht, welches eine überzeugende Klarheit brachte.

Durch den jahrelangen Streit um Platz- und Gestaltungsfragen des neuen Hafens konnten sich der Güterverkehr und die Industrieansiedlungen eine längere Zeit nicht so entwickeln, wie es für die Belange Düsseldorfs wünschenswert gewesen wäre. Viel kostbare Zeit ging damit nutzlos verloren. Inzwischen hatte die Rheinstrombauverwaltung das Rheinbett so gut ausgebaut, daß im Jahre 1885 ein regelmäßiger Rhein-See-Verkehr mit tiefgehenden Schiffen aufgenommen werden konnte. Da Düsseldorf im Rhein-See-Verkehr eine erhebliche Rolle spielte, so forderten auch diese Umstände dringend eine Erweiterung der Hafenanlagen.

Die Initiative und Zähigkeit einiger weniger weitblickender und tatkräftiger Männer der Kommunalverwaltung und Wirtschaft brachten es doch schließlich so weit, daß die ausgearbeiteten Pläne für den neuen Hafen, die von dem Oberbaudirektor Franzius, Bremen, dem Korrektor der Unterweser und Erbauer des Bremer Binnenhafens, begutachtet waren, Ende der achtziger Jahre behördlicherseits genehmigt wurden. 1890 wurde mit dem Bau begonnen und am 30. Mai 1896 konnte anläßlich einer festlichen Eröffnungsveranstaltung der Schlußstein gelegt werden. Die eingemauerte Urkunde enthielt u. a. nachstehende Sätze:

„Der neue Hafen, als Ersatz für das Jahrhunderte alte Werft, ist dazu bestimmt, den den Rheinstrom befahrenden Schiffen sichere Zuflucht und gute Liegestelle zum Aus- und Einladen der Güter, dem Handel und Gewerbe ein nutzbrin-

gendes Verkehrsmittel zu bieten. Möge der Hafen dieser Bestimmung dienen, mögen die Bürger von Düsseldorf, welche dieses große Werk aus eigener Kraft mit bedeutenden Opfern schufen, sowie die kommenden Geschlechter reiche Früchte aus dieser Saat ernten.“

Nach 42jährigem Bestehen dieses neuen Hafens — ein kurzer Zeitraum in der Geschichte eines Volkes, aber doppelt inhaltreich wegen seiner Geschehnisse — darf man wohl behaupten, daß diese Wünsche bis jetzt in Erfüllung gegangen sind, nicht zuletzt aus dem Grunde, weil die beiden Oberbürgermeister Becker und Marx sich mit aller Tatkraft für die Hafenbelange einsetzten und der erste Hafendirektor, Zimmermann, mit großer Umsicht und Klugheit die Hafenbetriebe leitete. 1902 wurde der Hafen durch den Bau des unteren Rheinwerftes und 1906 durch die Anlegung eines neuen Hafenbeckens erweitert. Große Lagerhäuser und moderne elektrische Kräne entstanden an den Ufern. Es wird wenigen bekannt sein, daß Düsseldorf der erste Binnenhafen Europas ist, der ausschließlich mit elektrischen Kränen ausgerüstet wurde. Insgesamt wurden für den neuen Hafen 25 Millionen RM. investiert, die gute Zinsen getragen haben; denn mit den großen Hafen-Umschlagsziffern vorwiegend wertvoller Güter hängt die Arbeit vieler Wirtschaftsbetriebe Düsseldorfs und seines ausgedehnten Hinterlandes zusammen. Ohne den Rheinstrom, ohne den Hafen hätten manche Firmen hier nicht existieren können; denn erst der billige Wasserweg gab die Grundlage für eine Rentabilität des Betriebes und die Konkurrenzfähigkeit der Fertigprodukte auf dem Weltmarkt.

Begonnen mit einem Jahresumschlag von 350 000 t Gütern im Jahre 1896 stieg der Verkehr im Jahre 1937 auf 2¾ Millionen t Güter, nachdem 1909 das Heerdter Werft durch Eingemeindung und 1928 das

Reisholzer Werft durch langjährige Anpachtung der Düsseldorfer Hafenverwaltung unterstellt wurden. Im Gegensatz zum Duisburger Hafen, in dem in erster Linie Massengüter zum Umschlag gelangen, hat sich der Düsseldorfer Hafen zum führenden Stückguthafen entwickelt.

Die Verschiedenartigkeit der Struktur des Güterumschlags beider Häfen geht auch daraus hervor, daß Duisburg mengenmäßig das Achtfache des Düsseldorfer Hafens umschlägt, während der Gesamtgüterwert nur ein Verhältnis 2 zu 1 zeigt. Im Umschlag von Benzin ist Düsseldorf der bedeutendste aller Binnenhäfen Deutschlands. Im Rheinseeverkehr steht er mengenmäßig an zweiter Stelle.

