



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Düsseldorf und seine Bauten

Architekten- und Ingenieur-Verein <Düsseldorf>

Düsseldorf, 1904

I. Abschnitt. Einleitung: Geschichtliches über Düsseldorf.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-51126](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-51126)



ERSTER ABSCHNITT



EINLEITUNG
GESCHICHTLICHES
ÜBER DÜSSELDORF



ERSTER ABSCHNITT
VON
FRIEDRICH
GEORG MEYER
DIE PFLANZEN



○ DÜSSELDORF IM SIEBZEHNEN JAHRHUNDERT. ○

1. Lage und Bodenbeschaffenheit.^{*)}



Düsseldorf, ehemals die Haupt- und Residenzstadt des Herzogtums Berg, jetzt Hauptstadt des Regierungsbezirks Düsseldorf und Sitz der Rheinischen Provinzial-Verwaltung, liegt unter $51^{\circ} 13' 46''$ nördlicher Breite und $6^{\circ} 46' 26''$ östlicher Länge von Greenwich am rechten Ufer des Rheins, wo die Düssel in diesen mündet. Gegenüber erheben sich die Stadt Neuss und die zur Landbürgermeisterei Heerdt gehörigen Vororte Ober- und Niederkassel. Beide Ufer sind im Süden der Stadt durch die Eisenbahnbrücke bei Hamm, im Norden durch die neue Strassenbrücke, sowie durch mehrere Fähren verbunden.

Im Umkreise von rund 30 km finden wir die volkreichen Industrie- und Handelsstädte Duisburg, Essen, Elberfeld, Barmen, Mülheim a. d. Ruhr, Remscheid, Solingen, Köln, M.-Gladbach, Rheydt und Crefeld u. a. m. mit einer Gesamtbewohnerzahl von etwa 2 Millionen. Sie sind mit Düsseldorf durch zahlreiche Voll- und Kleinbahnen sehr vorteilhaft verbunden und von erheblichem Einfluss für die wirtschaftliche Bedeutung der Stadt.

Der Umfang des auf dem anliegenden Stadtplane rot umgrenzten Stadtbezirks beträgt 36,07 km, wovon 15,6 km auf die Rheinuferlänge entfallen. Sein Flächeninhalt beläuft sich auf 4868,31 ha. Ausserdem besitzt die Stadt einen in der Bürgermeisterei Gerresheim gelegenen Forst von 121,02 ha Grösse (vergl. Stadtplan H 1, 2, 3).

Die unmittelbare Umgebung des Stadtkreises bilden die mit Düsseldorf wirtschaftlich mehr oder weniger verbundenen Bürgermeistereibezirke

^{*)} Mit Benutzung eines Aufsatzes von Staatsarchivar Dr. phil. Wachter in der Festschrift der Stadt Düsseldorf zur 70. Versammlung Deutscher Naturforscher und Ärzte 1898.

von Kaiserswerth, Eckamp, Rath, Gerresheim, Eller und Benrath (Abb. 1).

Das Stadtgebiet erstreckt sich über eine weite fruchtbare Ebene; nur im Osten erheben sich an der Stadtgrenze die letzten Ausläufer des sauerländischen Ebbegebirges im Grafenberge bis zur Höhe von $+ 101$ N. N., während die ebenen Gelände auf durchschnittlich $+ 38$ N. N., der normale

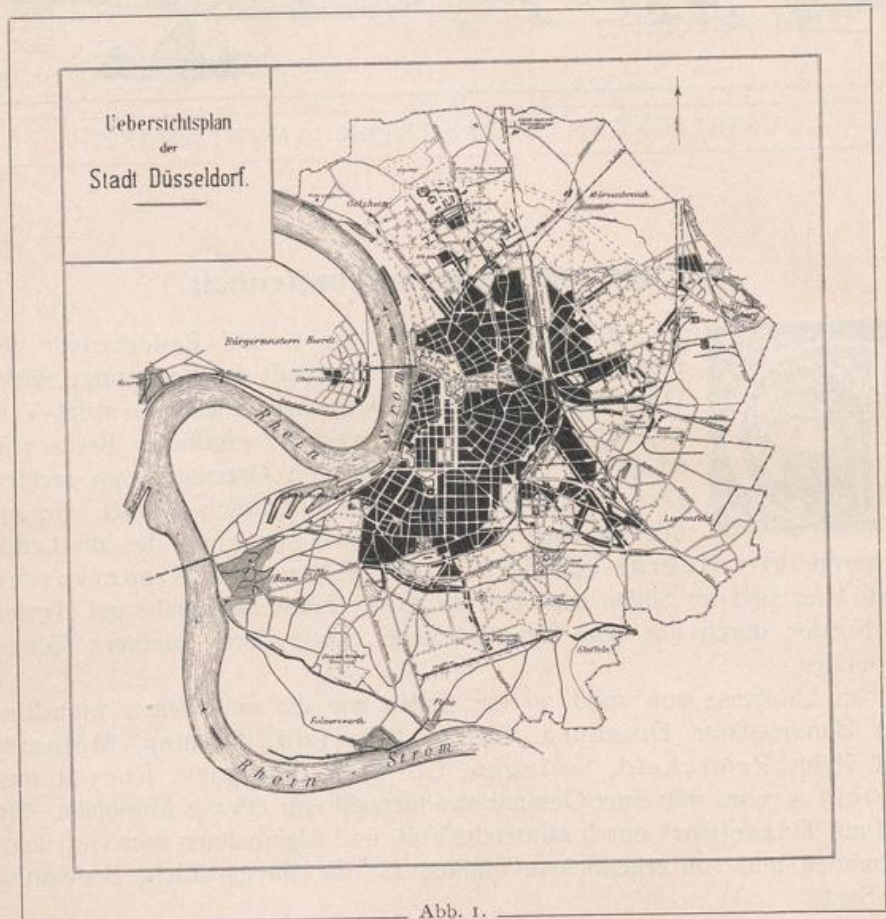


Abb. 1.

Rheinwasserspiegel auf $+ 28$ N. N. und der Nullpunkt des Düsseldorfer Pegels auf $+ 26,45$ N. N. liegen.

Die Stadtteile durchfließt, nachdem sie sich bei Gerresheim östlich von der Stadt gespalten hat, die Düssel in zwei Armen, Teiche und Ziergewässer speisend und vor dem Eintritt in das engere, bebaute Stadtgebiet 2 H.W.-Arme aussendend, den nördlichen oder den Kittelbach, der teilweise geregelt bei Kaiserswerth in den Rhein mündet, und die südliche Düssel oder Brückerbach.

Der Rhein ist zwischen den berichtigten Uferlinien bei normalem Wasserstand von + 1,55 D. P. 380 m breit. Er besitzt innerhalb der 150 m breiten Schifffahrtsrinne eine Tiefe bis zu 7,0 m und wird von Deichen eingefasst, wodurch die Stadt mit Umgebung vollständig hochwasserfrei geworden ist. Das Hochwasserbett hat im Stadtbereiche bei + 8,5 D. P. eine durchschnittliche Breite von 800 m.

Der Grundwasserstand schwankt im Norden der Stadt zwischen 29,95 und 28,25, im Süden zwischen 29,85 und 28,45 und im Osten zwischen 36,45 und 35,45 über N. N.

Das Klima ist mild, die Witterung je nach der Windrichtung namentlich im Winter leicht veränderlich. Südwest- und Westwinde herrschen vor. Die mittlere Jahrestemperatur beträgt + 8° C, die Niederschläge stellen sich im Winter auf 125–150 mm, im Sommer auf 200–250 mm.

Diese atmosphärischen Verhältnisse, vereint mit der Fruchtbarkeit des Bodens, kennzeichnen die von Natur ausserordentlich günstige Lage der Stadt. Sie zeitigten von alters her den hochentwickelten Garten- und Gemüsebau mit der Feldwirtschaft in den Aussenorten und die herrlichen Anlagen innerhalb der bebauten Stadtteile.

Düsseldorfs bevorzugte geographische Lage, die zahlreichen Verbindungen zu Wasser und zu Lande im Nah- und Fernverkehr mit der Provinz, insbesondere mit den niederrheinisch-westfälischen Montan- und Industriegebieten, dem bergischen Lande, mit dem Mittel- und Oberrhein, sowie den Niederlanden und Belgien förderten von jeher das wirtschaftliche Emporblühen der Stadt und zeitigten die Erfolge ihrer schaffensfreudigen und tatkräftigen Bürgerschaft.

Nahezu 300 verschiedene Industriezweige und Gewerbearten bilden die Quelle des Erwerbes in rund 16000 Haupt- und Nebenbetrieben. Im Jahre 1900 standen im Dienste der Hauptindustriegruppen 1275 Dampfkessel mit einer Gesamtheizfläche von rund 83000 qm. Eine Entwicklung in Handel, Gewerbe und Industrie, die ihres Gleichen sucht, hob die stille Kunst- und Gartenstadt in 30 Jahren zu einer Grossstadt vornehmster Bedeutung empor. Und welcher Zukunft sie entgegen geht, ist am besten an den als Gradmesser zu betrachtenden Gewerbe-, Industrie- und Kunstaustellungen abzulesen, die in ihren Mauern 1811, 1837, 1852, 1880 und 1902 mit steigenden, nie dagewesenen Erfolgen zum Ruhme Rheinlands und Westfalens veranstaltet wurden. Mit ihnen hat sich Düsseldorf über die Grenzen Deutschlands hinaus einen europäischen Ruf erworben.

Geologisch ist die Stadt an dem östlichen Ufer des niederrheinischen Kreidemeeres gelegen, dessen Grenzen sich zwischen Mülheim a. d. Ruhr, Siegburg, Bonn, Euskirchen und Aachen annähernd mit denjenigen des späteren niederrheinischen Tertiärdeltas decken, das seine Entstehung dem Rhein in Gemeinschaft mit der Maas verdankt. Während sich nach Westen und Norden Tertiärablagerungen ungemessen ausbilden, erstreckt sich östlich angrenzend im Gebiete der Ems und Lippe die obere Kreide des Beckens

von Münster, woran sich nach Süden fortschreitend das südlich vom mittleren Devon umfasste Deckgebirge des rheinisch-westfälischen Carbons im Gebiet der Emscher, Ruhr und Wupper anschliesst (Abb. 2).

Ein Querschnitt, nach der Linie Hilden, Mülheim a. d. Ruhr, Vreden und Enschede aus Bohrungen vom Generaldirektor Schulz-Briesen entworfen, lässt den oberdevonischen Grundstock zwischen Hilden und Kettwig erkennen, der die Grundlage für den Aufbau der jüngeren Schichtenreihe bildet. Südlich von Hilden ist die Einlagerung des niederrheinischen Tertiärs angedeutet. Bei Kettwig tritt der Kulm oder Kohlenkalk zu Tage, dann folgt bis Mülheim a. d. Ruhr der flötzleere Sandstein, dem das produktive Carbon aufgelagert ist, das zunächst ebenfalls zu Tage tritt, im weiteren Verlaufe jedoch unter dem Deckgebirge verschwindet.

Der Untergrund des Stadtgebietes besteht aus mächtigen Lagen von tertiärem Sande, Kies und Ton, überdeckt von diluvialen Schichten verschiedener Stärke. Diese enthalten wiederum Kies, Sand und Lehm von vorzüglicher Beschaffenheit, die allerwärts gewonnen und als Baumaterialien verarbeitet werden. Auf diese ausgedehnten Ablagerungen gründet sich die in hohem Rufe stehende Porzellan-, Ziegel-, Tonwaren- und Kunststeinindustrie der Stadt.



2. Geschichtliche Entwicklung.



In einer Urkunde des Papstes Hadrian IV. vom 23. Mai 1159 wird Düsseldorf zum erstenmal geschichtlich erwähnt, durch die dem Ursulastifte zu Cöln die Erhebung von 5 Schillingen Duisburger Münze in Düsseldorfia bestätigt wird. Der Ursprung der Stadt dürfte in einem Fischerdorf grauer Vorzeiten zu suchen sein. — Herren von Grund und Boden der damaligen Niederlassung waren die wahrscheinlich aus der Maasgegend stammenden Altfr. eien von Tyvern oder Tevern, denen auch die Güter Monheim und Himmelgeist gehörten.

1189 trat der wahrscheinlich kinderlose Arnold von Tevern sein Allodium gegen 100 Mark Silber an den Grafen Engelbert I. von Berg ab. Diesem Grafen, einem Sprössling des nach seiner Stammburg bei Oldenthal benannten Dynastengeschlechts vom Berge, und seinen Nachfolgern gelang es, mit Unterstützung des Kaisers Friedrich Barbarossa, seine Hausmacht ansehnlich zu vergrössern und den Landbesitz am rechten Rheinufer auszudehnen. Um ihn auch zu behaupten und an der wichtigen Verkehrsstrasse des Rheinstromes einen festen Stützpunkt gegen das benachbarte Kurcöln zu gewinnen, hatten die Grafen von Berg wiederholte, aber vergebliche Versuche gemacht, unterhalb Cölns gelegene Orte, wie Monheim u. a., mit Wall und Graben zu befestigen. Erst als es den verbündeten nieder-rheinisch-westfälischen Territorialherren in der Schlacht bei Worringen am

5. Juni 1288 gelungen war, den kurcölnischen Erzbischof Siegfried von Westerburg zu besiegen, konnte Graf Adolf V. von Berg diese Niederlage ausnutzen, um den alten kurcölnischen Stützpunkt gegen Berg, die Burg Zons am linken Rheinufer, zu zerstören und sich am rechten Ufer festzusetzen.

Er verlieh mittels Urkunde vom 14. August desselben Jahres, nach Muster des von ihm zwei Jahre vorher zur Stadt erhobenen Ratingen, Düsseldorf städtische Freiheiten, also Steuerfreiheit und Zollexemption, sowie das Recht der Schöffenwahl und eigene Gerichtsbarkeit. In diese Freiheiten waren auch die Besitzungen der Ritter Adolf von Flingern und Ruprecht von Pempelfort mit einbezogen. Gleichzeitig erwarb Graf Adolf V. das Geleit auf dem Rheine und dem Leinpfad innerhalb seiner Landesgrenzen.

Zur weiteren Entwicklung der neuen Stadt und Beruhigung ihrer Geistlichkeit und Bevölkerung über die Gefangensetzung des Cölnener Erzbischofs trug die Errichtung eines geistlichen Kollegiums wesentlich bei, nachdem schon 1206 vom benachbarten Bilk eine unabhängige Pfarrei für Düsseldorf

bewirtschaftet sollte, wofür er seinen Schutz und städtische Freiheiten gewährte. Zehn Jahre später wurde das Kirchdorf Hamm unter den gleichen Bedingungen in den Stadtverband aufgenommen, 1377 auch der Duisburger Rheinzoll nach Düsseldorf verlegt.

In Erkennung der Wichtigkeit Düsseldorfs wegen seiner günstigen geographischen Lage am Rhein und in Erwägung der zukünftigen Bedeutung der Stadt als Mittelpunkt der Herzogtümer Berg und Jülich — die Vereinigung erfolgte unter Herzog Adolf 1423 — erhob Herzog Wilhelm Düsseldorf zu seiner steten Residenz. Unter seiner Regierung dehnte sich die Stadt um das Dreifache ihres Bestandes zur Zeit Graf Adolfs V. aus und gedieh durch weitgehende innere Entwicklung. Ganz besondere Sorgfalt liess der

Den Grafen von Berg wurde am 24. Mai 1380

von König Wenzel aus Dankbarkeit für die Unterstützung in dem kirchlichen Schisma die Herzogswürde verliehen. Der erste Herzog Wilhelm (1360—1408) vereinigte im Frühjahr 1384 die angrenzenden Ortschaften Golzheim, Derendorf und Bilk unter der Bedingung mit der Stadt, dass die Landbevölkerung hereinziehen,

Häuser erbauen und von da aus ihre Güter



Alte Ofenplatte mit dem Wappen von Jülich-Cleve-Berg.

Herzog der Kollegiatkirche angedeihen. Zahlreiche Dotationen rühren von ihm her. Aus den alten Stiftskirchen zu Siegburg, Cöln und selbst weiter gelegenen Orten liess er Reliquien, Paramente und Manuskripte herbeiholen; auch setzte er ständige Renten zur Erhaltung und Vermehrung des Kirchenschatzes aus. Die Stiftspfarrkirche wurde zur herzoglichen Familienkirche bestimmt, wofür bisher die Ordenskirche zu Altenberg, eine Stiftung der alten Dynasten von Berg, gegolten hatte.

Wilhelms Nachfolger, Herzog Wilhelm II. († 1511), hinterliess aus seiner zweiten Ehe mit Sibylla von Brandenburg, Tochter des Kurfürsten Albrecht Achilles, eine Tochter Marie, die durch ihre Heirat mit Johann III., dem Erben von Cleve, Mark und Ravenstein, die Herzogtümer Jülich, Cleve, Berg vereinigte. Ihr Sohn und Nachfolger war Wilhelm der Reiche (1539—1592), und mit dessen Sohn und Nachfolger Johann Wilhelm (1592—1609), der dieser letzte, im Wahnsinn endende Spross des Hauses, der sich das Marmordenkmal in der Stiftskirche errichten liess und an jeder

Seite dieses Kunstwerks einen Altar zu seinem und seiner Vorfahren Angedenken stiftete, erst viele Jahre später (1628) dort seine Beisetzung fand. Eine Tochter Wilhelms des Reichen, Anna, hatte den Pfalzgrafen Philipp Ludwig von Neuburg geheiratet, woher sich nun Pfalz-Neuburg in den Mitbesitz der Jülich-schen Erblande setzte. Der diesem Hause entsprossene Pfalzgraf Wolfgang Wilhelm, in dessen Regierungszeit der dreissigjährige Krieg wütete, konnte trotz strenger Neutralität das Land und die Stadt Düsseldorf nicht vor den ganz Deutschland erschütternden Leiden bewahren.



Siegel des Herzogs Carl Theodor v. Pfalz-Zweibrücken
Jülich-Cleve-Berg.

Unter seinem im Erbe folgenden Sohne Philipp Wilhelm fand die Vereinigung der Kurpfalz mit den drei Grafschaften Jülich, Cleve und Berg statt.

