



*Aufnahme: Oskar Söhn*

# D Ü S S E L D O R F E R H E I M A T B L Ä T T E R

HERAUSGEBER »DÜSSELDORFER JONGES.«

ZEHNTER JAHRGANG

HEFT 5 + 1941

DRUCK UND VERLAG: HUB. HOCH, DÜSSELDORF + PREIS: RM. 0.25



# Büromaschinen

Schreib-, Rechen-, Addier- und Fakturiermaschinen

Kostenlose, unverbindliche Vorführung durch die Generalvertretung

**Alex Schweins, Düsseldorf**, Graf-Adolf-Straße 37a, Ruf 14 557/58

Geschäftsführer: Walter Voegels, Mitglied des Heimatvereins

# HEINRICH REDEMANN

Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau

**DÜSSELDORF**

Gegr. 1910

Kreuzstraße 46/48 (Bismarck-Straßen Ecke). Fernruf Nr. 156 57/156 58  
Werkplatz mit Gleisanschluß, Löricker Straße 95/103

# DEUTSCHE BANK

FILIALE DÜSSELDORF

ALBERT-LEO-SCHLAGETER-ALLEE 45

Depositenkassen:

**Benrath**, Hauptstraße 4 / **Bilk**, Friedrichstraße 134 / **Brehmplatz**, Brehmstraße 1  
**Derendorf**, Collenbachstraße 2 / **Oberkassel**, Luegallee 104



**BORGWARD**

(früher Hansa-Lloyd)

**LASTWAGEN UND  
LIEFERWAGEN**

AUSSTELLUNGSHALLE

Generalvertretung: **Carl Weber & Söhne**

Himmelgeister Straße 53, Fernsprecher Nr. 18414 und 19063

**Reparaturwerk - Ersatzteile - Kundendienst**

Düsseldorfer Heimatfreunde kaufen nur bei den anzeigenden Firmen!

**E. G. Trinkaus**

gegr. 1785

Die älteste Privatbank Düsseldorfs

## Maibräuche am Niederrhein und im Bergischen

Der älteste deutsche Namen für den Monat Mai hieß Winnemonath und bedeutete Weidemonat, weil mit seinem Beginn das Vieh auf die Weide getrieben wurde. Darum feierten auch die Hirten um diese Zeit besondere Feste. Später wandelte sich das Wort in Wunimonath und damit langsam zu der Deutung Wonnemonat. Und in der Tat war die Maienzeit ja auch für unsere Altvorderen eine Zeit der Wonne, war doch nun endgültig der finstere, kalte

Winter beendet. Eine alte germanische Sage erzählt, in der Nacht zum ersten Mai tue die Sonne einen Sprung, um ihren Lauf von neuem anzutreten und neues Leben zu erwecken. In diesem feierlichen Augenblick falle in den Wäldern das Wild auf die Knie, selbst die Felsen verneigten sich und aus den Wassern klängen versunkene Glocken zur Menschheit empor.

Tief eingewurzelt war bei den alten Deutschen der Glaube an die Geheimnisse

## Stoffe nur Stoffe

für die Dame und für den Herrn, große Auswahl, modern und immer billig

**Ludwig Michels**

Die Etage für Qualitätsstoffe • Jacobistr. 5



**Pilo**, das bewährte, hochmoderne Pflegemittel für jeden Schuh. Pilo schützt und schon das Leder.

**JOSEF HOMMERICH**



SANITARE INSTALLATIONEN  
ZENTRALHEIZUNGSANLAGEN

DÜSSELDORF

PEMPELFORTER STR. 10-12  
FERNSPRECHER NR. 264 79

Düsseldorfer Heimatfreunde kaufen nur bei den anzeigenden Firmen!

Besuchen Sie die gemütlichen, sehenswerten Gaststätten  
**Tigges** am Brückchen mit dem Glückenspiel an der Königs-Allee  
**Tigges** im Türmchen Graf-Adolf-Strasse 56

und Wunder der Mainacht, groß war der Jubel über das Erwachen der Natur. In allen Gauen, in Städten und Dörfern wurden Maifestlichkeiten begangen, ein ganzer bunter Kreis von Bräuchen, die, wenn auch überall kleine örtliche Verschiedenheiten aufweisend, in ihrer Gesamtheit auch heute noch aus den erhaltenen spärlichen Resten erkennen lassen, in welch hohem Ansehen die Maizeit bei unsern Vorfahren stand, und wie sie aus heidnischen Wurzeln und Erinnerungen hervorgewachsen waren.