In den letzten Jahren wurden mehrere Lagerhäuser, darunter ein moderner Getreidespeicher, städtischerseits errichtet, die an Privatfirmen langfristig vermietet wurden. Auch von privater Seite ist eine Anzahl Getreidesilos gebaut worden; weitere Bauten dieser Art sind geplant. Nach Fertigstellung dieser Silos verfügt der Düsseldorfer Hafen über doppelt soviel Getreidelagerraum als im Jahre 1932. Die Umschlagseinrichtungen sind durchweg verbessert und vermehrt worden. Düsseldorf verfügt jetzt auch über eine große Verladebrücke, die einen Lagerplatz von über 60 000 qm Größe, der für Massengüterlagerung bestimmt ist, bestreichen kann.

Insgesamt werden bei den im Hafengebiet ansässigen Firmen 5000 Arbeiter beschäftigt. Diese Zahl erhöht sich auf 10 000, wenn die Betriebe hinzugerechnet werden, die mittels einer Hafen- bzw. Werftbahn mit dem Hafen direkt verbunden sind. Diese Ziffern lassen erkennen, welchen bedeutenden Wirtschaftsfaktor der Hafen im Stadtgebiet darstellt.

Der kommende Mittellandkanal und Rhein-Main-Donau-Kanal sowie der Bau weiterer Wasserstraßen, wofür in den nächsten zehn Jahren vom Reich insgesamt 2 Milliarden RM. verausgabt werden, lassen ahnen, welchen Aufstieg der deutsche Wasserstraßenverkehr demnächst nehmen wird. Neue Industriewerke, wie z. B. die Hermann-Göring-Werke in Braunschweig und Linz sowie die Volkswagenfabrik, haben sich bei Bestimmung des Platzes durch den bestehenden oder noch zu schaffenden Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz beeinflussen lassen. Die kommende Zeit wird zeigen, wie berechtigt der Bau von modernen Häfen war und wie wichtig es ist, ständig an dem Ausbau dieser Verkehrseinrichtungen zu arbeiten und sie zu vervollkommen. Der Düsseldorfer Hafen ist technisch auf der Höhe und in der Lage, gesteigerten Anforderungen zu dienen. Er kann, wenn es die Wirtschaftsverhältnisse erfordern, in seiner Flächenausdehnung durch Aufschließung von angrenzendem Gelände noch beträchtlich erweitert werden.

★

Josef Lodenstein:

Tragikomödien! Katastrophen!

Hermann Harry Schmitz, dem Meister der Groteske, zum Gedenken

In den Monat des 650. Geburtstages der Stadt Düsseldorf fällt auch, wie ein dunkler Gewittertag, der 25. Todestag eines ihrer großen Söhne, der der edlen niederrheinischen Sippe der Schmitze zugehörte, der, zu seiner besseren Kenntlichmachung, die zwei Vornamen Hermann und Harry führte. Er war ein Meister der Groteskerzählung, und weil er uns zu Unrecht vergessen scheint, wollen wir ihn und sein Werk in Erinnerung bringen.

Seit der Regierungszeit des Kurfürsten Jan Wellem hat Düsseldorf den Rang und Ruf einer Kunst- und Künstlerstadt. Wenn wir die alten Straßen, Plätze und die Museen ausschreiten, gewahren wir viele Erinnerungszeichen an große Künstler, die hier gelebt und geschafft haben, deren einige gar hier gestorben sind. Wir denken an Robert Schumann, an Johannes Brahms, an Karl Immermann, Christian Dietrich Grabbe, an den jungen Burgmüller, Ferdinand Freiligrath, Peter Cornelius, Wilhelm von Schadow, Alfred Rethel und nicht zuletzt an die Brüder Jacobi.

Das dichterische Schaffen um die Stadt Düsseldorf aber ist dennoch nur selten geblieben. Die Stadt, durch Jahrhunderte reich und schön, hat es kaum vermocht, ihren Dichtern, ja selbst Goethe nicht, der zweimal die Brüder Jacobi besuchte, ein Gedicht abzugewinnen. Ihre Geschichte war einigen Dichtern Veranlassung, ihre Stimmung und ihr Volkstum weniger. Wohl griffen Schriftsteller und Erzähler Episodisches, Anekdotisches oder Schwankhaftes aus Düsseldorfs Leben auf und formten es aus. Einer unter ihnen, Hermann Harry Schmitz, allerdings überragte in seinen Erzählungen diese Eingrenzung bei weitem, wenn er sich auch stofflich nicht erheblich über sie hinaus verbreitete. Er hat uns scheu und furchtsam vor fünfundzwanzig Jahren verlassen, eben zu einer Zeit, da die harten Schicksale noch nicht niedergekommen waren, die bald sich in einer ununterbrochenen Kette aneinanderreihen sollten. „Aus tausend Himmeln grüßt Hermann Harry!“ Diese seine letzte Hinterlassenschaft, mag dafür zeugen, daß Hermann Harry das Tragische des Sterbens überwunden hatte.