Von ganz besonderem Glanz und eine Epoche in Düsseldorfs Entwicklung zur Kunststadt war die Regierung von Wolfgang Wilhelms zweitem Nachfolger Johann Wilhelm (1696—1717), bekannt unter dem volkstümlichen Namen Jan Wellem, dessen Reiterstandbild, von Grupello gegossen, den Marktplatz der Stadt ziert. Dieser Kurfürst berief die namhaftesten Künstler

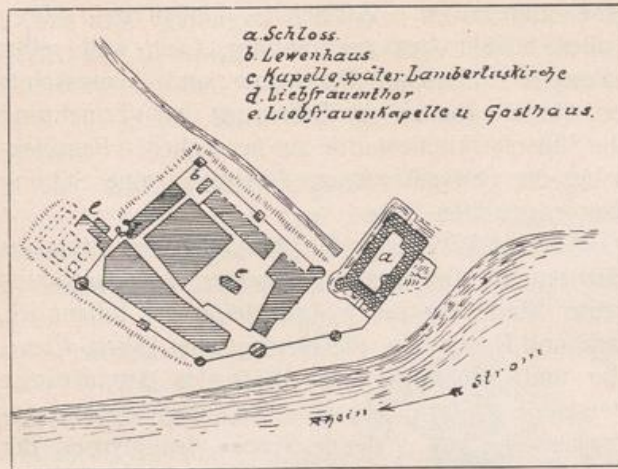


Abb. 3. Düsseldorf um 1288 zur Zeit seiner Stadterhebung.

Mannheim gebracht, jedoch auf Betreiben der Stände nach dem Friedensschluss für Düsseldorf wieder gewonnen. 1805 erfolgte ihre Fortführung nach Kirchheim-Boland und von dort nach München, wo sie jetzt als der kostbarste Teil der Pinakothek aufbewahrt wird, nachdem Preussen 1871 zugunsten der Krone Bayerns endgültig darauf verzichtet hat. Der Wert der Galerie wurde damals zu 2100 000 Talern angegeben.

Unter Jan Wellem entwickelte sich die Stadt ganz wesentlich, indem u. a. allen Zuzüglern, die sich innerhalb der Wälle anbauten, das Bürgerrecht unentgeltlich gewährt und auf 30 Jahre Steuerfreiheit zugebilligt wurde. Zur Belebung von Handel und Wandel berief der Fürst einen Kommerzrat und richtete Fahrposten bis nach Nymwegen ein.

Dem Bruder Jan Wellems, Carl Philipp († 1743), folgte Carl Theodor aus der Sulzbacher Linie des pfalzgräflichen Hauses in der Regierung. Dieser residierte in München und besuchte seine bergische Residenzstadt nur zweimal in der langen Zeit seiner Herrschaft. Trotzdem war seine Regierung vom segensreichsten Einflusse auf Düsseldorf, wo

ihm der Graf von Goltstein als Statthalter tatkräftig zur Seite stand. Von den vielfältigen Neuschöpfungen verdient hier die Maler-, Zeichen- und Baukunst-Akademie (1767) und die erste Anlage des Hofgartens genannt zu werden.

In den letzten Jahren der Regierungszeit Carl Theodors hatte mit dem Niederrhein auch Düsseldorf unter den Einflüssen der



Abb. 4.

Das alte Zolltor.



Abb. 5.

Das alte Ratinger Tor.

französischen Revolution schwer zu leiden. Auch trat am 28. Februar 1784 der Rhein zu noch nicht dagewesener Höhe aus seinen Ufern, zerstörte die Deiche bei Himmelgeist und überschwemmte die ganze Stadt mit Ausnahme einiger altstädtischer Strassen. Die Wasserhöhe ist heute noch in der Treppenhalle des alten Rathauses vermerkt. — Die kriegesischen Ereignisse

am Ende des 18. Jahrhunderts zerstörten Wohlstand und Handel, Stadt und Land gerieten in Schulden. 1794 wurde die Festung von den französischen Truppen bombardiert und in Besitz ge-

nommen. Der Schaden betrug 500 000 Taler. Die Franzosen lagen von 1795—1801 hier im Quartier, und die von ihnen unternommenen neuen Festungs- und Batteriebauten verschlangen 6 Millionen Livres.

Nach Carl Theodors Tode am 16. Februar 1799 folgte Max Joseph von Pfalz-Zweibrücken, der durch den Apanagialrecess vom 30. November 1803 die Verwaltung des Herzogtums Berg seinem Schwager Wilhelm von Bayern übertrug. Bayern wieder trat das Herzogtum am 15. März 1806 an Napoleon I. ab, der es unter Hinzunahme der rechtsrheinischen Teile des von Preussen in Besitz genommenen Herzogtums Cleve und des Fürstentums Nassau-Oranien unter Erhebung zum Grossherzogtum seinem Schwager Joachim Murat überwies, mit dem die französische Verwaltung einzog. Auf dem Wiener Kongresse 1815 endlich fiel das Grossherzogtum Berg an Preussen.

Die vom König Friedrich Wilhelm III. von Preussen vollzogenen Patente über die Besitzergreifung des Herzogtums Niederrhein, der Herzogtümer Cleve, Berg, Geldern, des Fürstentums Moers und der Grafschaften Essen und Werden wurden mit einer Proklamation am 5. Mai 1815 in Düsseldorf bekannt gegeben.

Für die Stadt brachte der Übergang an Preussen zunächst manche Verluste. Bisher war sie Residenz der Landesfürsten und Sitz der Regierung mit den obersten Verwaltungsbehörden des Landes gewesen. Auch während der Fremdherrschaft waren in Düsseldorfs Mauern fast alle Behörden des vergangenen Grossherzogtums geblieben. Nach der Einverleibung jedoch gingen die beiden,



Abb. 6.

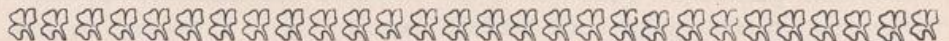
Das alte Flinger Tor.

die höheren Verwaltungszweige in sich vereinigenden Ministerien und der Staatsrat ein, andere Behörden mit zahlreichem Personal wurden in die Städte Coblenz, Bonn, Cöln und Münster verlegt.

Die Wiederherstellung der Kunstakademie bildete nur einen ungenügenden Ersatz für die zahlreichen Einbussen. Der Wohlstand der Bevölkerung konnte sich nicht heben und Handelsstockungen traten recht fühlbar ein. Englische Waren beherrschten den Markt und schädigten die heimischen Industrien aller Art. Die fernere Zeit brachte dann aber unter der gesunden und starken Politik der Preussenkönige einen unerwarteten, sich fort und fort steigernden Aufschwung in allen Verhältnissen. Ihnen ist das dauernde Aufblühen Düsseldorfs zu danken, das recht deutlich in der grossen Kunst-, Gewerbe- und Industrie-Ausstellung des Jahres 1902 zum Ausdruck kam.



Abb. 7. Das ehemalige Berger Tor.



3. Baugeschichte bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. *)



Als Düsseldorf 1288 mit Wällen und Gräben befestigt wurde, umfasste das Stadtgebiet nur 4½ ha und beschränkte sich auf die noch jetzt die „alte Stadt“ genannte Strasse, die Levingasse, später Liefergasse genannt, die vom Oberkellereigebäude, dem sogenannten Leven- oder Lieferhause, nach der Lambertuskirche führende Gasse und die nur auf der Ostseite bebaute, gegen den Rhein mit Mauer umwehrte Krämerstrasse (Abb. 3).

Im Laufe des 14. Jahrhunderts vergrösserte sich die Stadt allmählich nach Süden. Die Mühlengasse, die Kurze Strasse, die untere Bolkerstrasse und ein Teil des Burgplatzes wurden angebaut und die „neue Stadt“ genannt.

Diesem Aussenbezirke reihten sich 1384 die Dorfschaften Golzheim, Derendorf und Bilk und 10 Jahre später das Dorf Hamm an.

Der weitere Ausbau der Stadt vollzog sich, als im Jahre 1394 der Raum zwischen der südlichen Düssel, dem Rheine und der neuen Stadt zur Bebauung frei gegeben wurde. Es entstanden die Flinger-, Berger- und Rheinstrasse, sowie andere in rascher Folge, indem den Anbauenden 1395 die Ermächtigung verliehen wurde, zur Deckung der Baukosten von allem durchgehenden Fuhrwerk Pflaster- und Brückenzoll zu erheben. Die neuen inneren Stadtteile umgab man gleichzeitig mit Mauern und Gräben.

Nach dieser südlichen Erweiterung erfuhr die Stadt 1443 eine umfangreiche Vergrösserung nach Osten durch die Neubrück-, Hunsrück- und Mittelstrasse.

Auch in der „alten Stadt“ vollzogen sich durch Einwanderung der Kreuzbrüder erhebliche Veränderungen. Die Kreuzbrüderkirche mit Kloster wurde an der Ratingerstrasse erbaut, das alte Hospital wurde von hier in einen Neubau an der Ecke Flinger- und Mittelstrasse verlegt. Aus ihm ging das unter

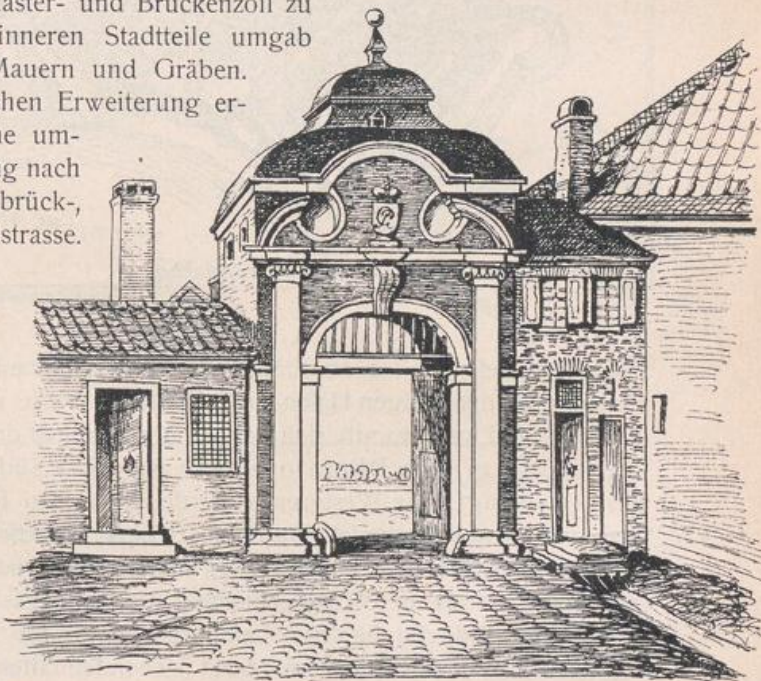


Abb. 8.

Das ehemalige Rheintor.

*) Mit Benutzung einer Abhandlung von Ottomar Moeller in der Festschrift des Geschichtsvereins vom Jahre 1888 zum 600 jährigen Jubiläum der Stadt Düsseldorf.

dem Namen Hubertuskrankenhaus in der jetzigen Neusserstrasse noch vorhandene, 1772 errichtete neue Hospital hervor. Im Laufe weiterer zwei Jahrhunderte vergrösserte sich das bebaute Stadtgebiet um ungefähr das Fünffache des ursprünglichen Umfanges. Die nördliche Grenze bildete, vom nordwestlichen Zollturm (Abb. 4) am Rhein ausgehend, der damals noch unbebaute, hinter den Gärten der Altstadt hinführende Weg zum Eiskellerturm. Die Ostgrenze erstreckte sich von hier bis zum Turm am Stadtbrückchen und wurde vom Mühlengässchen, der Ratinger Mauer und einem hinter den Gärten der Hunsrückenstrasse bis zur Wallstrasse führenden Wege, der späteren Neustrasse, gebildet. Wie am Ende der Ratingerstrasse (Abb. 5), stand auch am Ausgange der Flingerstrasse ein fester Torturm (Abb. 6) und zwischen beiden, in der Gegend des jetzigen Friedrichsplatzes, ein vorgeschobener Festungsturm. Die

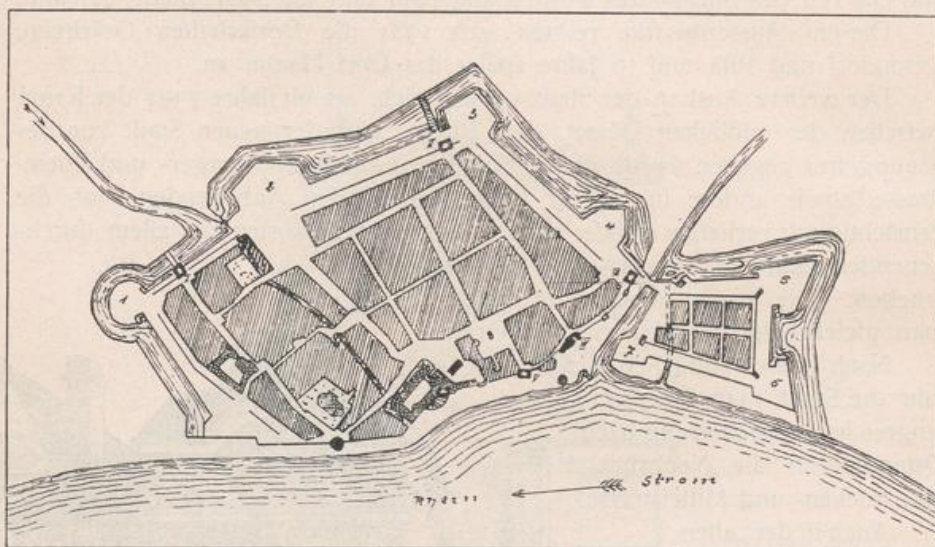


Abb. 9.

Düsseldorf im Jahre 1620.

Südgrenze lief vom Tor am Stadtbrückchen in südwestlicher Richtung bis zur Vereinigung der jetzigen Hafen- und Akademiestrasse, wo das erste Bergertor (Abb. 7) stand, und wandte sich von da nordwestlich durch die Akademie- und Rheinstrasse zu dem Rheintore (Abb. 8). Diese Südgrenze war durch zwei Türme befestigt. Die Westgrenze wurde durch den Rhein und den westlich noch unbebauten Marktplatz, durch das Schloss und die Krämerstrasse gebildet.

Von den öffentlichen Bauwerken dieser annähernd drei Jahrhunderte umfassenden Periode der Baugeschichte Düsseldorfs bis 1600 sind ausser dem Turme der Bilkerkirche, der Lambertus- und der Kreuzherrnkirche, dem Schlossturm, sowie dem am Markt stehenden alten Rathause nur geringfügige Reste auf uns gekommen. Eine Anzahl von Privathäusern aus jener Zeit, wie am Burgplatze, in der Kurze- und Bolkerstrasse mit den Jahreszahlen 1584, 1589, 1595 u. a. m. sind aber bis heute erhalten geblieben.

Die von 1614–1620 unternommene Erweiterung der Befestigungen liess die bisher als Wallgänge dienende Neu- und Wallstrasse, sowie den Parade-, jetzigen Friedrichplatz, entstehen. Vor den Wällen wurden vier Bastionen: am Eiskeller-, am Ratinger-, Flinger- und Bergertore angelegt, ferner die Zitadelle durch zwei Bastionen verstärkt und durch eine neue Brücke mit der Stadt verbunden (Abb. 9).

Der Umfang der Stadt betrug im Jahre 1620 26,6 ha. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts entstanden die Hafen- und Zitadellstrasse mit



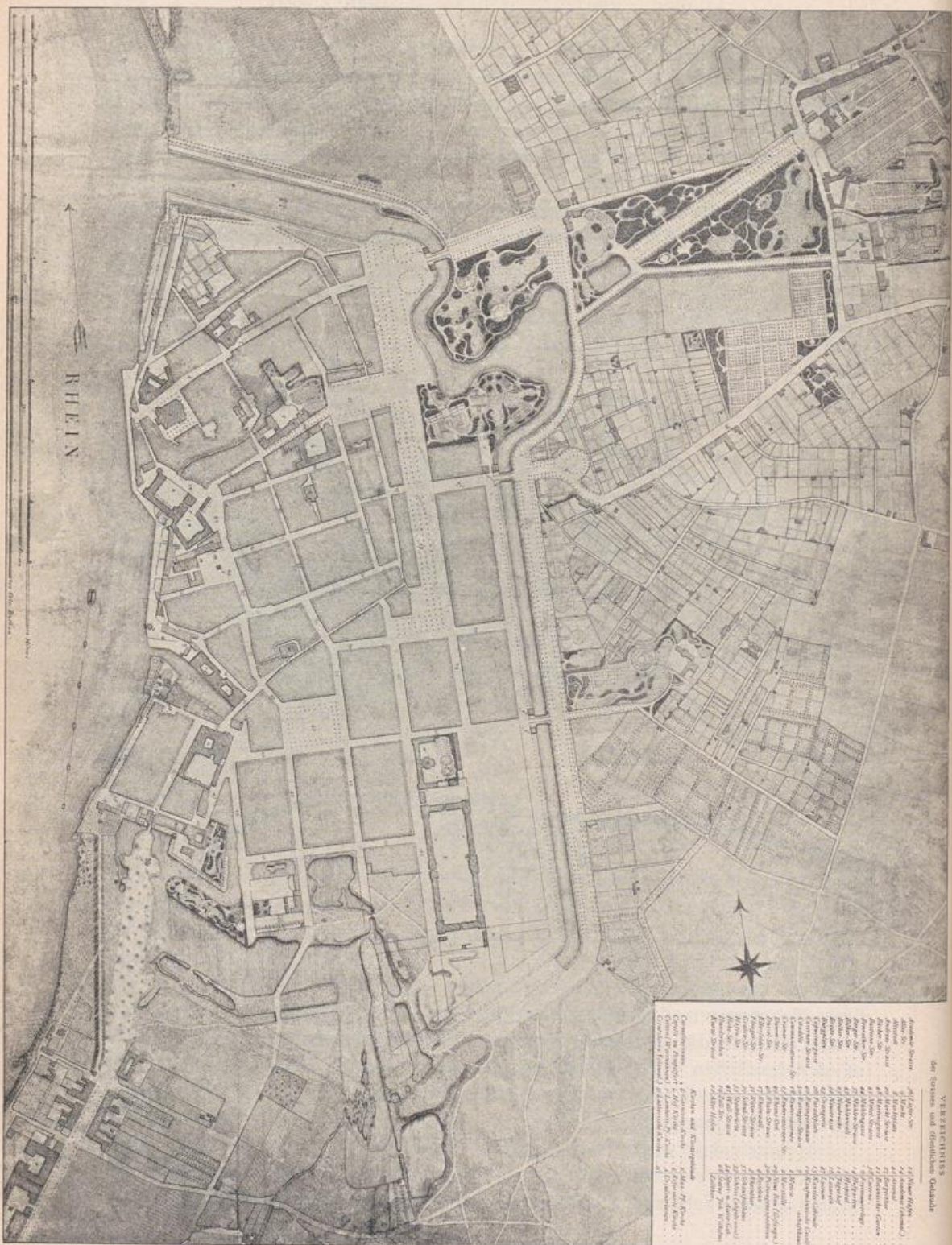
Abb. 10.