Auch am Niederrhein und im Bergischen sind alte Maibräuche noch in Pflege oder

waren es doch noch bis vor wenigen Jahrzehnten. Vielleicht lebt der eine oder andere heute wieder auf, nachdem das deutsche Volk sich seines alten Brauchtums wieder erinnert und es wieder pflegt.

Dazu gehört das Mailehen, das Mailehen, wie es in Köln, im Siegkreis, an einzelnen Orten des Siebengebirges, überhaupt am Mittel- und Niederrhein gehalten wurde und vielleicht auch heute noch in einigen ländlichen Gegenden sich erhalten hat. Das Mailehen war eine in aller Form stattfindende Versteigerung der Mädchen des Dorfes an die dörflichen Burschen, die

**Die stark fettlösende  
 Wirkung, die imi besitzt,  
 macht es zum zeitge-  
 mäßigen Reinigungs-  
 helfer für schmutzige  
 Berufskleidung. Es  
 reinigt schonend und  
 doch gründlich und  
 spart Seifenmarken!  
 Hausfrau, begreife:  
 imi spart Seife!**

J 82 C/40

Die Spitzenmarke der  
Düsseldorfer Senfindustrie



Delikateß-Frischgurken

II

Die „Düsseldorfer Heimatblätter“ kosten im Buchladen einzeln RM. 0.25, im Jahresbezug RM. 3.—



**Punktfrei:**

*Damen- und Herren-Mäntel*

*Damen-Umhänge*

Große Auswahl in allen Farben u. Preisen — Sehr beliebt

*Sporthaus Elli Wagner* Bismarckstraße 50 · Telefon 27 111

in Talern steigerten, aber nur mit soviel Pfennigen in die gemeinschaftliche Kasse zahlten, als der Preis in Talern betrug. Der Ansteigerer hatte das Recht und die Pflicht, das ersteigerte Maimädchen das ganze Jahr hindurch auf alle Festlichkeiten zu führen, und beide fanden damit Gelegenheit zur Anknüpfung festerer Bande, die oft zur Ehe führten. Das Mädchen, das bei der Versteigerung den höchsten Preis erzielte, war für das Jahr die Maikönigin ihres Dorfes.

Eine wichtige Rolle spielte in jeder dörflichen und städtischen Gemeinschaft die abseits im Walde gelegene Malstätte, an

der in uralten Zeiten sich die Dorfbewohner nicht nur zur Abhaltung von Festlichkeiten, sondern, und zwar in erster Linie, zur Beratung dörflicher Gemeinschaftsfragen und zu Gerichtsverhandlungen versammelten. Auch zur Einleitung der Maifeste, die an diesen geheimnisvollen, ehemals heiligen Waldstätten abgehalten wurden, gab es derartige Verhandlungen, von denen sich in manchen Gegenden noch Spuren und Abwandlungen erhalten haben. In Süddeutschland sind in dem Haberfeldtreiben und den Katzenmusiken noch Reste solcher alten Volksgerichte zu erkennen. Auch am Niederrhein, z. B. in der Nähe von Viersen,

### „Zum Kurfürsten“

Historische Gaststätte

Inh. Alb. Frey jr., Flingerstr. 36, Ruf 287 78 u. 266 28  
Mitglied der Düsseldorfer Jonges

Spez. Auschank: Spatenbräu München · Gute Küche

Besuchen Sie auch das **St. „Pitter“ - Stübchen**

### F. Hodés Nachf. Herm. Himstedt

Ältestes Düsseldorfer Glas-  
und Gebäude-Reinigungs-Unternehmen

Gruppellostraße 15 · Fernsprecher 128 69 · Gegründet 1860

# ZOO

Gaststätten, Ruf 60637

Düsseldorf, Neue Leitung: W. SCHALLENBERG

bieten für Gefolgschafts- und sonstige Veranstaltungen:  
Große und kleine Säle (100—800 Personen fassend)  
Gesellschaftszimmer und Bar (20—100 Personen fassend)

Bühne, Scheinwerfer und Lautsprecher-Anlagen · Beratung bei Kapellen-  
und Programm-Zusammenstellung · Geheizte Luftschutzräume

## Restaurant „Zum Burggrafen“

Graf-Adolf-Straße, Ecke Hüttenstraße

Bestgepflegte Biere der Schwabenbräu A.-G. Vorzügliche, preiswerte Küche

Gut und preiswert — dafür bürgen die anzeigenden Firmen!