„Er war ohne Zweifel die wunderlichste Gestalt, die seit dem Verschwinden des Gnomen und Geistes Christian Dietrich Grabbe, so im April des Jahres 1836 stattfand, das Pflaster der Stadt Düsseldorf beschritten hat. Und die, die ihn gekannt haben, werden ihn so leicht nicht vergessen. Glaubt man doch jetzt noch manchmal, wenn man in Düsseldorf um eine Straßenecke biegt, ihn wieder uns ent-

gegenwandeln zu sehen, mit seinem Stöckchen, das ein grinsender Mohrenkopf zierte, seinem rotgefütterten Mantel, seinen Handschuhen, seinen dünnen, langen, geisterhaften Händen, seinem hageren, sonderbaren Gesicht: diese ganze eigentümliche menschliche Erscheinung, die, wie aus einem Gespensterroman von E. Th. A. Hoffmann entsprungen, über unsere Erde huschte. Das Eigenartigste waren seine meist ins Leere schauenden, unendlich traurigen Augen, mit denen er einen nur zuweilen freundlich anblickte, als hätte er sagen wollen: „Danke für die Reisebegleitung. Eine höchst tolle Welt, nicht wahr?“ Ich werde nie den melancholischen Ausdruck dieser Augen vergessen, mit dem er, der sich zu der wehmütigen Kategorie der Spaßmacher zählen mußte, zeitweise das Podium betrat, um zum Besten irgendwelcher Armen, die meist reicher waren als er, etwas vorzutragen. Er starrte in den schwarzen Abgrund um uns und begann: „Ich bin eine Hängematte“ oder: „Haben Sie jemals eine Nacht lang zu enge Lackschuhe tragen müssen?“ oder, indem er seinen ihm jetzt völlig überflüssig gewordenen Chronometer hervorzog: „Ich gedenke drei Stunden, 55 Minuten und 37 Sekunden zu sprechen“.

Dieser Hermann Harry Schmitz hat zwar auch keine Verse auf Düsseldorf, die schöne Stadt am Niederrhein, geschaffen, keine Hymnen auf seine Geburts-, Leidens- und Lebensstadt gesungen. Dafür war in ihm kein Raum. Denn schmerzlich war seine Liebe zu ihr, zu den Menschen und Dingen. Sein Vater wollte ihn auf den kleinen, runden Büroschemel zwingen, während es den jungen, blassen, schwachen Menschen Hermann Harry in die große, weite Welt der Kunst trieb. Aber er mußte dennoch eine geraume Zeit auf einem Büro absitzen. Bis es ihn dann nicht mehr hielt und er als „freier Schriftsteller“ durch die Straßen Düsseldorfs schritt. Er wurde ein gerngesehener Gast des Künstlervereins „Malkasten“ im alten Jacobi-Haus in Pempelfort. Dem „Malkasten“ erzählte Hermann Harry denn auch viele, viele seiner Tragikomödien und Katastrophen zum erstenmal. Victor M. Mai hat schon früh die Stärke und den Wert dieser grotesk gesteigerten Erzählungen erkannt und ihren Druck betrieben.

Mit seinem Buch „Der Säugling und andere Tragikomödien“ ging Hermann Harry Schmitz 1911 in die Literaturgeschichte ein. Diese Erzählungen erwiesen einen ganz neuen Stil, der erstmalig genommen und bis heute nicht wieder hervorgebracht wurde.