Düsseldorf im Jahre 1788.

ihren Nebengassen, die Dammstrasse und im Jahre 1709 die jetzige Neusserstrasse, damals die „Neustadt“ genannt. Hierauf trat ein längerer Stillstand in der baulichen Entwicklung ein, indessen wurden mehrere öffentliche Gebäude, wie z. B. das Galeriegebäude, der Marstall, das Gouvernementshaus und der Jägerhof errichtet.

Als im Jahre 1787 durch weiteres Hinausschieben der Festungswerke nach Südosten die bisherige Umwallung zwischen Flinger- und Bergerbastion entbehrlich ward, wurde nach Schleifung derselben ein neues Stadt-

Abb. II.



Düsseldorf im Jahre 1809.

viertel, die Carlsstadt, geplant. Indem die Regierung die Auffüllung und den Bau der Strassen ausführen liess, machte der Stadtteil grosse Fortschritte, so dass die Carlsstadt 1791 bereits 86 Häuser zählte. Der befestigte Umfang der Stadt betrug jetzt etwa 70 ha (Abb. 10).

Mit der im Friedensschlusse zu Luneville 1801 festgesetzten Schleifung der Festungswerke beginnt für Düsseldorf die neuere Entwicklungsgeschichte (Abb. 11).



4. Die Entwicklung der Stadt Düsseldorf im 19. Jahrhundert, dargestellt nach den Stadterweiterungsplänen.



Die Entwicklung Düsseldorfs zur Grossstadt fällt vollständig in das 19. Jahrhundert: in dieses Jahrhundert trat die Stadt ein mit 16000 Einwohnern, sie verliess es mit über 200000. Der erste Stadterweiterungsplan vom Jahre 1831 erweiterte das Stadtgebiet auf eine Fläche von 98,6 ha, der letzte vom Jahre 1885 auf eine Fläche von 2400 ha. Diese räumliche Entwicklung an der Hand der Stadterweiterungspläne zu schildern, ist der Zweck dieses Abschnittes, wobei jedoch nur die Hauptgrundzüge hervorgehoben werden sollen; ein Eingehen auf Einzelheiten, insbesondere eine Beschreibung der wachsenden Stadt nach der baukünstlerischen Seite der Hochbauten hin, ist als ausserhalb des Rahmens der folgenden Abhandlung liegend angesehen worden.

a) Allgemeine Bemerkungen über die Entwicklung Düsseldorfs.

Im heutigen Stadtbild Düsseldorfs erinnert nichts mehr daran, dass die Stadt ehemals Festung gewesen ist. Die frühere halbkreisförmige Umwallung ist in den Gartenanlagen im Norden und Süden, sowie in den Strassenzügen Königsallee und Alleestrasse, Anlagen und Strassen, die den Platz der früheren Festungswerke einnehmen, kaum noch zu erkennen; auch die Entwicklung der Stadt über die genannten Anlagen und Strassen hinaus zeigt nicht die bei andern ehemaligen Festungen so deutlich hervortretende Form von konzentrischen Ringen. Das Fehlen dieser konzentrischen Entwicklung Düsseldorfs dürfte darin seinen Grund haben, dass die grosse Landstrasse von Süden nach Norden (heute Cölner-, Pempelforter-, Duisburger- und Kaiserswertherstrasse), die kurz vor der Stadt noch die Landstrassen von Süd- und Nordosten (heute Erkrather- und Münsterstrasse) aufnahm, nicht durch die alte Stadt, sondern in einer Entfernung von fast einem Kilometer an den früheren Festungswerken vorbei führte. In Düsseldorf fehlte daher die an solchen Landstrassen strahlenförmig von innen nach aussen fortschreitende Bebauung, die im weiteren Verlauf auf die zwischen diesen Strassen liegenden Sektoren übergriff, und deren spätere Verbindung durch Ringstrassen sich als natürlicher Abschluss und zur Verteilung des

Verkehrs ergab. An Stelle dieser gewissermassen organischen Entwicklung von einem Mittelpunkte aus tritt in Düsseldorf ein Beginn der Bautätigkeit an mehreren Punkten, zum Teil in grösserer Entfernung vom Herzen der Stadt, und die Aufgabe der Stadterweiterung bei wachsendem Umfange der Stadt war es, die so entstandenen neuen Viertel zu einer Einheit zu verschmelzen: eine Aufgabe, die nicht immer gelöst ist und gelöst werden konnte.

Diese mangelnde Einheitlichkeit in der Entwicklung der Stadt ist nicht ohne Folgen für den städtischen Verkehr geblieben. Wegen des Fehlens durchgehender Strassen fehlte die Belebung des Stadtverkehrs im Innern, es fehlte die Rückwirkung, die bei einem allseitigen gleichmässigen Wachstum der Stadt das Wachstum an den Grenzen auf die innere Stadt ausübt. Insbesondere aus diesem Grunde wurde die mangelnde direkte Verbindung der Stadt mit ihrer näheren und fernerer Umgebung im Norden und Süden in den zur Ausarbeitung des Stadterweiterungsplanes anfangs des vorigen Jahrhunderts gebildeten Kommissionen häufig beklagt.

An Versuchen, diesem Mangel abzuhelpen, hat es nicht gefehlt. So findet sich in einem Bebauungsplan des Regierungs- und Baurats v. Vagedes aus dem Jahre 1825 der Vorschlag, die Alleestrasse über den Napoleonsberg *) bis zum sogenannten Luftballon an der Ecke der jetzigen Kaiser- und Nordstrasse durchzulegen, um die von Norden kommende Strasse in die innere Stadt einzuführen. Ebenso ist in dem genannten Plan die bei Anlage der Karlsruh bereits in Aussicht genommene Verbindung der Kasernen- und Hunsrückenstrasse vorgesehen, um die damals in Fortsetzung der Kasernenstrasse nach Süden projektierte neue Strasse über Stürzelberg bis ins Herz der Stadt zu bringen. Endlich ist in jenem Plan auch eine Verlängerung der Benratherstrasse über die Königsallee nach Osten zwecks Verbindung mit den Strassen ins Bergische Land, nach Westfalen und nach Süden in Aussicht genommen. Die Durchführung der Alleestrasse nach Norden scheiterte jedoch an dem Widerspruch der städtischen Behörden, der begreiflich erscheint, weil die Strasse zur Bildung neuer Bauviertel im Hofgarten dienen sollte. Die Durchführung der Strasse ohne Bebauung wäre sehr zu begrüssen gewesen, und der Ansicht von Vagedes', „dass diese Strasse den allgemeinen Verkehr fördern würde und zugleich eine seltene Grösse und Pracht entfalte“, kann man nur zustimmen. Die Verbindung des Stadttinnern mit dem Norden ist heute noch mangelhaft, denn die erste durchgehende Verbindungsstrasse, die Hofgarten- und Kaiserstrasse, liegt fast ein Kilometer vom Rheine entfernt. Die gegen Mitte des vorigen Jahrhunderts angelegte Scheibenstrasse hat als Entlastungsstrasse niemals eine Bedeutung erlangt und einen nennenswerten Verkehr nicht erhalten; vor und während der Ausstellung 1902 ist diese Strasse über ein Jahr ohne Nachteil für den durchgehenden Verkehr gesperrt gewesen.

*) »Ein Hügelchen«, heisst es in dem Erläuterungsbericht, »das weder zweckmässig noch schön genannt zu werden verdient, und das in derselben Weise, wie es entstand, auch abgeändert werden kann.« Der Napoleonsberg ist bekanntlich aus dem Aushub des früheren Sicherheitshafens aufgeschüttet worden. Der Plan von v. Vagedes ist leider nicht mehr aufzufinden.

Der Durchbruch der Kasernenstrasse zur Hunsrückenstrasse ist ebenfalls nicht ausgeführt worden; er hat auch an Bedeutung verloren, da die Strasse nach Süden über Stürzelberg (Himmelgeist) nicht in der Fortsetzung der Kasernenstrasse, sondern der Allee- und Breitestrasse zur Ausführung gekommen ist (Friedrichs- und Brunnenstrasse). An Verkehrsbedeutung steht diese Strasse hinter der alten Strasse nach Süden, der jetzigen Cölnerstrasse, auch weit zurück.

Desgleichen ist die von v. Vagedes geplante Durchführung der Benratherstrasse nach Osten und deren Verbindung mit den vorgenannten Hauptlandstrassen, obgleich sie den einmütigen Beifall der städtischen Behörden gefunden hat, nicht zur Wirklichkeit geworden.

Die einzige grosse Strasse, die von alters her in das Innere der Stadt führte, war die von Osten kommende, aus dem bergischen Lande (Grafenberger Chaussee und Schadowstrasse). Nachdem ihre frühere direkte Verbindung mit der Flingerstrasse infolge Anlegung der Festungswerke unterbrochen worden war,^{*)} erreichte sie mit dem Umwege über Elberfelder-, Kommunikations- und Bolkerstrasse die innere Stadt. Der Durchbruch der Schadowstrasse zur Königsallee erfolgte im Jahre 1866, die weitere Fortsetzung bis zur Alleestrasse, die Bazarstrasse, wurde 1874 hergestellt, der Durchbruch von der Flingerstrasse zur Alleestrasse ist im Jahre 1897 ausgeführt worden.

Die Nachteile, die der Stadt in früheren Zeiten das Fehlen durchgehender Verkehrsstrassen gebracht hat, sind heute, nachdem die genannten Strassen in den Bereich der weiter entwickelten Stadt aufgenommen sind, für die Stadt als Ganzes wesentlich abgeschwächt; sie treten noch in Erscheinung beim Strassenbahnnetz, das einen wenig einheitlichen Charakter zeigt und trotz mehrfacher Parallellinien keine genügend zahlreichen direkten Verbindungen der einzelnen Verkehrszentren aufweist. Die Randstrassenzüge der früheren Stadterweiterungen: Königsallee—Haroldstrasse, Duisburgerstrasse—Jakobistrasse—Tonhallenstrasse—Oststrasse, sind zu Durchgangsstrassen der erweiterten Stadt geworden.

Die Verschiebung des geschäftlichen Schwerpunktes aus der Altstadt an die Kreuzungspunkte der Hauptlandstrasse von Osten mit der Hauptlandstrasse von Süden nach Norden und den neuen süd-nördlichen Durchgangsstrassen Königsallee und Jakobi—Tonhallenstrasse, also in den Strassenzug Wehrhahn bis Corneliusplatz, dürfte auch eine Folge des Fehlens durchgehender Verkehrslinien in der inneren Stadt sein.

b) Der erste Stadterweiterungsplan vom Jahre 1831.

Die erste Anregung zur Aufstellung eines Stadterweiterungsplanes auf dem Gelände der im Jahre 1801 geschleiften Festungswerke gab die Verfügung der Königlichen Regierung vom 12. Juni 1827 an die Stadt, in der mitgeteilt wurde, dass von der Staatsverwaltung eine Summe von 48 000 Talern zur Vollendung der Schleifungs- und Verschönerungsarbeiten der

^{*)} Das früher am Ausgang der Flingerstrasse stehende Tor ist Mitte des sechzehnten Jahrhunderts an das Ende der Kommunikationsstrasse verlegt worden.

Stadt überwiesen worden sei. Bereits früher (1808—10) war die Alleestrasse angelegt, ebenso fällt die Anlage der Kaiserstrasse in jene Zeit. Die Verfügung der Königlichen Regierung bezeichnete als Aufgabe der für die Planbearbeitung zu bildenden Kommission die Feststellung eines Stadtbauplans unter Zugrundelegung der bereits früher durch den Regierungs- und Baurat v. Vagedes und den Garteninspektor Weyhe bearbeiteten Pläne, sowie eines Planes zur Verschönerung der Umgebung der Stadt. Die Kommission, der die beiden vorgenannten Techniker angehörten, arbeitete den Plan aus; nach Begutachtung durch die Stadtvertretung erhielt er im Jahre 1831 die Königliche Genehmigung. Der seinerzeit in Kupfer gestochene Plan ist in Abb. 12 dargestellt.

Nach dem Plan wurde der neue Stadtbering begrenzt nördlich vom früheren Sicherheitshafen bis zum Ratinger-Tor, östlich von den Wasseranlagen der Landskrone und des Stadtgrabens, südöstlich ebenfalls vom Stadtgraben, der damals in offenem Lauf vom Ende der Königsallee bis zum südlichen Ende der Kasernenstrasse zog, weiter vom Schwanenspiegel und einer der jetzigen Kavalleriestrassen folgenden Linie, südlich durch einen Verschluss im Zuge der jetzigen Fürstenwallstrasse bis zum Rhein. Ausserhalb dieses Berings wurden noch Baulinien festgestellt in der südlichen Verlängerung der Kasernenstrasse (Elisabethstrasse), für die Neusserstrasse und die Jägerhofstrasse. Es fehlt also eine durch Baulinien festgestellte Verbindung mit den grossen Landstrassen nach Norden und Süden; nicht einmal für die Shadow- und Hofgartenstrasse, an denen sich damals schon eine lebhafte Bautätigkeit entwickelt hatte, wurden Baulinien festgesetzt. Seitens der Stadtvertretung war dringend gewünscht worden, von dem sogenannten Schnapp, an der Abzweigung der Ellerstrasse von der Cölnerstrasse, eine Strasse bis in die verlängerte Benratherstrasse zu führen, doch wurde dem Wunsche nicht entsprochen. Dieser Strassenzug ist erst in den letzten Jahren nach Offenlegung der Steinstrasse zwischen Ost- und Charlottenstrasse Wirklichkeit geworden.

Im Innern des erweiterten Stadtberings war noch vorgesehen „eine Verbindung der Stadt mit der Neustadt (in der Nähe der Kaserne an der Kavalleriestrasse) durch mehrere Bauquartiere“. Es sind dies die Bauviertel zwischen Südstrasse, die damals bis zur Bergerallee durchging, und Haroldstrasse. Ein für die Verbindung der beiden Stadtteile geeigneter Strassenzug ergab sich dabei nicht, denn die Poststrasse (damals Düsseldorfstrasse), die diese Verbindung herstellen sollte, liegt dafür nicht zweckmässig und hat einen grösseren Verkehr bis heute nicht erhalten. Ebenso ungeeignet für diese Verbindung war die Bergerallee, die ebenfalls fast gar keinen Verkehr aufweist. Die beste Verbindung mit der Neustadt wäre die Durchführung der Bilkerstrasse nach Süden gewesen, die als Fortsetzung der Markt- und Bergerstrasse dem Verkehr aus der inneren Stadt einen direkten Weg geboten hätte. Diese Durchführung der Bilkerstrasse in die Neustadt ist denn auch in mehreren Eingaben der damaligen Bewohner dieser Strasse verlangt worden.

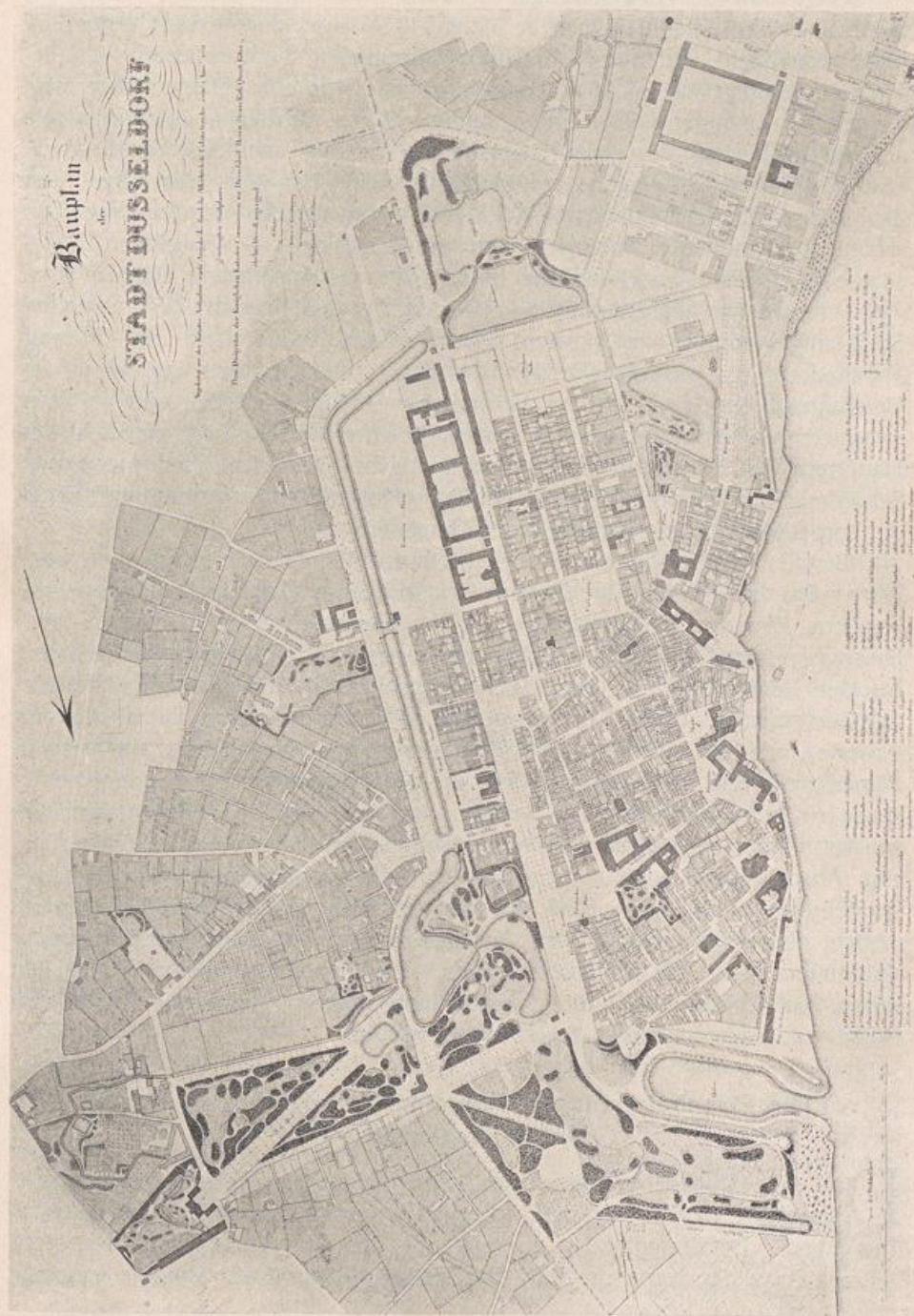


Abb. 12.