# Alwin Schneider & Schraml

vorm. Alwin Schneider & Königs

Königstraße 3a, Königsallee 36

G e g r ü n d e t 1 8 9 0

Erstes Spezialhaus für

Teppiche · Innenausstattung · Polstermöbel

Großes Lager in Orientteppichen

ist solches Maigericht als Rest alter Volksgerichte bis in die neuere Zeit erhalten geblieben. In der Mainacht hielten die Burschen des Dorfes über die Mädchen Gericht ab. Denjenigen, die sich irgendwie mißliebig gemacht hatten, wurde ein geknickter Erlen- oder Tannenzweig an die Tür geheftet. Im Siegkreis wurde ihnen Häcksel vor die Tür gestreut, womit zum Ausdruck gebracht werden sollte, daß das Mädchen im Rufe stände, sittlich nicht einwandfrei zu sein. Kirschbaum- und Hagedornzweige hatten eine ähnliche, doch weniger entehrende Bedeutung. Ein grüner Maibaum aber, der vor der Tür aufgerichtet war, galt als ernstliche Liebeserklärung

oder Werbung des Burschen, der ihn dorthin gebracht hatte, und welcher das gewesen war, war dem Mädchen natürlich sehr wohl bekannt.

Der Maibaum, meist eine von der Rinde entblößte, mit bunten Kränzen und Bändern geschmückte Birke in ihrem frischesten Grün, spielte überhaupt bei den Maifesten eine große Rolle und brachte die innige Verbundenheit unserer Vorfahren mit der Natur zum Ausdruck. Er steht noch heute auf den Dörfern vor der Tür des Tanzlokales und erinnert an die Zeiten, in denen das Maifest noch draußen im Freien, im Wald, an der Malstätte mit Gesang und Reigentanz gefeiert wurde. Denn in alter

JUWELIER

Hans Münstermann

GOLDSCHMIEDEMEISTER  
UHRMACHERMEISTER

Düsseldorf, Blumenstr. 7, Ruf 24244

JUWELEN, GOLD, SILBER  
UHREN UND BESTECKE

*En de Kröck*

Bes. Heinr. Hölsken

Hunsrückstr. 27/29, Ruf 16620

seit ungefähr 50 Jahren Familienbesitz

Einzig in Düsseldorf

*„La Bella Angora“*

Ausschank v. König-Pilsner und Jan-Wellem-Altbier



Denken Sie bei  
Ihren Einkäufen an

Düsseldorfs ältestes  
Spezialgeschäft für

OPTIK UND PHOTO

Inhaber P. Oster & W. Lange Lieferant aller  
Straße der SA. 107 Krankenkassen



IV

Sagen Sie beim Einkauf: Ich las Ihre Anzeige in den „Düsseldorfer Heimatblättern“

# BANK DER DEUTSCHEN ARBEIT A.G.

NIEDERLASSUNG DÜSSELDORF

Martin-Luther-Platz 2-3 - Fernruf 25 957



Sorgfältige Ausführung aller bankmäßigen Geschäfte



Zeit wurde die Malstätte mit frischen Mai-bäumen und Kränzen geschmückt, und der stattlichste Baum war mit einer Unzahl von leeren, ausgeblasenen Eiern behangen, deren Inhalt von den Dorfmädchen mit Speck zu Eierkuchen verbacken worden war. Die Kuchen wurden dann an der Malstätte von der ganzen Dorfbewohnerschaft, von jung und alt verzehrt, und nicht wenig heimisches Hopfenbier wurde dazu getrunken. Die Eier dazu, auch den Speck und das Weißbrot, die Wecken, hatten die Dorfburschen in der Pfingstnacht unter den Einwohnern und auf den umliegenden Höfen unter Absingung alter Lieder nach einfachen Melodien eingesammelt. Einige dieser Lieder teilte Karl Rademacher in

der Zeitschrift des Bergischen Geschichtsvereins von 1886 mit; gerade diese Lieder, die hier des beschränkten Raumes wegen nicht angeführt werden können, obwohl sie sehr interessant sind, lassen uralte Spuren erkennen, auch zeigen sich solche in der ganzen Art, wie das Einsammeln vor sich ging. Bei guter, reichlicher Spende sangen die Burschen zum Schluß: „Das Hus dat steht op Mure, drinn wonne feste Bure“, während die Verweigerung einer Spende sie zu Verwünschungen veranlaßte, zu Drohungen mit den „Schwatze“, uralten germanischen Hausgeistern, und zu dem Ruf: „Das Hus dat steht op Stippe, der Düwel soll et wippe!“ Dieses etwas gewaltmäßige Einsammeln von Eiern, wie