Hermann Harry Schmitz

Privat-Aufnahme

Düsseldorfs bürgerliches Leben war Hermann Harry ein seltsames Bilderbuch, das er — ein geistiger Bruder Wilhelm Buschs, der um die Mitte vorigen Jahrhunderts die Düsseldorfer Akademie besuchte — studierte, erschaute und durchschaute. Wir wissen, daß es nicht Lieblosigkeit war, die ihn veranlaßte, das Kuriose, das Seltsame, das Skurrile, die kleinen Lächerlichkeiten, das Wichtignehmen des Unerheblichen, das Wichtigtun um die eigene Person, anzukreiden und mit dem Barock seiner grotesken erzählerischen Einfälle zu übersteigern. Ein wehmütiges, ja mitleidiges Lächeln scheint er uns vielmehr im Gesicht getragen zu haben, wenn er über die Königsallee ging und die Promenade-Bürger, seine „liebwerten“ Zeitgenossen, vor ihm Parade machten und wenn er im Theater Tante „Gottmeih Schlängel“ zusah, wie sie alles Mögliche verlor, ihren Platz nicht finden konnte und mehr Auge für ihren Pombadour als für die Vorstellung zeigte, oder wenn man sich im lebensgefährlichen Gedränge in der Garderobe vor der Vorstellung schon um den schnellsten Straßenbahnanschluß nach der Vorstellung sorgte. Dies selbe mitleidige Lächeln mag er in den Augen gehabt haben angesichts der Damen von der „Bahnhofsmission“ und der „Männer, die an Schaltern sitzen“ oder „Onkel Willibalds“, der baden will, angesichts eines „Einbruchs“, der Dringlichkeiten um den „Säugling“ und des „Verliehenen Buches“, der „Geteerten Straße“ und des „Sanatoriums“, angesichts der Menschen im echten und unechten oder eingebildeten Kranksein.

Dieses mitleidige, weise verstehende Lächeln für die kleinen Aufgeblätheiten, Ungezogenheiten, die kleinen tückischen „Tagesereignisse“ und bisweilen Lächerlichkeiten des bürgerlichen Lebens nehmen wir auch in den Erzählungen des zweiten Buches wahr, das unter dem Titel „Katastrophen“ bereits seine Freunde herausgeben mußten, weil Hermann Harry zu schnell ausgerissen war.

Hermann Harry Schmitz erzählt seine Episoden bis in die kleinste Einzelheit nach. Die Richtigkeit, die Genauigkeit der Zeichnung allein ist es schon, die den Hörer in heitere Beobachtung versetzt. Dann aber steuert die Erzählung grotesken, ja oft bizarren und doch ungemein beziehungsvollen Einfällen nach, mit einer ergötzlichen Selbstverständlichkeit, bis die Auffüllung den erzählerischen Behälter sprengt und das Ganze verrückt-komisch explodiert. Als wollte er damit sagen, diese Welt der Bürgerlichkeit, deren Tatsachenbereich er in Übersteigerung kritisierte, sei zu kleinlich, es mache nichts aus, wenn sie explodiere. Seine Gestalten läßt er schonungslos mitzertrümmern. Er hatte keine Schöpfereitelkeit. Wenn man hörte, daß des Vaters Kopf eine große Brandblase wurde, „die