Zeigt nun der Erweiterungsplan auch hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Verkehrslinien manche Mängel — Mängel, die indessen begreiflich und verzeihlich sind, weil die Entwicklung der Stadt, wie sie das Jahrhundert gezeitigt hat, nicht vorauszusehen war, vor allen Dingen aber, weil es an den nötigen Geldmitteln fehlte —, so verdienen anderseits die zur Verschönerung der Stadt geschaffenen Anlagen uneingeschränktes Lob. Die gärtnerischen Anlagen des Hofgartens und um das Ständehaus mit den grossen Zierteichen müssen als Meisterwerke der Gartenkunst angesehen werden, und die beide Anlagen verbindenden Strassen — Königsallee, Allee-Strasse und Haroldstrasse — zeigen in Entwurf und Ausführung einen grossen Zug. Heute, wo diese Anlagen vollständig in den Bereich der erweiterten Stadt aufgenommen sind, kommt ihre Schönheit noch mehr zur Geltung als ehemals, wo sie die Grenzen der Stadt bildeten; denn gerade in der Vereinigung der Schönheit der gärtnerischen Anlagen mit dem sich in ihrer unmittelbaren Nähe abspielenden grossstädtischen Verkehr liegt vielleicht der Hauptreiz, den Düsseldorf auf jedermann ausübt. Der Pflege dieser herrlichen Schöpfung der Vorfahren wird in der Düsseldorfer Stadtverwaltung mit Recht die sorgfältigste Aufmerksamkeit gewidmet.

Bereits wenige Jahre nach Feststellung des Erweiterungsplanes vom Jahre 1831 stellte sich die Notwendigkeit heraus, das Stadtgebiet zu vergrössern. An der Shadowstrasse, am Shadowplatz, an der Hofgarten- und Duisburgerstrasse schritt die Bebauung rasch fort. Die Stadt stellte daher bei der Regierung den Antrag, Bebauungspläne für die genannten Strassen und für ein neues Viertel in Pempelfort aufstellen zu lassen. Die Regierung forderte indessen eine genaue Bestimmung der Ausdehnung des neuen Planes, verlangte insbesondere, dass die Ausdehnung nicht zu gering, eher etwas zu gross anzunehmen sei. Die im Jahre 1836 begonnenen Arbeiten zur Aufstellung eines neuen Stadterweiterungsplans kamen erst im Jahre 1852 zum Abschluss. Bevor auf diese Arbeiten näher eingegangen werden kann, erscheint es nötig, einen Blick auf die Entwicklung derjenigen Anlagen zu werfen, die bestimmend für den Ausbau der Stadt in der Folgezeit gewesen sind, nämlich auf die Eisenbahnanlagen. Um den Zusammenhang nicht zu stören, soll vorgreifend die Ausgestaltung dieser Anlagen in und um Düsseldorf bis zur Neuzeit beschrieben werden.

c) Die Eisenbahnanlagen Düsseldorfs von ihrer Entstehung bis zur Gegenwart. *)

Die erste Eisenbahn Düsseldorfs war die nach Elberfeld. Sie wurde im Jahre 1838 bis Erkrath, 1841 bis zu ihrem Endpunkte dem Betriebe übergeben. Der Bahnhof lag am Südende der Königsallee, die Trasse verlief im Zuge der heutigen Graf-Adolfstrasse bis zur Oststrasse, sie ist noch

*) Unter Benutzung von: Studien zur Wirtschafts- und Verwaltungsgeschichte Düsseldorfs im 19. Jahrhundert von Otto Brandt.

zu erkennen im Anschlussgleis der Oberbilker Stahlwerke und des Düsseldorfer Röhren- und Eisenwalzwerks an den Bahnhof Lierenfeld. Vom Bahnhof ging ein im Anfang mit Pferden betriebenes Gleis im Zuge der Haroldstrasse bis zum Rheinwerft. Für die einige Jahre später eröffnete Cöln-Mindener Bahn, für deren Führung nach langer Prüfung der Frage, ob die Bahn über Opladen—Elberfeld oder über Düsseldorf—Duisburg zu führen sei, der letztere Weg gewählt wurde, sollte der Bahnhof am Wehrhahn, also an der Stelle des jetzigen Güterbahnhofs Derendorf angelegt werden; doch wurde auf Antrag der Stadt, die den Bahnhof in der Nähe der bebauten Teile wünschte, auch durch Verbindung des Sicherheitshafens mit dem Stadtgraben einen neuen Stadthafen in der Nähe der Eisenbahnen herstellen wollte, der Bahnhof als Kopfstation südlich neben den Bahnhof der Elberfelder Linie gelegt. Das Einfahrtsgleis der neuen Bahn lag im Zuge der jetzigen Eisenstrasse, das Ausfahrtsgleis schnitt die Linie nach Elberfeld in Schienenhöhe, seine Trasse ist noch zu erkennen im Zuge der Worringerstrasse.

Als der Verkehr der Eisenbahnen immer mehr zunahm, musste für die Cöln-Mindener Bahn ein Verbindungsgleis zwischen Käshof, in der Nähe des jetzigen Bahnhofes Lierenfeld, und Wehrhahn hergestellt werden, ein Gleis, das heute noch als Güterzuggleis vorhanden und in Betrieb ist. Auch dieses Gleis schnitt das Hauptgleis der Bahn nach Elberfeld in Schienenhöhe.

Die Verbindung der letzteren Bahn, die 1857 an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen war, mit der Linie Aachen—Neuss—Oberkassel erfolgte im Jahre 1870 durch den Bau der festen Rheinbrücke bei Hamm. Die Trasse lief vom Bahnhofs in der Haroldstrasse bis zum Rhein und von da parallel der jetzigen Hafenbahn zur Brücke. Eine weitere Vermehrung erfuhren die Eisenbahnanlagen der Stadt durch die im Jahre 1872 eröffnete untere Ruhrtalbahn über Ratingen und Kettwig, die im Bahnhofe der Bergisch-Märkischen Bahn endigte, und deren Führung noch erhalten ist als Linie Rath—Grafenberg—Lierenfeld. Die letzte grosse Eisenbahnlinie Düsseldorfs war die früher von der Rheinischen Bahn in den Jahren 1875—76 erbaute Strecke Speldorf—Troisdorf, für die ein Bahnhof am Wehrhahn in der Nähe der jetzigen Ueberführung der Grafenbergerstrasse angeordnet wurde, und die ebenfalls zur Umgehung der Bahnanlagen Düsseldorfs das jetzt noch vorhandene und betriebene Verbindungsgleis Rath—Eller erhielt.

Die Eisenbahnanlagen haben für die bauliche Entwicklung der Städte und für die Entwicklung des städtischen Verkehrs in der Regel ein störendes Moment gebildet und vielfach hemmend auf diese Entwicklung eingewirkt. Auch in Düsseldorf war dies, und zwar in noch höherem Masse als anderswo, der Fall, weil der südlich der Haroldstrasse und der alten Bahnhöfe liegende Stadtteil durch die Eisenbahnanlagen vollständig von den übrigen Stadtteilen getrennt wurde, und im Osten der Eisenbahndamm der Cöln-Mindener Bahn ein Hindernis für die Ausdehnung der Stadt bildete. Nur

nach Norden zu konnte sich die Stadt unbehindert von Eisenbahnanlagen ausdehnen, und so zeigt sich auch in der Gegenwart noch die Bebauung und der Verkehr im Norden der Stadt in freudigerem Fortschreiten als im Süden und Osten. Für den Süden kommt allerdings als Hindernis einer lebhafteren Entwicklung hinzu das Fehlen einer grossen Landstrasse und der Abschluss des Hinterlandes durch den von Osten nach Westen ziehenden Rhein.

Heute erscheint es kaum mehr glaublich, dass noch vor 20 Jahren die durchgehenden Strassen von Norden nach Süden: die Tal-, Friedrichs-, Elisabeth-, Kavallerie- und Neusserstrasse in Schienenhöhe über eine mit starkem Verkehr belastete Eisenbahnlinie führten, und dass diese Linie auf einer langen Strecke in der verkehrsreichen Haroldstrasse lag. Es ist begreiflich, dass man bei Anlage der Eisenbahnen, ungewiss über deren Verkehrsentwicklung im Laufe der Zeit, kein Bedenken trug, die Wege und Strassen in Schienenhöhe zu kreuzen, gelegentlich auch eine Bahnlinie in Höhe der Strassenkrone in der Strasse selbst zu führen. Dass diese Zustände aber, nachdem der Eisenbahnverkehr stark gewachsen und die Entwicklung der Stadt und ihr Verkehr einen bedeutenden Aufschwung genommen, noch so lange geduldet wurden, ist nur zu verstehen, wenn man die Verhältnisse der Eisenbahnen vor ihrer Verstaatlichung und die gegenseitige Rivalität der verschiedenen konkurrierenden Gesellschaften in Rücksicht zieht. Mehrfach wurde der Versuch gemacht, die Übergänge der Strassen in Schienenhöhe zu beseitigen, er scheiterte jedoch an den hohen Kosten und an der mangelnden Einigkeit unter den verschiedenen Gesellschaften. Erst nach der im Jahre 1879–82 durchgeführten Verstaatlichung der Eisenbahnen kam die Frage der Umgestaltung der Bahnanlagen Düsseldorfs in lebhaften Fluss, sie wurde gelöst durch Erbauung eines für den Verkehr sämtlicher Linien bestimmten Zentral-Personen- und Güterbahnhofes.

Eine nähere Beschreibung der neuen Bahnanlagen an dieser Stelle kann unterbleiben; der Stadterweiterungsplan vom Jahre 1885, der dieser Abhandlung beigegeben ist, zeigt die früheren und die jetzigen Anlagen. Der neue Personenbahnhof, ebenso der Güterbahnhof, liegen für die Ausdehnung und Entwicklung der Stadt günstig. Leider sind die in weiterer Entfernung von der damals bebauten Stadt liegenden Übergänge in Schienenhöhe nicht beseitigt worden, und es bedarf, nachdem die Stadt sich inzwischen bis zu diesen Übergängen ausgedehnt hat, weiterer Aufwendungen, um auch hier schienenfreie Übergänge zu schaffen. Im grossen und ganzen kann jedoch die Eisenbahnfrage, soweit sie für die Entwicklung und Ausdehnung der Stadt Bedeutung hat, als gelöst betrachtet werden.

Ob indessen die Bahnhofsanlagen, insbesondere die Anlagen des Personenbahnhofes, in Zukunft für den stets noch wachsenden Eisenbahnverkehr ausreichen werden, muss bezweifelt werden. Solche Zweifel scheinen auch bei der Eisenbahnverwaltung obzuwalten, da sie im Jahre 1902, um den Ausstellungsverkehr zu bewältigen, mit grossen Kosten eine besondere Bahn nebst besonderem Bahnhof für die Ausstellung gebaut hatte, dem die

Ausstellungssonderzüge ohne Berührung des Hauptbahnhofs zugeführt wurden. Ein derartiger Notbehelf wird sich in Zukunft nicht mehr schaffen lassen.

Inwieweit die Eisenbahnanlagen im einzelnen auf die bauliche Entwicklung der Stadt eingewirkt haben, wird sich bei der Besprechung der Stadterweiterungspläne ergeben.

d) Der zweite Stadterweiterungsplan vom Jahre 1854.

Die im Jahre 1836 aufgenommenen Arbeiten zur Aufstellung eines Stadterweiterungsplanes kamen erst im Jahre 1852 zum Abschluss. Die städtischen Behörden sahen wohl schon beim Beginn der Arbeiten deren Schwierigkeiten und lange Dauer voraus und beantragten daher bei der Königlichen Regierung, es möchte, um dem bereits bestehenden Mangel an freien Bauplätzen abzuhelpen, der Teil der Landskrone zwischen dem Ratinger-Tor und dem Platze des jetzigen Theaters, „ohnehin ein totes Wasser, dessen Vertilgung schon in medizinalpolizeilicher Hinsicht sehr zu wünschen wäre“, zugeschüttet und zum Ausbau bestimmt werden; weiter bat die Stadt, einige Baublöcke an der Westseite der Kaiserstrasse auf dem Gelände des Hofgartens zu schaffen, wie dies bereits früher in dem Stadtbauplan des Garteninspektors Weyhe vorgesehen war. Die Regierung lehnte indessen diese Anträge ab, da der Umfang der öffentlichen Anlagen unter jeder Bedingung in seiner Integrität erhalten werden müsse. Man sieht aber aus den Anträgen, dass die Ansichten der städtischen Behörden über die Erhaltung der Garten- und Parkanlagen in deren vollem Umfange zeitweise geschwankt haben.

Der erste Entwurf des neuen Planes sah eine umfangreiche Vergrößerung des Stadtberings nach Norden, Osten und Süden vor. Der neue nördliche Stadtteil, für dessen Verbindung mit der Altstadt die Scheibenstrasse geplant wurde, lag zwischen der Kaiser-, Nord- und Duisburgerstrasse. In der Fortsetzung der letzteren bildete die Jakobistrasse bis zur Schadowstrasse, von dieser aus die jetzige Tonhallenstrasse (damals auch Oststrasse genannt) und dann die Oststrasse bis zur jetzigen Bahnstrasse die Grenze des neuen östlichen Stadtteils. Südlich der Eisenbahn sollte aus polizeilichen Gründen kein neues Stadtviertel angelegt werden. Da jedoch der lebhafte Verkehr in der Nähe der Eisenbahn bereits Anlass zu Hausbauten gegeben hatte, so wurden dort noch drei Bauviertel in Aussicht genommen, die östlich von der Corneliusstrasse, westlich von der Friedrichsstrasse begrenzt wurden; zur Verbindung dieser neuen Viertel mit der Neustadt sollte die Reichsstrasse (damals Krautstrasse) dienen. Die südliche Begrenzung der neuen Südstadt bildete die Fürstenwallstrasse.

Der umfangreiche Erweiterungsplan, der den Stadtbering von 98,6 ha auf 278 ha vergrösserte, war der Gegenstand zahlreicher und langwieriger Beratungen technischer und verwaltungsrechtlicher Natur. Mehrfache Umarbeitungen und Ergänzungen mussten teils infolge von Prüfungsbemerkungen der Aufsichtsbehörden, teils infolge Einspruchs von Privaten vorgenommen

werden. Die Beratungen kamen zum Abschluss und die Vorlage des Planes höheren Orts erfolgte im Jahre 1845. Die Königliche Genehmigung zu dem Plane wurde indessen versagt mit der Begründung, „dass es im allgemeinen nicht zweckmässig erscheine, die Richtung schon vorhandener Wege ohne überwiegende materielle Gründe zu verlassen, um eine oft nicht einmal zur Zierde gereichende Rechtwinkeligkeit der zu bildenden Bauquartiere herzustellen“. Der Stadt wurde daher aufgegeben, den Plan nochmals umzuarbeiten.

Die Umarbeitung des Planes kam im Jahre 1852 zum Abschluss. Ausser den Änderungen gemäss den gegebenen Anordnungen zeigt der neue Plan eine Erweiterung gegen den ursprünglichen um beträchtliche Flächen im Norden und Süden. Als nördliche Grenze wurde die heutige Parkstrasse bis zur heutigen Derendorferstrasse angenommen, diese und in ihrer Fortsetzung die Pempelforterstrasse bildeten die neue nordöstliche Grenze. Weiter wurden im Nordosten noch festgesetzt Baulinien für die heutige Düsselthaler- und Adlerstrasse, für die Landstrasse nach Elberfeld bis zur Eisenbahn, sowie für die Gerresheimerstrasse ebenfalls bis zur Eisenbahn. Als östliche Grenze des Planes wurde vom Wehrhahn ab die Oststrasse beibehalten, südlich der Eisenbahn wurde der Plan erweitert durch die Fortführung der Corneliusstrasse bis zur Oberbilkerallee; diese und die Bilkerallee bildeten bis zum Schnittpunkt mit der Neusserstrasse die südliche, Neusser- und Brückenstrasse die südwestliche Grenze. Die Gesamtfläche des Stadtberings nach dem neuen Plan war 375,0 ha gross. Der Plan erhielt im Jahre 1854 die Königliche Genehmigung und ist dargestellt in Abb. 13.