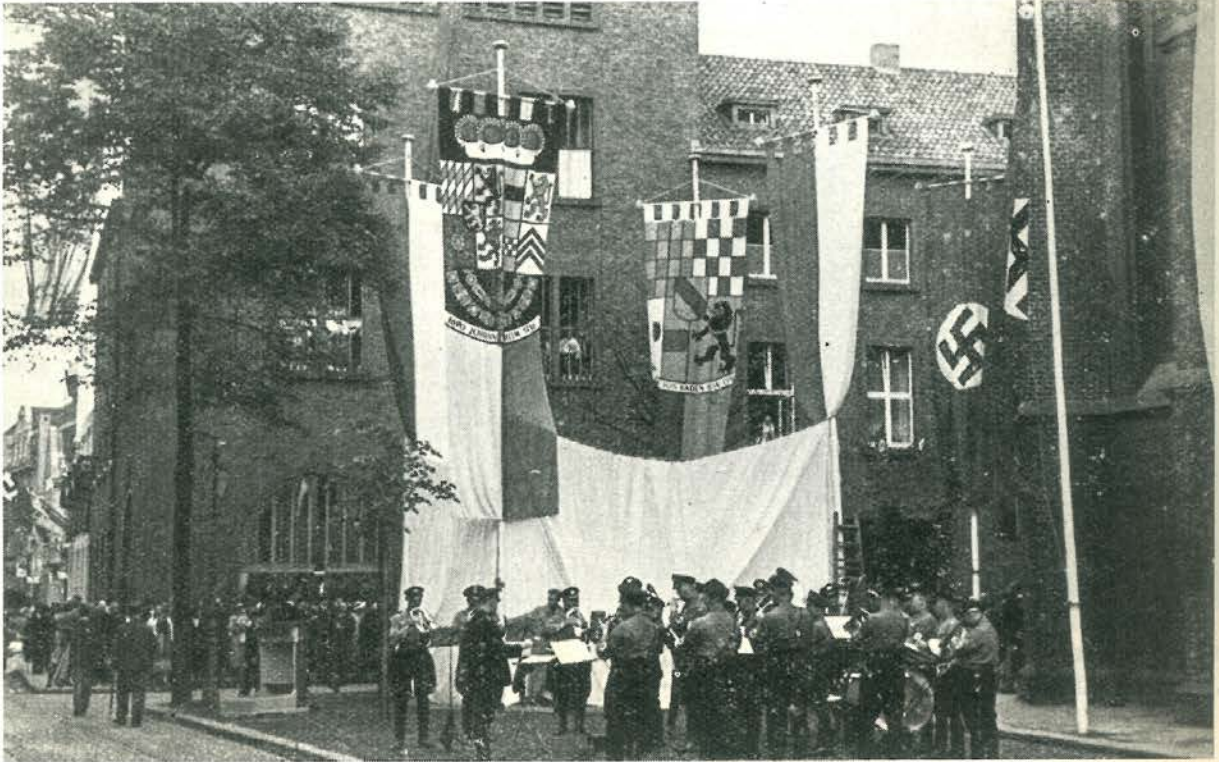
mit ihm, trotz verzweifelnden Zappeln, wie ein Luftballon an die Decke stieg“ und explodierte und dadurch das ganze Haus auseinanderbarst und am Ende im Schutt nur noch die verbeulte Kaffeemaschine und dazu ein Gebiß und einige verbogene Haarnadeln und Korsettstangen gefunden wurden, als Überreste von Tante Röschen, dann setzte prustend das Lachen ein, und es war wie ein Sturm über verhaltenem Wasser. Die Gestalten, Episoden und verrückten Katastrophen sind unvergeßlich. Wir sehen noch die Tante durch das moderne Warenhaus rasen, ihren Neffen im Auto hinter sich her und „Das neue Auto“ sich verfärben aus Ärger oder Angst, den Menschen die Plomben vor „Hitze — Hitze“ aus den Zähnen fließen, die Gesellschaft am „Table d'hôte in der Sommerfrische“ sich in den Nudeln mit den Beinen verwickeln, bei „Benders hausputzen“ und die Taufkatastrophe der beiden Freunde usw. usw. Ein Tohuwabohu überrascht uns manchmal, ehe wir über seinen Sinn nachzudenken vermögen.

Nicht um des Witzes willen erzählte Hermann Harry Schmitz, sondern um der Menschen willen. Er war selbst ein philosophischer Mensch, dessen endliches Wunschbild Läuterung war. Er war eben kein Spaßmacher üblicher Art, sondern Einer, der das Komische, Lächerliche und Groteske, nach seiner eigenen Meinung: das Tragikomische im bürgerlichen Leben aus menschlicher Wesensschau aufdeckte, entlarvte und mit seiner erzählerischen Zuspitzung ad absurdum führte und dem Lachen preisgab.

Manchem ist durch jahrelanges Vorherrschen eines sarkastischen, boshaft-kritelnden oder bissigen Witzes, einer „lachenden Zeitsatire“ oder was man sonst unter Zeithumor zu verstehen beliebte, das Gehör für den Humor und auch für Hermann Harrys Tragikomödien und Katastrophen verloren gegangen. Man verlernte in jener Zeit das reine Lachen, von dem Wilhelm Raabe einmal sagte, daß es „eine ernste Angelegenheit“ sei. Man lernte zwar dafür das Grinsen und Grielächern. Aber das kann uns Rheinländern nicht eigen sein. „Sorgen wir also“, wie Gorch Fock wünscht, „daß mehr Lachen in die Welt kommt!“ Hermann Harry Schmitz hat, seitdem er seinen Büroschemel, den verhaßten, verließ, Freude gespendet, Lachen ausgelöst. Erst dreiunddreißigjährig, zog er sich am 8. August 1913 aus diesem Leben zurück. Was wird er nun zu unserem unverhältnismäßigen Gedränge, zu der Betriebsamkeit auf unserem Planeten sagen? Wird er wieder wehmütig, mitleidig und weise auf uns herunterlächeln? Wir wollen ihn nicht vergessen. Wir wollen ihm dankbar sein. Ein Düsseldorfer Oberbürgermeister sagte einmal: „Eine Stadt ehrt sich selbst, wenn sie ihre großen Künstler ehrt“.

★

Aus der Chronik des Heimatvereins „Düsseldorfer Jonges“ e. V.



Eine Stunde vor der Enthüllung des Fischerbrunnens konzertierte die Marine-SA-Kapelle unter Obersturmführer Carl Hütten

Aufnahme: Photo-Menzel

Es ist bei den „Düsseldorfer Jonges“ Tradition und Brauch, den jeweiligen Schützenkönig von Groß-Düsseldorf gebührend zu feiern, und das taten am 9. August 1938 die Heimatfreunde in gar schöner Weise. Im geschmückten Vereinsheim hießen sie die Schützenmajestät Arthur Pütz herzlich willkommen und reichten ihm im großen Kristallpokal den Ehrentrunk. Dann ergriff Heinrich Daniel, jener unentwegte Heimatstreiter, das Wort und führte in prachtvollen Lichtbildern, die der bekannte Hofphotograph Julius Söhn zur Verfügung stellte, das alte Düsseldorf vor. Es war eine Feierstunde besonderer Art. Ganz köstlich war die Danielsche plattdeutsche Dichtung von der Schlacht bei Worringen, die in ihrer humorigen Art einen feinen Eindruck hinterließ. Franz Müller sprach im zweiten Teil des Abends über die Humoristen und Charakterköpfe, die dermaleinst in Düsseldorf lebten. So wußte der Vortragende in geschickter Weise diese Vertreter einer goldenen Herzlichkeit in das rechte Licht zu rücken. Vom Pastor Gääsch, von Franz de Paula und von Hermann Harry Schmitz, der vor 25 Jahren sich mit einer tragisch linkischen Verbeugung von der Welt verabschiedete, hörte man des Reizvollen in Über-

fülle, und als der Präsident Willi Weidenhaupt Franz Müller dankte, dankte mit ihm die große Zahl seiner Anhänger.

✱

Der 16. August 1938

Am 16. August 1938 gegen 18.30 Uhr versammelte sich die große Schar der „Düsseldorfer Jonges“ vor dem Vereinsheim „Brauerei Schlösser“ in der Altstadt, um unter Vorantritt der Kapelle der Marine-SA einen kurzen Marsch durch die Straßen der Altstadt anzutreten. Über die Ratinger Straße führte der Zug durch die engen, winkligen Gassen der ältesten Stadtteile Düsseldorfs zur Bolker Straße und am Rathaus vorbei, von dessen Balkon der Oberbürgermeister die „Düsseldorfer Jonges“ begrüßte, zum Festplatz in der Altstadt, der mit den Fahnen des Dritten Reiches sowie den alten Düsseldorfer Stadtwappen festlich geschmückt war. Die Kapelle, die unter der Leitung des Obersturmführers Karl Hütten stand, stimmte zunächst die weihervollen Klänge des Gebets aus „Rienzi“ von Richard Wagner an.



**Der Vorsitzende des Denkmalausschusses
Dr. Willi Kauhausen**

Die Begrüßungsworte sprach der Vorsitzende des Denkmalausschusses,

Dr. Willi Kauhausen,

der die große Zahl der Ehrengäste, darüber hinaus aber auch die vielen Düsseldorfer, die sich zu dieser Feierstunde eingefunden hatten, herzlichst willkommen hieß. „Unser Verein“, so führte er unter anderem aus, „ist nicht um seiner selbst willen da, sondern um der Heimat willen. Er weiß, daß Blüte, Bedeutung und Größe der Heimat von der Liebe des Heimatvolkes abhängen. „Lieben kann ich nur das, was ich wirklich kenne“, hat der Führer einmal gesagt. Das bedeutet, daß die Liebe zur Heimat durch die Kenntnis, durch das Erleben der Heimat geweckt wird. Aus diesem Erleben heraus schufen wir dies heimatliche Denkmal, das Ihnen, meine lieben Mitbürger, und auch allen nachkommenden Geschlechtern künden soll von der tätigen Heimatliebe der „Düsseldorfer Jonges“ und ihrer Gönner und Freunde. Es soll aber auch ein Erinnerungs- und Mahnbild für alle jene sein, die irgendwo und irgendwann ihre Heimat- und Vaterstadt Düsseldorf einmal vergessen sollten.“

Willi Weidenhaupt

der Präsident des Heimatvereins, hielt dann die Weiherede. Er gedachte eingangs des historischen 14. August 1288, an dem das Fischerdörfchen an der Mündung der Düssel zur Stadt erhoben wurde. Zum 650. Geburtstag der Stadt, so führte er weiter

aus, wollten die „Düsseldorfer Jonges“ nicht mit leeren Händen vor das Geburtstagskind treten. Ein Geschenk von bleibendem Wert, ein würdiges Geburtstagsgeschenk wollten die Heimatfreunde stiften. So wurde der Vorschlag des Stadtbaurats Karl Riemann aufgegriffen, an einer der ältesten Stellen der Stadt, auf dem Stiftsplatz, einen Brunnen zu setzen. Die Idee wurde zur Tat, und heute steht vor uns das Geburtstagsgeschenk des Heimatvereins „Düsseldorfer Jonges“ zum 650 jährigen Stadtjubiläum. Der Redner dankte dem Oberbürgermeister für die Förderung, die er dem Plane habe angedeihen lassen, und zollte weiterhin allen Mitgliedern Dank, die die Ausführung des Brunnens durch Spenden ermöglichten. Dann bat er den Oberbürgermeister den Fischerbrunnen in die Obhut der Stadt Düsseldorf zu nehmen.