Die neue Nordgrenze des bebauungsfähigen Geländes wurde gegen die Nordgrenze des Stadtplans vom Jahre 1831 in den beiden Etappen des Entwurfs um rund 1300 m hinausgeschoben. Wesentlich geringer war die Ausdehnung nach Osten. Von der Königsallee, der bisherigen östlichen Grenze, bis zur Oststrasse beträgt die mittlere Entfernung nur 500 m, also noch nicht die Hälfte jener Ausdehnung nach Norden, trotzdem sich die Bebauung im Osten um die einzige in das Herz der Stadt führende grosse Landstrasse gruppierte. Als Grund für diese Beschränkung in der Ausdehnung nach Osten wurde die tiefe Lage des jenseits der Oststrasse liegenden Geländes, das sich zum Bauen wenig eigne, angeführt; es erscheint aber nicht ausgeschlossen, dass man an die die Stadt im Osten umziehende Eisenbahn nicht zu nahe herangehen wollte, sie jedenfalls als nicht zu überschreitende Grenze ansah. Auch für die neue Südstadt wurde eine weitere Ausdehnung nach Osten südlich der Eisenbahn aus polizeilichen Gründen nicht für zulässig erachtet. Eine weitere Ausdehnung nach Osten wäre indes wohl zweckmässig gewesen, denn das Bedürfnis zur Ausdehnung des Stadtberings nach dieser Seite trat schon bald hervor. So entstanden kurz nach Feststellung des Planes die Fortsetzung der Bismarckstrasse über die Oststrasse hinaus, die Immermannstrasse und die Charlottenstrasse. Auch das von der Ost-, Kloster-, Worringer-, Grafenbergerstrasse und Wehrhahn begrenzte Stadtviertel entstand

bald nachher ohne einen geregelten Bebauungsplan und zeigt in seiner Anlage und Ausbildung deutlich die Zufälligkeit seiner Entstehung. Die mangelnde Ausdehnung des Erweiterungsplanes nach Osten hat ein organisches Wachstum der Stadt nach dieser Richtung gehemmt, insbesondere ein Zusammenwachsen mit Oberbilk verhindert, und die Folge davon sehen wir noch heute in der mangelhaften Verbindung der Stadt mit diesem Vorort.

Der Erweiterungsplan, der das Bild der inneren Stadt, soweit sie von den jetzigen Eisenbahnanlagen begrenzt ist, festgelegt hat, zeigt die unorganische Entwicklung Düsseldorfs in klarster Weise. Der Stadt nach dem Bauplan vom Jahre 1831 wurden drei grosse neue Stadtteile lose angegliedert, die durchgehende Verbindungen nicht zeigen und mit der alten Stadt und untereinander nur an ihren Rändern verbunden sind. Es ist auch nicht einmal der Versuch gemacht worden, die grossen Landstrassen

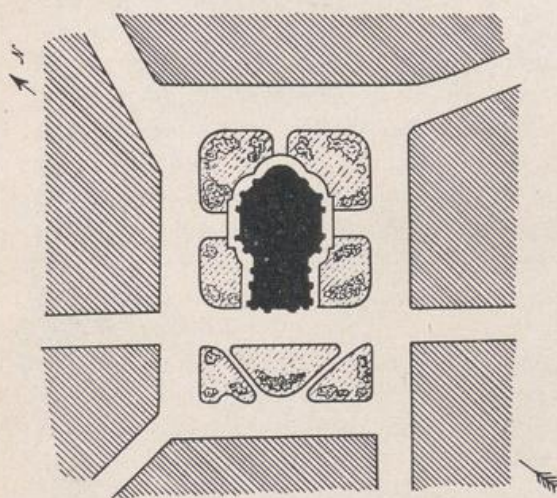


Abb. 14.

1:3000. Der Königsplatz.

inniger mit dem Strassennetz der früheren Stadt zu verbinden, nur in der Anlage der Scheibenstrasse könnte man den Versuch sehen, die von Norden kommende Strasse in die alte Stadt zu führen. Er musste aber schon deshalb misslingen, weil der Sicherheitshafen eine direkte Verbindung unmöglich machte; die Scheibenstrasse hat einen grösseren durchgehenden Verkehr überhaupt nicht erhalten. Infolge der mangelhaften Verbindung der Stadt mit den grossen Landstrassen mussten in der Folge daher die als Ringstrassen des Planes anzusehenden baumbepflanzten

Strassen, wie Duisburger- und Oststrasse in gleicher Weise wie die Ringlinien des Bebauungsplanes vom Jahre 1831 als Durchgangsstrassen für den Verkehr der erweiterten Stadt benutzt werden.

Die Mängel der losen Verbindung der einzelnen Stadtteile untereinander und mit der älteren Stadt sind in der Folge durch eine Reihe von Massnahmen teils beseitigt, teils gemildert worden; wo einzelne noch bestehen, ist es durch einfache Mittel möglich, Besserung zu schaffen. Die Breite, die den Strassen des Erweiterungsplanes gegeben wurde, ist mit wenigen Ausnahmen so, dass sie auch heute noch den gesteigerten Verkehrsansprüchen genügt.

Im übrigen zeigt der Plan, verglichen mit den grossartigen Strassen- und Gartenanlagen der früheren Zeit, eine gewisse Nüchternheit. Der neue südliche Stadtteil ist vollständig nach dem Rechteckschema angelegt, ohne Berücksichtigung des in jener Gegend bereits vorhandenen Strassennetzes.

Der dort angeordnete (Kirch-)Platz kann als eine glückliche Platzanlage nicht bezeichnet werden. Bei Entwerfung der neuen Nord- und Oststadt ist das Rechteckschema allerdings durch die Benutzung der vorhandenen Wege gemildert, doch sucht man vergebens nach grossen und weiträumigen Strassenzügen, für die man in Düsseldorf doch so schöne Vorbilder hatte. Eine Ausnahme macht der Königsplatz (D 5), der die in älteren Zeiten stets gewählte, geschlossene Form mit der von der Strichrichtung abgewendeten Einmündung nur je einer Strasse in jeder Ecke zeigt, (s. Abb. 14) eine Platzlösung, die nach Lage der Verhältnisse nicht als durch Zufall entstanden angesehen werden kann.

**e) Der dritte Stadterweiterungsplan vom Jahre 1885; neueste
Entwicklung der Stadt bis zur Gegenwart.**

Die auf die Feststellung des Planes vom Jahre 1854 folgenden Jahrzehnte bedeuten eine Ruhezeit, wenn auch keinen Stillstand in der baulichen Entwicklung Düsseldorfs. Schon vorhin ist von der Entstehung neuer Strassen und Stadtviertel jenseits der Oststrasse gesprochen worden. Neue Strassen entstanden auch an anderen Punkten ausserhalb der Grenzen des Planes zum Teil in weiterer Entfernung. Die im Jahre 1873 hergestellte Überführung der Grafenbergerstrasse regte auch die Bautätigkeit östlich der Eisenbahn an und das zu jener Zeit dort zwischen Rethel- und Humboldtstrasse entstandene neue Stadtviertel tritt durch seine Eigenart im heutigen Stadtplan deutlich hervor. Die Aufstellung eines erweiterten Bebauungsplanes wurde daher immer dringender. Die Entwicklung der damaligen Aussenorte: Flingern, Ober- und Unter-Bilk brachte die Gefahr nahe, dass bei nicht rechtzeitiger Aufstellung eines diese Gemeinden umfassenden Erweiterungsplanes sich für Verkehr und Bebauung missliche Zustände in der Nähe dieser Aussengemeinden ergeben würden. Ferner drängte die Ende der siebziger und anfangs der achtziger Jahre in Aussicht genommene Umgestaltung der Eisenbahnanlagen zur Aufstellung eines Planes, der die weitere Entwicklung der Stadt von der Anlage der Eisenbahnen möglichst unabhängig machte. Den äusseren Anlass zur Aufstellung eines umfassenden Stadtbebauungsplanes gab dann das Gesetz vom 2. Juli 1875, betreffend die Anlegung und Veränderung von Strassen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften. Dieses Gesetz gab den Gemeinden die Möglichkeit, die für ihre Entwicklung nötigen Massnahmen zur Aufstellung von Bebauungsplänen selbständig zu treffen, auch gab es den Weg, auf dem die Durchführung der Pläne möglich war.

Die Arbeiten zur Aufstellung eines neuen Stadterweiterungsplanes begannen im Jahre 1876 und kamen zum Abschluss im Jahre 1885. Das Ergebnis war ein die vorhin genannten Aussenorte umfassender Plan, der eine bebauungsfähige Fläche von rund 2400 ha umfasste, die Fläche gegenüber dem Plan von 1854 also fast auf das Siebenfache vergrösserte. Sie reicht

bei einer durchschnittlichen Zahl von 250 Seelen auf das ha für eine Bevölkerung von 600000 Einwohnern. Wenngleich trotz der schnellen Entwicklung Düsseldorfs in den letzten Jahrzehnten kaum zu erwarten ist, dass diese Bevölkerungszahl in absehbarer Zeit erreicht wird, so war es doch richtig, die Grenzen des Entwurfs so weit zu stecken, damit die Hauptlinien in grossen Zügen festgelegt werden und sich neue Stadtteile auch in weiterer Entfernung von dem Mittelpunkt der Stadt organisch an das Bestehende oder Werdende angliedern konnten. Die Entwicklung der Stadt hat die Richtigkeit dieses Standpunktes dargetan, denn an einigen Stellen hat die Bebauung sogar schon Gelände jenseits der Grenzen des Planes ergriffen (Wokersche Villenkolonie, G 3) und die Feststellung von Bebauungsplänen für weitere ausserhalb der Grenzen des Planes liegende Flächen wird in kurzer Zeit nötig werden.

Der Stadterweiterungsplan, der in weitem Kreisen bekannt geworden ist durch das in Stübbers Städtebau abgedruckte Gutachten, ist in Abb. 15 in der Form dargestellt, die er als genereller Entwurf von den seiner Zeit zur Prüfung des städtischen Entwurfs berufenen Gutachtern erhalten hat. Der Plan ist nach grossen Gesichtspunkten entworfen; seine Ausführung ermöglichte eine organische Weiterentwicklung der Stadt im Anschluss an die bestehenden Teile und gab der inzwischen zur Grossstadt gewordenen Stadt ein würdiges Kleid. Die von der Stadt ins Land ziehenden Strassen (Radialstrassen) sind kräftig betont und bilden, wo sie in neuerer Zeit ausgebaut sind, hervorragende Strassenzüge (Grafenberger Chaussee). Für die Führung der grossen Landstrassen von Norden und Süden ins Herz der Stadt enthält der Plan geeignete Vorschläge. Für die erstere ist von der Kaiserswertherstrasse an der Rolandstrasse eine neue Strasse abgezweigt, die über die frühere Golzheimer Insel zieht und in der Rheinuferstrasse ihre Fortsetzung findet. Die Mündung des früheren Sicherheitshafens sollte dabei zugeschüttet und der Sicherheitshafen, da der Bau des neuen Hafens auf der Lausward schon in Aussicht stand, in einen Binnenteich verwandelt werden. Für die Landstrasse aus Süden ist von der Oberbilkerallee ein diagonaler Strassenzug abgezweigt (Hüttenstrasse), der jedoch nur bis zur Graf-Adolfstrasse durchgeführt wurde. Eine direkte Verbindung dieser von Norden und Süden in die Stadt ziehenden neuen Strassen fehlt demnach.

Die Radialstrassen sind verbunden durch drei Ringstrassenzüge, deren innerer aus einer Reihe schon bestehender und bei Umbau der Bahnanlagen neu entstandener Strassen gebildet ist. Die beiden neuen äusseren Ringstrassen sind in ihrer Lage zur Stadt richtig entworfen und werden nach ihrem Ausbau grossartige Promenaden in der erweiterten Stadt bilden.

Die zwischen den Radial- und Ringstrassen liegenden Sektoren sind durch zahlreiche Diagonalstrassen in einzelne grosse Baublöcke, deren Unterteilung der Zukunft überlassen ist, geschieden.

Die zugleich mit der Aufstellung des Planes entworfene Umgestaltung der Eisenbahnanlagen ermöglichte eine Weiterentwicklung der Stadt ohne zu

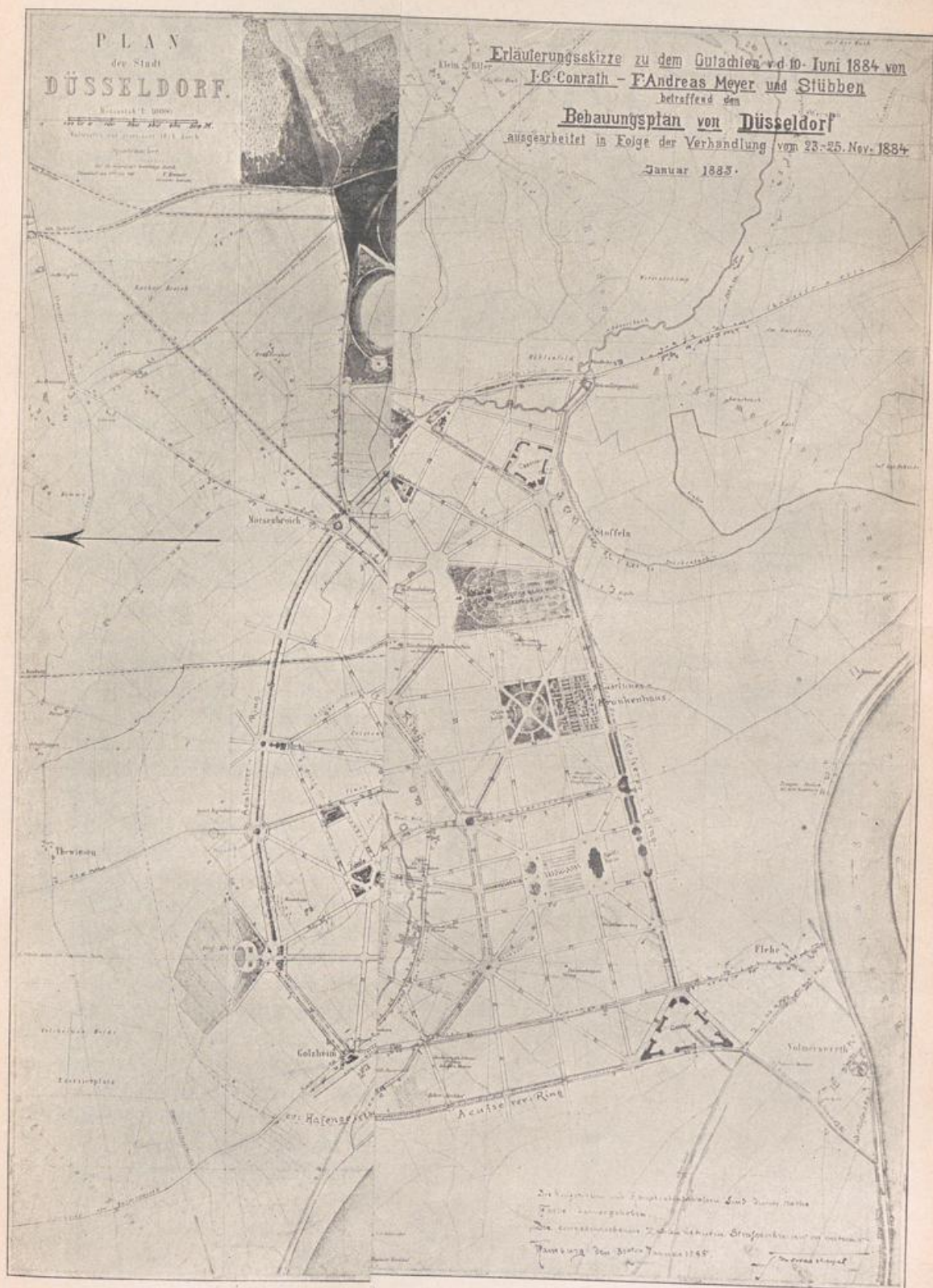


Abb. 15.

Bebauungsplan vom Jahre 1885.

grosse Abhängigkeit von den Bahnanlagen. Für sämtliche innerhalb der Grenzen des Planes die Eisenbahnen schneidenden Strassen sind schienenfreie Kreuzungen vorgesehen und inzwischen auch zur Ausführung gekommen.

Nur die Grafenberger Chaussee und einige Strassen in deren Nähe schneiden die beiden Eisenbahnlinien Rath—Grafenberg und Rath—Eller jetzt noch in Schienenhöhe. Diese beiden Linien sollten nach dem Entwurf für die Umgestaltung der Bahnanlagen in Fortfall kommen, sie sind aber, da der erheblich gewachsene Eisenbahnverkehr ihre Beseitigung nicht zulies, noch heute in Betrieb. Jetzt noch schienenfreie Übergänge für die Grafenberger Chaussee herzustellen, ist kaum möglich, man wird daher, um den stets zunehmenden Strassenverkehr von der Unbequemlichkeit der Übergänge in Schienenhöhe freizumachen, eine neue Verkehrsstrasse von der Grafenberger Chaussee abzweigen müssen, die nach schienenfreier Kreuzung der beiden Bahnen östlich von Grafenberg wieder den Anschluss an die Landstrasse nach Mettmann und Gerresheim findet; die Grafenberger Chaussee wird dann in ihrem östlichen Teil den Charakter als durchgehende Strassenverbindung verlieren. Die in neuester Zeit angelegte Graf Recke-Strasse schneidet die beiden Eisenbahnen allerdings auch in Schienenhöhe, doch wird dies zu Missständen kaum führen, da diese Strasse keinen grösseren durchgehenden Verkehr erhalten wird, sondern nur dem Promenadenverkehr zum Grafenberger Wald dient.

Ausserhalb der Grenzen des Planes sind die Übergänge in Schienenhöhe beibehalten worden; das jetzt zum Teil über die Grenzen des Planes hinausreichende Wachstum der Stadt wird aber die Entfernung auch dieser Übergänge und den Ersatz durch Unter- oder Überführungen nötig machen.