Schriftführer Dr. Paul Kauhausen verlas dann die Schenkungsurkunde, die folgenden Wortlaut hat:

Im sechsten Jahre des Dritten Reiches unter dem Führer und Reichskanzler Adolf Hitler, im Jahre, das seine geschichtliche Bedeutung durch die Rückführung der deutschen Ostmark Österreich ins Reich erhielt, ließ der Heimatverein „Düsseldorfer Jonges“, der nahezu neunhundert Mitglieder aus allen Bevölkerungskreisen zählt, den Brunnen auf dem ältesten Platze der Stadt, dem Stiftsplatz, errichten, zum Andenken an die Erhebung des Fischerdorfes an der Düssel zur Stadt vor sechshundertfünfzig Jahren.

Wir übergeben heute den Brunnen kraft dieser Urkunde unserer Heimatstadt Düsseldorf und vertrauen ihn der Obhut ihres Oberbürgermeisters Dr. Dr. Otto an. Möge der Brunnen allezeit ein Sinnbild der tätigen Heimatliebe bleiben.

Düsseldorf, den 16. August 1938.

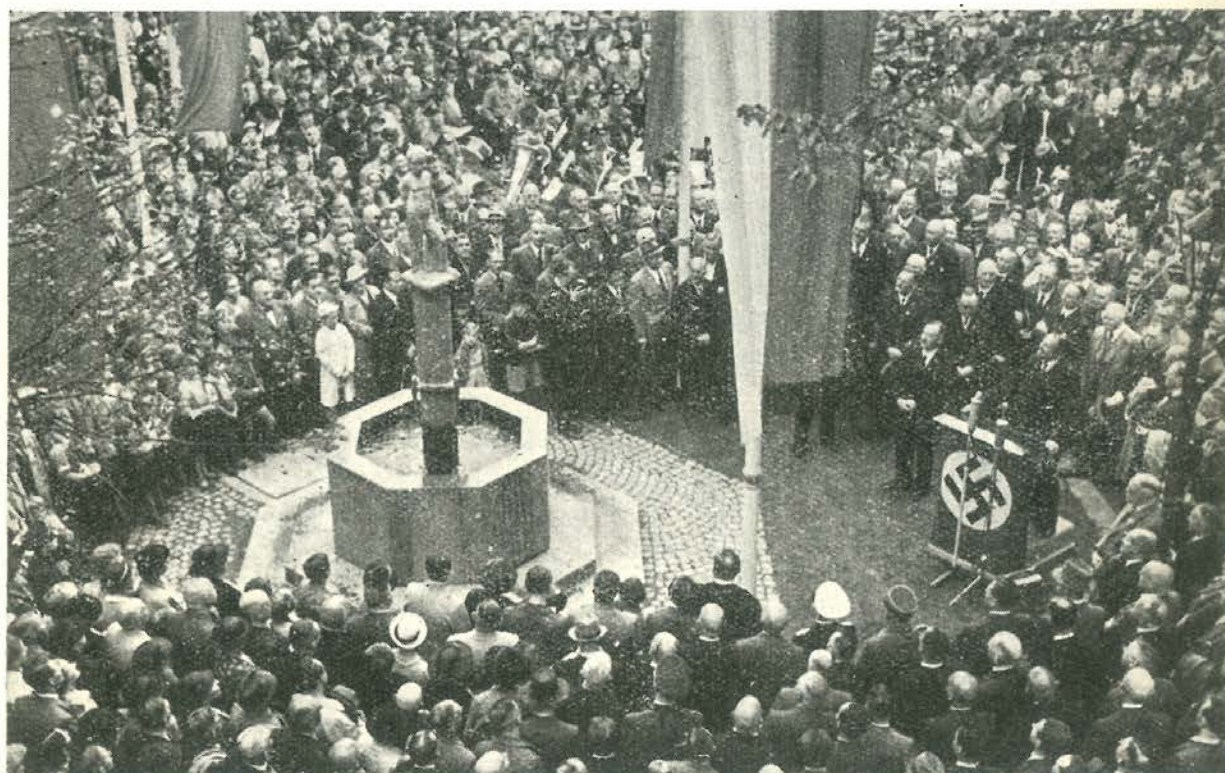
Der Vorstand des Heimatvereins
„Düsseldorfer Jonges“ e. V.



Präsident Willi Weidenhaupt Aufnahme: Photo-Menzel



Die Verlesung der Schenkungsurkunde



Oberbürgermeister Dr. Dr. Otto nimmt den Fischerbrunnen in die Obhut der Stadt Düsseldorf

Aufnahmen: Photo-Menzel, Düsseldorf, Blumenstr. 9

Auf die Worte des Präsidenten „Es falle die Hülle“ wurde der Blick auf den Brunnen freigegeben, der allgemeinen und begeisterten Anklang fand.

Oberbürgermeister Dr. Dr. Otto

gab seiner Freude über das schöne Geschenk, das eine weitere Bereicherung für Düsseldorf bilde, in herzlichen Worten Ausdruck. Es sei ein großes Verdienst des Heimatvereins „Düsseldorfer Jonges“, daß er der Bürgerschaft die Heimat nähergebracht habe. Der nationalsozialistische Staat habe die großen Werte erkannt, die in der Geschichte liegen. Das Heimatgefühl sei Voraussetzung der Heimatliebe und die Heimatliebe sei die Voraussetzung der Vaterlandsliebe; beide seien untrennbare Begriffe. „Ich freue mich“, so erklärte der Oberbürgermeister zum Schluß, „daß man einen Fischerknaben genommen hat; denn er ist Symbol der ewig jungen Stadt“. Dann übernahm er das schöne Denkmal in die Obhut der Stadt.

Mit dem Gruß an den Führer und den Liedern der Deutschen fand die Feierstunde ihren Abschluß, die von Vorträgen des Männerchors „Beethoven“ unter Leitung von Josef Bähr umrahmt wurde.

✱

Im Vereinsheim fanden sich dann die Mitglieder mit den Ehrengästen zusammen, um noch einige frohe Stunden zu verleben; der besondere Gruß galt hier dem örtlichen Hoheitsträger, Ortsgruppenleiter Tacke von der Altstadt. Die Verdienste, die sich Stadtbaurat Karl Riemann um den Brunnen erworben hat, fanden Anerkennung durch die Verleihung der goldenen Ehrennadel, während Direktor Alfred Wolf von der Trinkaus-Bank, in dessen Händen die Vorarbeiten gelegen hatten, die silberne Ehrennadel erhielt. Der Oberbürgermeister nahm hier nochmals Gelegenheit, den „Düsseldorfer Jonges“ für die vorbildliche Förderung der Heimatbelange die Anerkennung auszusprechen. Im weiteren Verlauf des Abends, dessen Leitung Franz Müller hatte, plauderte Rektor Spickhoff anregend aus der Geschichte der Altstadt und schilderte insbesondere anschaulich die Ereignisse, die sich um den Stiftsplatz herum begeben haben. Des weiteren machten sich um den großen Abend verdient unsere Mitglieder Opern-



Oberbürgermeister Dr. Dr. Otto Aufnahme: Knauer

sänger Ferdinand Erdtmann, Hans Kronenberg, Hans Wagener, Heinrich Daniel und Franz Schönenborn, die mit ihren köstlichen Darbietungen die große Festversammlung angeregt unterhielten. Bei Musik und Unterhaltung wurde der Heimatabend, der einen Ehrenplatz in der Geschichte des Vereins einnimmt, zu einem frohen Erleben.

★

Veranstaltungen des Heimatvereins „Düsseldorfer Jonges“ e. V. im Monat September 1938

Dienstag, den 6. September:

Monatsversammlung (Vereinsheim)

Dienstag, den 13. September:

Wegen Anlage einer neuen Entlüftung bleibt das Vereinsheim geschlossen. Heute treffen wir uns bei unserem Mitglied Theodor Längen im „Stern“, Kaiserstraße 30a. Es läuft zur Erinnerung an unsere 39er der Großfilm: „Die 39er und General Ludendorff“. Referent: Polizei-Hauptmann a. D. Arthur von Knoblauch.

Dienstag, den 20. September:

Herrenabend (Vereinsheim)

Dienstag, den 27. September:

Es läuft der Film vom Fischerbrunnen . . . (Vereinsheim)

Herausgeber: Verein „Düsseldorfer Jonges“ e. V. 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: Birkholz-Götte & Co., Düsseldorf. Unverlangten Einsendungen bitten wir das Porto beizulegen, andernfalls eine Rücksendung nicht erfolgen kann. Erscheint monatlich einmal. D. A. 1/38. 1100 Stück. Preisliste Nr. 3 vom 20. 8. 1937.