Ungenügend ist die Zahl der Bahnkreuzungen im Osten der Stadt. Die Unterführungen der Ellerstrasse und der Cölnerstrasse liegen 750 m voneinander entfernt, so dass die Verbindung Oberbilks mit der Stadt mangelhaft ist. Die städtischen Behörden haben seinerzeit noch eine weitere Unterführung unter dem Hauptbahnhofe in der Verlängerung der Bismarckstrasse gewünscht, der Eisenbahnverwaltung sogar die Hälfte der Kosten dafür zur Verfügung gestellt, doch lehnte diese die Herstellung ab. Hoffentlich gelingt es noch, wenigstens eine Unterführung für den Fussgängerverkehr unter dem Bahnhofe zu erhalten. Der neue Güter- und Rangierbahnhof schiebt sich in störender Weise zwischen die nördlichen Stadtteile ein und gestattet nur Verbindungen in Entfernungen von 700—800 m. Die Zahl der Über- und Unterführungen im Osten wäre jedenfalls zahlreicher, wenn im Stadterweiterungsplan vom Jahre 1854 einige Strassen bis zur Eisenbahn oder über diese hinaus vorgesehen worden wären, denn im Süden, wo beim Umbau der Bahnanlagen eine neue Bahnstrecke hergestellt wurde, ist die Zahl der Unterführungen erheblich grösser, wenn auch die Lichtweite nicht in allen Fällen ausreicht.

Für die Aufnahme der das Stadtgebiet durchfliessenden Bäche sind im Plane besondere Strassenzüge vorgesehen. Die Belassung dieser Wasserläufe

in den Baublöcken, eine Anordnung, die sich in Düsseldorf vielfach findet, ist für deren Reinhaltung hinderlich und umsomehr zu verwerfen, als die in breiten Strassen offen geführten Bäche einen Schmuck der Stadt bilden und ihr Wasser zur Spülung der flach liegenden Kanäle nicht entbehrt werden kann.

Der Plan enthält beachtenswerte Vorschläge für Garten- und Parkanlagen, die zum Teil von grosser und eigenartiger Schönheit sind. Leider ist hiervon nur wenig zur Wirklichkeit geworden, was besonders bezüglich der geplanten Parkanlagen am Fusse des Grafenbergs zu beklagen ist.

Auf der Grundlage des Planes sind in der Folgezeit für die einzelnen der Bebauung zu erschliessenden Flächen besondere Fluchtlinienpläne aufgestellt worden, bei denen indessen, wie aus dem beigegebenen Stadtplan zu ersehen, nur die Grundgedanken und Grundzüge des Planes beibehalten worden sind. Insbesondere sind beibehalten, wenn auch mit Abweichungen



Abb. 16.



Abb. 17.

Beispiele spitzwinkliger Baublöcke.

in der Führung und im ganzen Umkreis der Stadt im einzelnen noch nicht festgestellt, die mittlere und äussere Ringstrasse. Stücke der erstern sind die teils schon der Bebauung erschlossenen, teils demnächst freizulegenden Clever-, Jülicher-, Weseler-, Lindemann- und Dorotheenstrasse, Stücke der letztern die Ürdinger-, Johann-, Gerhard-, Heinrich- und Jan-Wellem-Strasse.

Bei der Bearbeitung dieser Einzelpläne hat man — allerdings nach dem Vorbilde des generellen Planes — die Verkehrsrücksichten etwas zu stark in den Vordergrund gerückt. Haben bei den Plänen aus den Jahren 1831 und 1854 die Forderungen des Verkehrs eine zu geringe Berücksichtigung gefunden, so muss man bei den neueren Plänen eine zu einseitige Berücksichtigung der Verkehrsinteressen feststellen. Die Folge hiervon ist eine für das werdende Stadtbild und für die Bebauung nicht immer günstige Gestaltung der Bauungspläne. Die einseitige Bevorzugung der Verkehrsinteressen hat zur Einlegung zahlreicher diagonalen Strassenzüge geführt, die viele, oft den

Schnittpunkt von fünf oder mehreren Strassen bildende Knotenpunkte entstehen liessen und eine schlechte Lage und mangelhafte Gestalt der öffentlichen Plätze häufig zur Folge hatten.

Beispiele von nicht gut gestalteten und schlecht liegenden Plätzen sind in dem Stadtplan zahlreich zu finden, aber auch die beim Zusammentreffen mehrerer Strassenzüge gebildeten, geometrisch regelmässigen Platzfiguren genügen fast nie den Zwecken, die man mit der Anlage von Plätzen erstrebt. Die Zusammenführung vieler Strassen auf einen Punkt ist in Städten wie Düsseldorf nur ausnahmsweise nötig; selbst an Stellen mit grösserm Verkehr, wie beispielsweise am Platze vor dem Hauptbahnhofe, ist die gewählte fächerförmige Einführung der Strassen, die sich auch beim Hauptbahnhofe in Frankfurt a. M. findet, für die Abwicklung des Verkehrs durchaus zulässig, für das bessere Aussehen und die Gestalt der Plätze aber jedenfalls vorzuziehen.

Die Entwicklung Düsseldorfs und seines Verkehrs hat nun auch gezeigt, dass die vielen in den Bebauungsplänen angeordneten diagonalen Strassenverbindungen nicht nötig sind, eine ganze Anzahl dieser Strassen kann unbeschadet der Interessen des Verkehrs fortfallen. Damit verschwinden ausser den vorhin genannten auch die sonstigen Nachteile, die diese, die übrigen Strassen oft unter spitzen Winkeln schneidenden Diagonalstrassen manchmal zur Folge haben. Dies sind einmal die an den

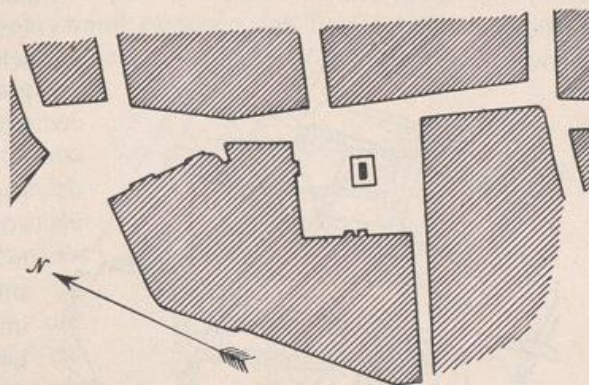


Abb. 18.

1:3000.

Der Marktplatz.

Schnittpunkten entstehenden grossen leeren Räume, die, besonders wenn mehrere Diagonalstrassen in einem Punkte zusammentreffen, den Genuss des Stadtbildes verkümmern und die Raumwirkung der Bebauung beeinträchtigen, in zweiter Linie die zahlreichen spitzwinkligen Baublöcke, die bei den leider oft vorkommenden ungeschickten Grundrisslösungen der Eckbaustellen einen Missstand für die Bebauung bilden, wie die Abbildungen 16 und 17, aus Düsseldorf entnommene Beispiele, zeigen.

Sicherlich dürfen die für den Verkehr nötigen Diagonalstrassen, auch wenn sie spitzwinklige Baublöcke schaffen, nicht fehlen. So wäre es z. B. bei der Aufstellung des Bebauungsplanes für das militär-fiskalische Gelände zwischen Königsallee und Kasernenstrasse geboten gewesen, eine von Südosten nach Nordwesten bis zur Ecke der Benrather- und Kasernenstrasse ziehende, etwa die Fortsetzung der Hüttenstrasse bildende Diagonale einzulegen, die in Verbindung mit dem Durchbruch einer Strasse vom genannten Punkte bis zur Ecke der Flinger- und Marktstrasse einen direkten Strassenzug

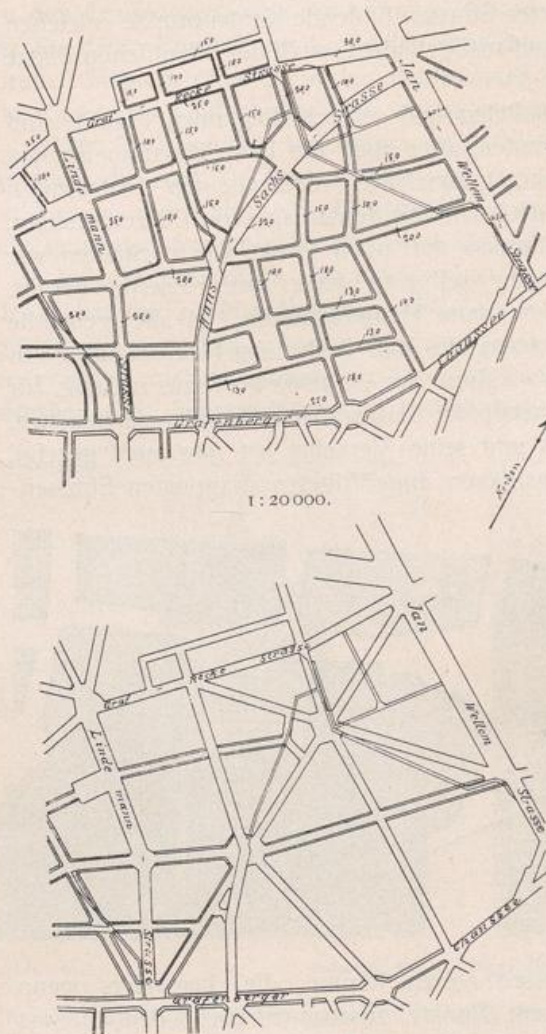


Abb. 19. Derselbe Stadtteil (F 3—4)
oben nach dem neuen, unten nach dem alten Bebauungsplan.

von der Cölnerstrasse über die Oberbilkerallee ins Herz der Altstadt geschaffen hätte. Andererseits ist es aber auch nicht zu billigen, wenn ohne Rücksicht auf das werdende Stadtbild Diagonalstrassen angeordnet werden, nur weil man glaubt, dass der Verkehr sie später einmal fordern könnte. Sieht man aber von der Einlegung der für den Verkehr nicht nötigen Diagonalstrassen ab, so werden sich in der Regel die Strassenkreuzungen auf den Schnitt zweier Strassen beschränken lassen; es verschwinden die vielen Strassenknotenpunkte und die öffentlichen Plätze brauchen nicht mehr Erweiterungen dieser Knotenpunkte zu bilden; sie können, was sie sein sollen und in früheren Zeiten stets gewesen sind, selbständige Raumgebilde im Stadtplan werden, deren Lage und Gestalt nicht von den Zufälligkeiten der Strassenkreuzungen abhängig sind. Nur derart ausgebildete Plätze erfüllen den Zweck, der mit ihrer Anlage erstrebt wird, nämlich Ruhepunkte im grossstädtischen Verkehr zu bilden und Gelegenheit zur Aufstellung monumentaler Bauten zu geben. Die Geschlossenheit ergibt sich bei derartig angelegten und durchgebildeten Platzanlagen fast von selbst. Als Muster einer Platzanlage kann der Marktplatz Düsseldorfs (D 5) angesehen werden (s. Abb. 18). Auch der oben schon behandelte Königsplatz zeigt richtige Gestalt und Lage. Dagegen können manche Platzanlagen und Strassenkreuzungen auch des dargestellten Stadterweiterungsplanes nicht als mustergültig gelten.

Für einzelne Stadtviertel, deren Bebauung in der nächsten Zeit zu erwarten ist, sind deshalb neue Bebauungspläne aufgestellt worden. Die Abbildungen 19 und 20 zeigen die bisher bestehenden und die neu projektierten

Pläne. Die für den Verkehr nötigen Diagonalstrassen sind in diesen neuen Entwürfen vorgesehen, und bei den Strassenführungen sind die bestehenden Wege, soweit dies angängig erschien, benutzt worden. Die Bebauung wird sich nach diesen Plänen besser gestalten, als nach den früheren, auch werden die Strassen- und Platzbilder ruhiger und geschlossener wirken.

Für sämtliche Strassen mit Ausnahme derer, die voraussichtlich Geschäftsstrassen werden, sind in den neuen Plänen (mindestens 5 m tiefe) Vorgärten vorgesehen, deren Nutzen in wirtschaftlicher und hygienischer Beziehung, auch rücksichtlich der Schönheit der Strassenbilder hier nicht näher dargetan zu werden braucht. Strassen, die keine Vorgärten erhalten können, sollen mit Mittelpromenaden ausgestattet werden. Bei der Feststellung der Strassenbreiten ist in diesen Plänen eine sorgfältige Individualisierung vorgenommen worden; die Breiten sind, abgesehen von den Strassen mit voraussichtlich grösserem durchgehendem Verkehr auf das geringste zulässige Mass beschränkt worden. Reine Wohnstrassen haben eine Breite von 10 und 13 m (5–6 m Fahrdamm), Strassen mit geringerem durchgehendem Verkehr sollen eine Breite von 15 und 18 m (7–9 m Fahrdamm) zwischen den Baufluchtlinien erhalten. Strassen mit grösserem durchgehendem Verkehr sollen mindestens 20 m Breite (10 m Fahrdamm) zwischen den Strassenfluchtlinien erhalten.

Aus den letzten Jahren muss als bemerkenswerte Anlage noch die neue Rheinuferstrasse zwischen dem Hafen und der Rheinbrücke Erwähnung finden. Während das Aussehen Düsseldorfs nach der Rheinseite hin früher wenig erfreulich war, wird die Stadt nach Bebauung dieser Strasse auch von dem Strome aus ein freundliches und grossstädtisches Bild zeigen. Bereits in dem dargestellten Stadterweiterungsplane vom Jahre 1885 ist eine breite Strasse am Rheinufer projektiert, gewissermassen als Durchmesser für die Ringlinien. Der Ausbau der Strasse, mit deren Anlage zugleich eine hochwasserfreie Lage des Rheinufers geschaffen werden musste, scheiterte jedoch an den Schwierigkeiten der Erhaltung des im starken Angriff des Stromes liegenden Ufers. Nach Herstellung des 1896 vollendeten

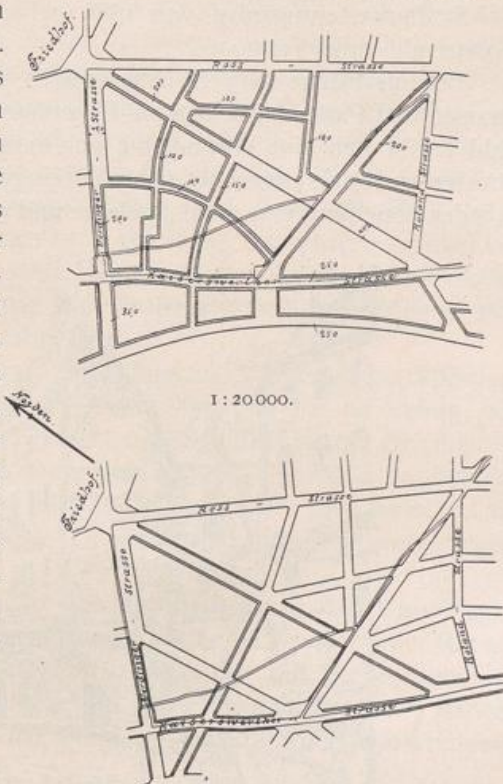


Abb. 20. Derselbe Stadtteil (CD 2)
oben nach dem neuen, unten nach dem alten Bebauungsplan.

Hafens auf der Lausward und der 1898 dem Verkehr übergebenen Rheinbrücke wurde die Regulierung des Ufers von der Stadt in Verbindung mit der Strombauverwaltung energisch in Angriff genommen. Über die interessante Ausführung dieser Arbeiten wird an anderer Stelle berichtet, hier ist nur die Tatsache festzustellen, dass diese Regulierung des Rheinufer eine regelmässige Führung der Uferstrasse ermöglichte, als im Plane vom Jahre 1885 vorgesehen werden konnte. Nach Norden wird die Strasse in der Zukunft auf dem Gelände der früheren Golzheimer Insel bis zur Stadtgrenze weiter geführt werden, nach Süden wird sie ihre Fortsetzung in der Strom- und Uferstrasse und der Verlängerung der letztern östlich des Dorfes Hamm finden. Südlich von diesem erreicht sie dann wieder den Rhein und wird dessen Ufer auf dem in kurzer Zeit hier herzustellenden neuen Deich weiter begleiten.

Zum Schluss möge noch eine kurze Zusammenstellung der Zahlen Platz finden, die die Entwicklung der Stadt Düsseldorf im 19. Jahrhundert zeigen.

Stadterweiterungsplan von 1831 bebauungsfähige Fläche 98,6 ha, Einwohnerzahl rund 28 000;

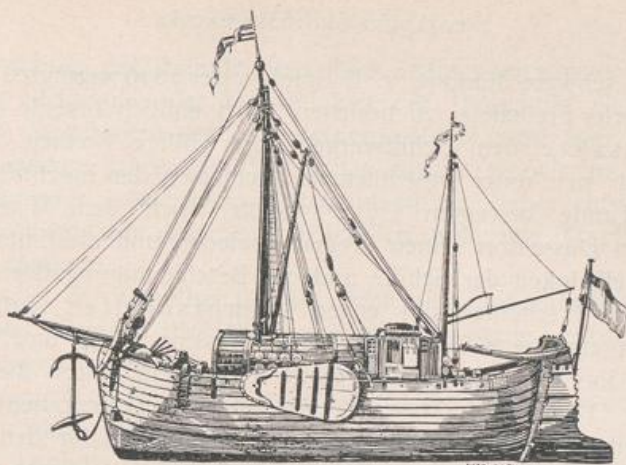
Stadterweiterungsplan von 1854 bebauungsfähige Fläche 375,5 ha, Einwohnerzahl rund 45 000;

Stadterweiterungsplan von 1885 bebauungsfähige Fläche 2 400 ha, Einwohnerzahl rund 110 000;

Bebaute Fläche 1903 einschliesslich Hofraum und Hausgärten, jedoch ohne Strassen und Parkanlagen 948 ha, Einwohnerzahl rund 230 000. Aus der letzten Zahl ergibt sich eine Wohndichte von rund 244 Seelen auf das Hektar ohne Strassen und Parks gerechnet, sicherlich ein günstiges Verhältnis. Düsseldorf kann in jeder Beziehung eine wohlangelegte und wohlgebaute Stadt genannt werden.



Das Kohlentor, gefallen bei Anlegung der Rheinuferstrasse.



Modell eines Rang- oder Beurtschiffes, wie solche zwischen Cöln—Düsseldorf und Holland in den Jahren 1750—1820 auf dem Rheine fuhren.

5. Schifffahrtswesen.



Im Wappen der Stadt steht der bergische Löwe, stolz aufgerichtet den Anker umfassend, als Sinnbild der unter dem kräftigen Schutze des Landesherrn stehenden Schifffahrt. Dieser Symbole treu war Düsseldorfs Bemühen von jeher auch darauf gerichtet, sein Recht am Strome zu verteidigen und auf dem Rheine seine Zukunft zu suchen. Zwar hat es langer Zeiten und vieler Kämpfe bedurft, um neben älteren und stärkeren Rivalen in die Reihe der schifffahrttreibenden Hafenstädte zu treten, aber heute steht Düsseldorf als eine der vornehmsten da, der als seiner jüngsten Tochter der Rhein väterlich wohlwollend alle Wege zum weiteren Aufblühen geebnet hat.

Frisches Wagen und Unternehmen der Bürgerschaft unter starker Führung des Staates und kluger Verwaltung der Stadt verhalfen ihr im Verein mit den Fortschritten der Technik des Wasser- und Schiffbaues zur Beteiligung an der Nutzung des Stromes und dazu, ihre Lage an ihm und im Bezirke der niederrheinischen Handels- und Industrietätigkeit unter dem Aufschwung der Wirtschaftspolitik des mächtigen Deutschen Reiches zu einer massgebenden zu gestalten.

Die Entwicklung Düsseldorfs ist mit der Aufhebung der Umschlags- und Stapelrechte benachbarter Rheinstädte, namentlich Cölns, und der Rheinzölle eng verknüpft. Aber auch später, als anfangs des 19. Jahrhunderts unter der Fremdherrschaft eingesessene Kaufleute schon verstanden hatten, zwischen Mannheim und Holland eine Rangschifffahrt*) einzurichten,

*) Rangschifffahrt war eine regelmässige, an bestimmte Tarife, Fahrzeiten und Ladefristen gebundene Frachtbeförderung zwischen gewissen Häfen mit einer gewissen Zahl Schiffe, auf Grund eines landesherrlich bestätigten Vertrags zwischen Schiffen und Kaufleuten geübt, die nur Güter der Vertragschliesser verfrachteten, von diesen aber auch ausschliesslich benutzt werden mussten.

waren noch schwere Kämpfe, z. B. infolge der 1826 verfügten Aufhebung des Düsseldorfer Freihafens, zu bestehen. 1831 endlich brachte die Rheinschiffahrtsakte dem Schiffsverkehr die völlige Freiheit. Die Rangschiffahrt hob sich unter wesentlichem Nachlassen der Frachtsätze, und die bisher zu Lande bewegten Güter wandten sich dem Wasserwege zu. 1835 gewann Düsseldorf seinen Freihafen wieder, und die Einfuhr hob sich mit der Ladefähigkeit der Schiffe und der Beschleunigung der Fahrt.

Mit dem Erscheinen des ersten Dampfschiffes 1816 nahm der Stromverkehr eine neue Gestalt an. Die langsame Segel- und Treidelschiffahrt erhielt ihre erste, stetig wachsende Konkurrenz durch die „Niederländische Dampfschiffreederei“, die den Schleppdienst mit Erfolg einfuhrte, seit 1852 aber wieder aufgegeben hat, um dafür den Güter- und Personenverkehr aufzunehmen. Die Gesellschaft besitzt heute neun Salonboote, die auf ihren Fahrten zwischen Rotterdam und Mannheim das Düsseldorfer Werft täglich anlaufen.

Als erstes deutsches Dampfschiffunternehmen trat 1825 die „Preussisch-Rheinische Gesellschaft“ in Cöln hinzu, und 1836 wurde die „Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft“ gegründet, deren erstes Dampfboot „Victoria“ 1838 auf dem Strome erschien. 1853 schlossen die Cölner und die Düsseldorfer Gesellschaft einen Betriebsvertrag, der beiden zum Vorteil und dem Reiseverkehr zum grössten Nutzen gereicht. Die beiden Gesellschaften besitzen zurzeit zusammen eine Flotte von 5 einfachen Glatdeckern, 13 Promenadendeckern und Halbsalonschiffen, sowie 13 Schnell- und Doppeldeckdampfern. Der schönste und grösste Salonschneldampfer auf dem Rhein und auf Europas Strömen ist die „Kaiserin Auguste Viktoria“, die als neuestes Schiff ganz in Deutschland gebaut, in Düsseldorf zu Hause ist. Es hat 83 m Länge bei ein Zehntel Breite, und die Maschinen erreichen 1350 Pferdekräfte.

Trotz des infolge starken Wettbewerbes eingetretenen Sinkens der Beförderungspreise liess der weitere Niedergang der Segelschiffahrt und das Anwachsen des Verkehrs 1845 die „Ruhrorter Dampfschleppschiffahrt“ und 1846 die „Niederrheinische Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft“ entstehen.

Die letztgenannte, in Düsseldorf sesshafte Gesellschaft bezweckte, die vormaligen auf dem untern Rhein und der Waal herrschenden mangelhaften Schleppverhältnisse durch eine geregelte Dampfschiffahrt zu ersetzen und damit eine Güterschiffahrt mittels Schleppschiffen zwischen den niederländischen und den niederrheinischen Häfen zu verbinden, um so die Unabhängigkeit der letzteren und die freie Bewegung des niederrheinischen, insbesondere des Düsseldorfer Handels, vor fremden Unternehmungen zu sichern.

Die Gesellschaft hat in ihren Bestrebungen grosse Erfolge aufzuweisen. In den ersten Jahren wurden nur zwei Schlepper und zwölf eiserne Schleppschiffe in Dienst gestellt; 1852 folgte ein dritter grosser Schlepper. Als Ende der siebziger Jahre in der Rheinschiffahrt eine vollständige Umwälzung

durch Verbesserung der Dampfer und ihres Schleppvermögens, sowie durch beträchtliche Steigerung der Tragfähigkeit der Lastschiffe eintrat, vervollständigte die Gesellschaft auch ihr Betriebsmaterial, und zwar in den achtziger und neunziger Jahren durch den Bau zweier Doppelschraubendampfer, zweier Raddampfer, sowie eines Turbinendampfers, ferner durch den Neubau von zwölf grossen eisernen Lastschiffen mit einer Tragfähigkeit von 17—30 000 Zentnern.

Jetzt besitzt die Gesellschaft fünf Schlepper mit Maschinen von zusammen 3000 indizierten Pferdekraften, sowie 24 eiserne Lastschiffe mit einer Tragfähigkeit von 348 000 Zentnern.

Mit diesen verstärkten Betriebsmitteln hat sie seit den neunziger Jahren ihren Dienst nach dem Mittel- und Oberrhein bis Strassburg ausgedehnt, namentlich von den Ruhrhäfen aus, und betreibt zwischen diesen Endpunkten sowohl das Schleppen fremder Fahrzeuge, als insbesondere auch den Massengüterverkehr in eigenen Lastschiffen. Die gesamte Leistung und Güterbewegung der Gesellschaft betrug im letzten Jahre 408 000 Tonnen und wird sich 1904 voraussichtlich auf 550 000 Tonnen erhöhen.

Weiter hat sich in Düsseldorf die Reederei L. W. Cretschmar um die Hebung des Rheinverkehrs besondere Verdienste erworben. Ihre Dampfboote unterhielten die Verbindung mit den benachbarten Rheinuferorten, bis 1901 die „Mülheimer Dampfschiffahrtsgesellschaft“ diese Fahrten übernahm. Der Fährverkehr zwischen der Stadt und den linksrheinischen Vororten ist seit Erbauung der Strassenbrücke nicht sehr erheblich. Erst neuerdings werden Verbesserungen durch Einstellung neuer grosser Fährdampfer, die im Anschluss an Strassenbahnen verkehren sollen, angestrebt.

Neben diesen Reedereien waren es aber vor allem auch die staatlichen Unternehmungen zur Regelung und Vertiefung des Fahrwassers und die städtischen Hafen- und Werftbauten, die zur Hebung des Stromverkehrs in Düsseldorf beitrugen. Die Fahrwassertiefe von 3,0 m bei einem gemittelten Niedrigwasserstande von + 1,5 D. P. gestattet den grossen Frachtschiffen mit voller Ladung bis Köln zu schwimmen. Dabei hat die Tragfähigkeit der Segelschiffe von 300 Tonnen im Anfange des vorigen Jahrhunderts bis zu 2060 Tonnen der Schleppschiffe heutigen Tages zugenommen.

Aber nicht nur die Rheinflotte ist durch diese technischen Vervollkommnungen leistungsfähiger geworden, auch der überseeische Verkehr in direkter Fahrt nach England und den Häfen der Nordsee und der Ostsee, der schon Mitte vorigen Jahrhunderts eingeleitet wurde, ist in fortwährender Steigerung begriffen. Im Düsseldorfer Hafen verkehren zurzeit 7 Rhein-Seedampferlinien mit 38 Dampfern von 32810 Tonnen Gesamttragfähigkeit und etwa 50 Seeleichtern von je 500—1100 Tonnen Lade-fähigkeit. Hiermit ist aus dem vorgeschichtlichen Fischerdörfchen ein Seehafen geworden, und dieser Erfolg der gemeinsamen Bestrebungen fand

seine Anerkennung in der Entsendung kaiserlicher Kriegsschiffe zur Feier der grossen Ausstellung von 1902, während der die deutsche Marineflagge monatelang am städtischen Werft flatterte und Hunderttausende von Schau- und Wissbegierigen um sich an Bord versammelte.

Diese erfreulichen Ereignisse und Fortschritte auf dem Gebiete der Schifffahrt dankt Düsseldorf aber auch in nicht geringem Grade dem Vater Rhein selbst. Es ist bemerkenswert, dass infolge der planmässigen Stromkorrekturen die Behinderung der Schifffahrt durch Hochwasser durchschnittlich im Jahre auf nur acht Tage beschränkt ist; und zwar liegt die Segelschifffahrt erst bei + 5,1 D. P. still, während die Dampfschifffahrt bei dieser Höhe die erste und bei + 6,9 D. P. die zweite Beschränkung erfährt und erst bei + 7,5 D. P. verboten ist. Die alpine Herkunft des Stromes und sein Verlauf in klimatisch milden Niederungen sichern den ausreichenden Wasserstand ohne anhaltenden Eisstand oder lange dauernde Eisgänge. Die durchschnittliche Behinderung hierdurch beläuft sich im Jahr auf nur 17 Tage. Zu diesen Vorzügen gesellt sich die gleichmässige Stromgeschwindigkeit bei dem geringen relativen Oberflächengefälle, das bei Düsseldorf zwischen + 1,35 und + 8,93 D. P. 1:5400 bis 1:5500 beträgt.

Über die Entwicklung des Wasserfrachtenumschlags im Düsseldorfer Hafen und den Schiffsverkehr wird der nächste Abschnitt einige Angaben bringen.



6. Statistisches.

(Nach den Berichten der Stadtverwaltung und der Handelskammer.)

a) Stand und Bewegung der Bevölkerung.



Die fortgeschriebene Einwohnerzahl der Stadt betrug am 1. April 1904 236807, wovon 120322 männlichen und 116485 weiblichen Geschlechts.

Die Entwicklung Düsseldorfs zeigen folgende Zahlen.

Die Seelenzahl belief sich im Jahre

1800 auf 16 000	1880 auf 95 458
1807 „ 19 472	1885 „ 115 190
1816 „ 22 675	1890 „ 144 642
1825 „ 25 532	1895 „ 176 000
1835 „ 31 596	1900 „ 207 402
1846 „ 38 129	1901 „ 214 460
1858 „ 49 200	1902 „ 222 720
1870 „ 70 094	1903 „ 227 587
1875 „ 80 695	

Diese Zunahme ist lediglich das Ergebnis des Überschusses der Geburten über die Sterbefälle und des Zuzuges über den Wegzug, Eingemeindungen haben nicht stattgefunden. Das Verhältnis des Geburtenüberschusses zu dem des Zuzuges ist Schwankungen unterworfen. Im letzten Jahrzehnt betrug jener 37 157 oder 20 auf 1000 Einwohner, dieser 35 018 oder 18 auf 1000 Einwohner, während von 1850—1893 die Einwanderung überwog.

Nur in 3, von sämtlichen 34 deutschen Städten über 100 000 Einwohner ist der Geburtenüberschuss grösser, nämlich in Essen 26,5 und in Dortmund und Mannheim 22,5 von Tausend.

Vergleichsweise bezifferte er sich

in der Rheinprovinz auf	17,0
in Preussen auf	14,3
im Deutschen Reiche auf	13,6

im Jahre 1900.

Der Zurückgang der Einwanderung ist auf das Anwachsen der Vororte zurückzuführen. Die vor wenigen Jahren nach Einwohnerzahl noch kleinen Gemeinden beziffern sie jetzt: Stockum auf 1400, Rath 10 000, Gerresheim 16 000, Eller 8000, Himmelgeist-Wersten 4300 und das aufblühende Oberkassel jenseits des Rheins auf 6000, zusammen auf rund 50 000 Seelen, die wirtschaftlich mit der Stadt Düsseldorf mehr oder weniger eng verbunden sind.

Nach den Religionsbekenntnissen teilt sich die städtische Bevölkerung in 67% Katholiken, 30% Evangelische, 2% Juden und 1% Sonstige.

Die Eheschliessungsziffer

betrug in den letzten Jahren	durchschnittlich 10 von 1000 Einwohnern,
die Geburtsziffer	37 „ 1000 „
„ Sterbeziffer	18 „ 1000 „

Der Flächeninhalt des Stadtgebietes betrug am 31. März 1903 4868 ha.

Hiervon waren:

bebaut mit Häusern, einschl. Hofräume und Hausgärten .	948,0 ha
Strassen, Wege, Eisenbahnen	644,3 „
öffentliche Garten- und Parkanlagen	103,0 „
Begräbnisplätze	58,44 „
Wasserfläche einschl. halber Breite des Rheinstroms . .	380,96 „
übrige Fläche	2733,62 „

Es entfielen hiernach:

auf 1 ha des Stadtgebiets	47 Einwohner;
„ 1 Einwohner	41,6 qm bebaute Fläche.

b) Der Grundbesitz und sein Wechsel und die Bautätigkeit.

Die in der Zeit vom 1. April 1902 bis 31. März 1903 beschlossenen Neuerungen im Bebauungsplane erstrecken sich auf 28895 m, die neuen Fluchtlinienpläne auf 1916 m Baufront.

Die Stadt besass am 31. März 1903 an eigenem Grundvermögen 527,63 ha.

Sie errichtete im Dezember 1901 einen Grundstücksfonds für den Ankauf von Liegenschaften, der aus einer Anleihe mit 5,000 000 Mark dotiert wurde.

Ausgegeben wurden aus ihm für die Erwerbung von Grundstücken in allen Teilen der Stadt bis 31. März 1903 1376 687,09 Mark, eingenommen aus verkauften Grundstücken 990 624,94 „ und es wurden in dem am 31. März 1903 schliessenden Jahre insgesamt erworben 1504,68 ar, veräussert 226,13 „

also der Gemeinde-Grundbesitz um 1368,55 ar vermehrt.

Im Jahre 1902 fanden unter Lebenden folgende Veräusserungen statt:

	Unbebaute Grundstücke:			Bebaute Grundstücke:		
	Zahl	Fläche qm	Wert Mark	Zahl	Fläche qm	Wert Mark
Durch Kauf	564	755 349	13 934 067	502	325 932	33 686 985
„ Tausch	14	14 983	96 476	5	6 825	359 000
„ Zwangsversteigerung	14	43 462	338 370	43	28 488	3 037 452
Sa.	592	813 794	14 368 913	550	361 245	37 083 437

Die Bautätigkeit der letzten Jahre im Stadtgebiet spiegeln folgende Zahlen wieder:

1. Baugesuche.

	Rechnungsjahr		
	1902	1901	1900
Überhaupt	2340	2318	1923
Darunter Neubauten öffentlicher Gebäude	6	12	7
Dgl. Neubauten privater Strassenwohnhäuser	474	463	468
„ „ sonstiger Privatgebäude	362	223	217
„ „ Ausstellungsgebäude	—	255	—
Bauveränderungen	1283	1344	1213
„ Abbrüche	17	21	18

2. Die errichteten Neubauten.

Rechnungs- jahr	Zahl der neu errichteten			Auf neuem Grundstück errichtete Wohngebäude	Zahl der neu entstandenen				Deren	
	Wohn- gebäude	anderen Gebäude	über- haupt		Wohnungen mit 1-3 4 und 5 6 u. mehr heizbaren Wohnräumen			über- haupt	heiz- bare Zim- mer	Wohn- räume über- haupt
1900	281	191	472	254	596	439	229	1264	4959	6181
1901	424	187	611	378	1091	543	425	2059	8368	8779
1902	441	197	638	427	965	831	365	2161	8929	10075
und auf 1000 Einwohner:										
1900	1,33	—	—	1,20	—	—	—	5,99	—	29,99
1901	1,94	—	—	1,73	—	—	—	9,42	—	40,16
1902	1,96	—	—	1,90	—	—	—	9,60	—	44,76

Diese Bautätigkeit hält im Jahre 1903/4 in gesteigertem Masse an.

Bei einem Bevölkerungszuwachs im Rechnungsjahre 1902 von 4867 Personen fällt ein Personenzuwachs von 0,48 auf 1 neuen Wohnraum, im Rechnungsjahre 1901

von 8260 Personen fällt ein Personenzuwachs von 0,99 auf 1 neuen Wohnraum.

Nach der Grösse fallen von 100 Wohnungen auf die:

				mit	
				1-3 heizbaren	über 3 Wohnräumen
im Rechnungsjahr	1900	. . .		47,15	52,85
"	1901	. . .		52,99	47,01
"	1902	. . .		44,65	55,35

3. Wohnungspolizei.

Die Tätigkeit der Wohnungsinspektion (d. h. der besondern Wohnungskommission oder der Revier-Polizeibeamten) ist 1902 sehr rege gewesen.

Die Beseitigung der Übelstände gelang weitaus meistens auf gütlichem Wege dank dem zunehmenden Verständnis der Hausbesitzer.

Bezeichnender Weise musste eine erhebliche Anzahl von Anzeigen über Wohnungsmängel, die von Mietern eingingen, fast durchweg als berechtigt anerkannt werden.

Es wird auch seitens der Mieter der weitere Ausbau der längst ersehnten segensreichen Einrichtung der Wohnungsinspektion dringend gewünscht.

Ergebnis der Wohnungsrevisionen.

Jahr	Zahl der besichtigten Wohnungen	Beanstandete Wohnungen	Wohnungen, deren Mängel im Laufe des Jahres beseitigt wurden	Als ungeeignet zum Bewohnen oder als überfüllt bezeichnete Wohnungen	Bei letzteren wurden das Vermieten oder Beziehen gestattet verweigert	
1901	7 270	555	458	97	2	3
1902	10 393	976	787	197	37	—

c) Verkehrsangaben.

Der Fremdenverkehr nimmt stetig zu. 1902 wurden in hiesigen Gasthöfen und Herbergen 311 993 Fremde untergebracht, wobei allerdings der Besuch der 6 Monate währenden Ausstellung eine starke Rolle spielt.

a) Über die Betriebsergebnisse der städtischen Strassenbahnen (also ausschliesslich der von Aktiengesellschaften betriebenen Linien: 1. der Bergischen Kleinbahnen, 2. der Rheinischen Bahngesellschaft, 3. der Kleinbahn Düsseldorf-Duisburg mit zusammen 6,4 km Betriebslänge im Stadtgebiet) geben folgende Zahlen Auskunft.

Es waren vorhanden:	an einfacher Gleislänge,	Betriebslänge
1901	66,426 km	38,630 km
1902	82,999 „	41,612 „

Rech-nungsjahr	Zurückgelegte Wagennutz-km	Beförderte Personen ohne Abonnenten	Fahrgeld-Einnahme Mark	Durchschnittl. Einnahme für Wagen-km Pf.	Strom-verbrauch Kilowattstunden	Bemerkungen
1898	2 692 284	7 928 227	1 028 368,55	38,00	—	Pferdebetrieb (Zum Teil noch Pferdebetrieb. Stromverbrauch für 9 Monate.
1899	3 342 058	10 038 661	1 358 968,85	40,60	441 522	
1900	4 869 294	14 301 504	1 733 590,—	35,68	2 298 863	
1901	5 790 155	16 299 582	1 850 705,92	31,96	2 551 226	
1902	7 761 642	23 163 448	2 567 452,57	33,07	2 998 456	Ausstellungsjahr

b) Auf den Düsseldorfer Staatsbahnhöfen sind Personen befördert worden:

1895	1 742 479,
1899	2 845 972,
1900	2 947 779,
1901	2 707 203,
1902	2 833 498.

In dem Ausstellungsjahr 1902 hat ausserdem der besonders erbaute Ausstellungsbahnhof in 6 Monaten 1 503 604 Personen befördert.

Der Güterverkehr aller Düsseldorfer Staatsbahn-Stationen in Tonnen belief sich:

	Empfang:		Versand:	
	Stückgut	Wagenladungen	Stückgut	Wagenladungen
1893/94	51 481	1 155 940	84 460	465 128
1895/96	61 505	1 409 156	102 092	533 474
1899/00	97 642	2 004 482	138 674	979 547
1900/01	92 130	1 930 191	130 771	920 426
1901/02	96 961	1 771 221	126 282	852 505

Der beklagenswerte wirtschaftliche Rückgang in allen Verhältnissen spricht sich deutlich genug in diesen Zahlen aus.

c) Der Verkehr des Düsseldorfer Hafens zeigt, verglichen mit dem zu Cöln, Duisburg und Ruhrort, folgendes Bild in Tonnen:

	Düsseldorf	Cöln	Duisburg	Ruhrort
Zufuhr (zu Berg und Tal).				
1899	530 649	700 822	1 817 900	1 582 225
1900	528 340	607 692	2 000 887	1 592 198
1901	481 230	515 615	1 655 886	1 559 714
1902	540 209 (+ 12,3 %)	564 392 (+ 9,3 %)	1 564 768 (- 5,5 %)	1 289 851 (- 17,3 %)
Abfuhr (zu Berg und Tal).				
1899	88 803	299 300	2 312 499	4 414 233
1900	91 962	266 800	2 744 977	5 109 188
1901	101 589	227 613	3 069 005	5 199 568
1902	121 165 (+ 19,3 %)	236 394 (+ 3,85 %)	3 302 119 (+ 7,6 %)	5 027 604 (- 3,3 %)
Gesamtverkehr in Tonnen.				
1899	619 453	1 000 122	4 130 399	5 596 458
1900	620 301	874 492	4 745 864	6 701 386
1901	582 819	743 228	4 724 891	6 759 282
1902	661 374 (+ 13,5 %)	800 786 (+ 7,8 %)	4 866 887 (+ 3 %)	6 317 455 (- 6,5 %)

Der Verkehr zu Düsseldorf ist also 1901 gegen 1900 wie fast überall zurückgeblieben (um 6%), aber schon 1902 gegen 1901 beträchtlich wieder gestiegen und zwar überwiegend stärker als in jedem der andern Häfen. Die Annahme, dies günstige Ergebnis sei durch die am 1. Mai 1902 eröffnete grosse Ausstellung bewirkt worden, ist irrig, weil die dafür bestimmten Güter ausschliesslich den Landweg benutzt haben.

Zum Ein- und Ausladen kamen im Hafen an:

	1900	1901	1902
Dampfschiffe	5 004	4 819	5 179
Segelschiffe und Schleppkähne	2 461	2 246	2 968
Angekommene Flösse	70	80	78
Die Zahl der beladen angekommenen und abgegangenen 10-Tonnenwagen auf der Hafenbahn betrug	47 646	46 044	58 256

Der Wasserstand am Düsseldorfer Pegel (o. D. P. = + 26,45 N. N.) war im Rechnungsjahr 1902

am höchsten (Januar 1903) + 5,74 m,
„ niedrigsten (November 1902) + 0,60 m.

Die Schifffahrt war geschlossen:

wegen Hochwassers keinen Tag,
„ Eistreibens (8. bis 17. Dezember 1902) . . 10 Tage.

d) Der Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr sämtlicher im Stadtgebiet belegenen Postämter spiegelt sich in folgenden Ziffern:

	1901	1902
Die Zahl der Briefsendungen in Eingang und Aufgabe betrug	56 Million	76,6 Million Stück
Die Zahl der Pakete ohne Wert betrug . . .	2,47 „	2,71 „ „
„ „ „ „ mit „ „ . . .	0,82 „	0,69 „ „
Der Betrag der Postanweisungen „ . . .	141 „	153 „ Mark
Die Zahl der Telegramme betrug	0,7 „	0,82 „ Stück
„ „ „ Fernsprechstellen betrug	3544	4248
„ „ „ vermittelten Gespräche betrug . .	9,17 Million	10,45 Million
Die Gesamteinnahme der Reichspost aus diesem Verkehr	3,4 „	4,04 Million Mark

7. Betrachtungen über die Geschichte der bildenden Kunst Düsseldorfs.



In Anbetracht des beschränkten verfügbaren Raumes, sowie des Umstandes, dass die Geschichte der Düsseldorfer Kunst, als solche, schon des öftern geschrieben ward und daher hinlänglich bekannt sein dürfte, kann und soll es hier nicht die Aufgabe sein, eine historisch-detaillierte, mit Namen und Daten gespickte Abhandlung zu verfassen. Es soll vielmehr versucht werden, die verschiedenen Epochen des Düsseldorfer Kunstlebens, soweit es die bildende Kunst betrifft, auf Grund seines Verhältnisses zum Geistesleben des Volkes zu charakterisieren und zu bewerten. Dazu bedarf es einer allgemeinen, auf Düsseldorf im besondern anwendbaren Vorbetrachtung.

Kunstgeschichte ist in gewissem Sinne Volksgeschichte. Die Schöpfungen der bildenden Kunst sollen und werden fördernd und läuternd auf die Entwicklung der ebenso zahlreichen, wie verschiedenartigen ideellen und intellektuellen Kräfte des Volkes einwirken, während anderseits nicht bestritten werden kann, dass die mannigfaltigen Regungen in dem oft so tiefen und feinen Gemüts- und Geistesleben des Volkes, ob sich dieselben nun äussern in schlichtem Wort und guter Tat, ob in dem Gedankenfluge seiner Dichter und Denker, das Schaffen der bildenden Künstler, als der lebendigen Glieder dieses Volkes, in anregender Weise beeinflussen werden.

Da diese Wechselwirkung selbstverständlich, also das Natürliche ist, so ist sie auch zu einer gedeihlichen Entwicklung erforderlich, und je intensiver und vielseitiger sie sich äussert, um so gesunder wird naturgemäss die Entwicklung des Kunstlebens sein. Soll daher ein in ideeller Beziehung blühendes Kunst- wie Volksleben gezeitigt werden, so handelt es sich darum, möglichst viele geistige Berührungspunkte zwischen Volk und Kunst zu schaffen, das heisst, beiderseits dafür zu sorgen, dass jeder geistigen Individualität Gelegenheit zur freien Entfaltung und Betätigung gegeben wird.

Wie draussen in der Blütezeit der Natur wir die verschiedenartigsten grossen und kleinen Blüten und Blumen frei und ungehindert unter derselben Sonne wachsen und sich ausleben, wie wir analog im Volke, und besonders im deutschen und rheinischen Volke, ungezählte Eigenarten unter dem Schutze der Gesetze gleichberechtigt und ungehemmt sich entwickeln und gemäss der ihnen innewohnenden Kraft sich zur Geltung bringen sehen, so müssten auch im Kunstleben alle Individualitäten, und jeder anerkannte, selbständig bildende Künstler ist eine solche, gleichberechtigt nebeneinander zur Geltung kommen können, soll jene Wechselwirkung zwischen Volk und Kunst im vollen Umfange sich vollziehen und so die Grundbedingung vorhanden sein zu einer Blütezeit der bildenden Kunst.

Eine solche Blütezeit erlebte Düsseldorf zweimal. Das erstemal unter dem von medicäischem Geiste erfüllten Kurfürsten Johann Wilhelm zu Ende des 17. und zu Anfang des 18., das zweitemal um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Jener pracht- und kunstliebende Fürst entbot in seine Residenz meist stammes- und sinnesverwandte Künstler, die mit Herrscher und Volk, soweit solches damals in Betracht kam, zu einem harmonischen Ganzen verwachsen und, von Fürstengunst und Volksbegeisterung getragen, frei nebeneinander und unabhängig voneinander bildeten und schafften. Der Nachfolger Johann Wilhelms, Carl Philipp, zerstörte mit rauher Hand, was jener so herrlich aufgebaut. Die erste Akademie, unter der Herrschaft Carl Theodors, entfremdete Kunst und Volk, und unter der Ungunst politischer, akademischer und sozialer Missstände führte diese Entfremdung zum völligen Bruche. Infolgedessen fristete die Kunst Jahre hindurch ein kümmerliches Dasein, welches durch den Verlust der berühmten Galerie mit dem Ruin des Düsseldorfer Kunstlebens zu enden schien.

Bald darauf (1815) gelangte Preussen in den Besitz der Stadt, und von da ab datiert das Wiedererwachen ihrer Kunst, welches jedoch erst unter der Regierung des geistreichen und feinsinnigen Königs Friedrich Wilhelm IV. zur zweiten und glänzenderen Blütezeit führen sollte.

Schon des genialen Cornelius umfassender Geist belebte während seiner leider nur zu kurzen Wirksamkeit das Kunstbewusstsein und Kunstinteresse in seiner Vaterstadt und ermöglichte es, dass späterhin Wilhelm von Schadow eine ganze Anzahl bedeutender künstlerischer Kräfte nach Düsseldorf ziehen oder in Düsseldorf grossziehen konnte. Hierdurch sowie besonders auch infolge seiner eminenten Bedeutung als Lehrer und Organisator erwarb sich Schadow mächtigen Einfluss, hinderte jedoch durch eine zu einseitige Geltendmachung dieses Einflusses die volle Entfaltung der künstlerischen Kräfte, die um ihn und neben ihm ins frische Leben drängten, und schuf so, vielleicht unbewusst, zwischen Volk und Kunst eine, den innigen geistigen Verkehr hemmende Schranke. Erst als die selbständigen Künstler sich auf sich besannen, sich solidarisch miteinander verbanden, sich frei machten von den lähmenden Einflüssen akademischer Selbstherrlichkeit und geistiger Bevormundung, fiel diese Schranke und nun ergoss sich reich und immer reicher in grossen und kleinen Strömen das geistige Fluidum hinüber und herüber. Die Künstler schöpften wieder aus der Seele ihres Volkes. Poetische Gedankenfrische, tiefe innige Auffassung, Schönheit der Form und Linie und lebensfrohe Farbenlust waren die charakteristischen Merkmale ihrer Werke. Das Volk wiederum begeisterte und bildete sich an den Schöpfungen der Kunst, fand es doch in ihnen seine geheimsten Herzensregungen, seine heiligsten Gedanken, sein besseres Selbst wieder. Auch das Kleine wirkte anregend und belehrend und weckte und schärfte den Blick für das wahrhaft Grosse. So kam jene glorreiche Zeit, jene sonnige Blütezeit rheinischen Kunstlebens, welcher illustre Namen, wie Rethel und Mintrop, Lessing und Hildebrandt, Knaus und Hasenclever, A. und O. Achenbach, Jordan und

Ritter und viele, viele andere, unvergänglichen Ruhm verliehen und deren Glanz noch die spätesten Zeiten wärmend durchleuchten wird.

Bereits in den 70er und 80er Jahren jedoch machte sich eine gewisse, den Niedergang anbahnende Erschlaffung geltend und beschleunigte das Hereinbrechen jener wilden Reaktion, die, wenn sie in Düsseldorf auch nicht gerade Orgien feierte wie anderswo, doch fürs erste wenigstens jenen Niedergang der Kunst beförderte. Indessen soll, ehe dies näher erläutert wird, vorab hier bemerkt werden, dass es in der nun folgenden Zeit des Streites, des Zweifels, der Unsicherheit und Willkür eine ganze Reihe genialer und hochbedeutender Männer gab, wie E. von Gebhardt und P. Janssen, Vautier und Bockelmann, Dücker und C. Gehrts und andere mehr, die, weit über dem gärenden Getriebe stehend, es verhinderten, dass die Quellen jener geistigen Verbindungsströme zwischen Volk und Kunst ganz versiegten, und dass die Düsseldorfer Kunst, konnte sie auch ihren olympischen Sitz nicht behaupten, auf die staubige Strasse hinabsteigen musste.

Abgesehen von dem gesunden Naturalismus der Neuzeit, der sich bereits in jener Blüteperiode betätigte, und welchen jeder denkende Künstler als berechtigt anerkannte, wirkten auch hier ungesunder, weil mit dem echt deutschen Empfinden nun einmal unverträglicher französischer Einfluss, sowie modernes Strebertum vielfach schädigend auf das Kunstleben ein. Das krankhafte Bedürfnis, aufzufallen um jeden Preis, auf Kosten einer gereiften Durchbildung, nervöse Neuerungsucht und virtuos-technische Manieriertheit machten sich immer einseitiger geltend. Damit Hand in Hand gehende, von geistiger Gebundenheit und oft verblüffender Anmassung zeugende Intoleranz, sowie parteipolitische Herrschergelüste bekämpften, und zwar dank dem Indifferentismus und der Ängstlichkeit der objektiv Denkenden mit Erfolg, unter der Flagge individueller Wahrheit den wahren Individualismus.

Immer mehr schwanden daher die Harmonie aus den Kreisen der Künstler, die fröhliche und unbedingt volkstümliche Vielseitigkeit der trotz vielen Könnens immer nüchterner, gedanken- und farbenärmer werdenden Ausstellungen, immer mehr daher auch jene, für eine gesunde Entwicklung so notwendige intensive Wechselwirkung zwischen Kunst und Volk. Beide Parteien standen sich vielfach verständnislos gegenüber, so dass ein blühendes Kunstleben nicht aufkommen konnte.

Da wurde (1898) die Veranstaltung einer grossen deutsch-nationalen Kunstaussstellung für das Jahr 1902 beschlossen. Das allseitige Bedürfnis, dass etwas Besonderes zur Aufrechterhaltung von Düsseldorfs Ruf als Kunststadt geschehen müsse, vereinigte noch einmal die gesamte Künstlerschaft zu gemeinsamem Tun. Die glühende Begeisterung für den grossen Zweck, die in gleicher Weise Künstler und Laien entflammte, zerschmolz das Eis der Entfremdung, der Vorurteile, der Gleichgültigkeit und Zaghaftigkeit. Ein Geisteshauch aus längst verwehter Zeit, ein Frühlingsahnen ging durch die Herzen und in allen Köpfen und Werkstätten schaffte

man in alter Freudigkeit und neuer Zuversicht für diese Ausstellung. Hatte nun auch trotzdem die Düsseldorfer Abteilung der Ausstellung unter den oben erwähnten Missständen zu leiden, entbehrte man in ihr allgemein die Werke so manches tüchtigen Künstlers, liess sie auch vielfach die freie Sicherheit und Sorglosigkeit künstlerischer Offenbarung vermissen, so trug sie doch nicht wie so manch anderes Abteil einen einseitigen, öden Charakter, sondern bot wieder einmal ein erfreuliches Bild fast des gesamten heimischen Kunstschaflens, welches die sichere Hoffnung zu erwecken geeignet war, dass das gesunde Blut im Organismus unseres Kunstlebens die Zeitkrankheiten überwinden wird, dass die freie Entfaltung einer jeden künstlerischen Individualität wieder ermöglicht und dadurch die Wechselwirkung zwischen Kunst und Volk in ihrer lebendigen, umfassenden Vielseitigkeit wieder hergestellt werden kann, und dass so, aber auch nur so, die bildende Kunst Düsseldorfs allmählich ihrer dritten Blüteperiode entgegenreifen könnte. Möchte diese Hoffnung sich voll und ganz erfüllen!



Siegel der Schöffen zu Düsseldorf 1560.