## CONTINENTAL

Schreib-, Addier- und Buchungsschreibmaschinen

General-Vertretung:

**FRANZ THONEMANN K.G.** vorm. Th. H. Negro

Bismarckstraße 87, Fernruf Sammel-Nr. 288 57/58

## BRUCKMANN

DÜSSELDORF, Am Wehrhahn 84, Ruf 267 34  
GEMÄLDE-RAHMEN, VERGOLDEREI-EINRAHMUNGEN

## Hornschuh- Brote

*Original Reineke Paderborner Landbrot*

*Original Oberländer Brot*

*Original Westfälischer Pumpernickel*

## GEORG BECKER & Co.

BAU AUSFÜHRUNGEN

Augustastraße 30/36 · Telefon 31532/33

Ausführung aller im Bau vorkommender Arbeiten

Gut und preiswert — dafür bürgen die anzeigenden Firmen!

V

## Photocopien u. Photodrucke

die originalgetreuen Wiedergaben von Dokumenten, Zeugnissen, Bescheinigungen, Zeichnungen, Bildern usw. liefert schnell und preiswert auch vergrößert oder verkleinert

**Die Photocopie**  
Gesellschaft  
Düsseldorf, Königsallee 100, Tel. 179 34

es namentlich in den abgelegenen Dörfern und Höfen des Bergischen Landes Brauch war, darf man jedoch nicht als unverschämte Bettelei ansehen, sondern als letzten Rest der Sitte, für das gemeinsame Festmahl aller Dorfbewohner, nicht nur der Jugend, sondern auch der Alten, die notwendigen Lebensmittel — es wurden auch andere als Eier erbeten, z. B. Bratwurst und Melde — zu beschaffen, was eben seit altersgrauer Zeit die Aufgabe der Dorfburschen war.

Eine ähnliche Sammlung wurde früher in Königswinter vorgenommen, bei der jedoch auch Weinbergspfähle erbeten wurden. Die damit verknüpften Bräuche lassen erkennen, daß einst die Jungmannschaft

des Dorfes unter Opfern und religiösen Weihen in die Gemeinschaft aufgenommen wurde.

Ein besonders am Niederrhein gefeiertes Frühlings- und Maifest war der Holzfahrttag, den man in Köln, wie die berühmte Koelhoffsche Chronik von 1499 eingehend schildert, ferner in Walscheid an der Agger und namentlich in Ratingen festlich beging. Im letztgenannten Städtchen wurde an diesem Tage der Bürgermeister gewählt, neue Bürger wurden aufgenommen und schließlich wurde an der Malstätte gegessen, getrunken und getanzt. Den Abschluß des festlichen Tages bildete ein feuchtfröhlicher „Zug durch die Ge-

(Fortsetzung Seite VII)

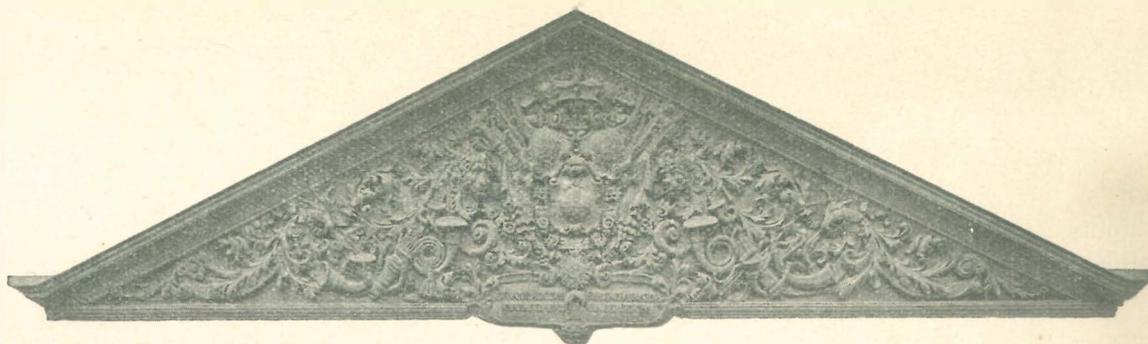
Linnmann 23

**DIE KREIS SPARKASSE**

besorgt alle  
Sparkassenangelegenheiten  
Kasernenstr. 69

VI

Die „Düsseldorfer Heimatblätter“ kosten im Buchladen einzeln RM. 0.25, im Jahresbezug RM. 3.—



# DÜSSELDORFER HEIMATBLÄTTER

HERAUSGEBER: » D Ü S S E L D O R F E R J O N G E S «  
SCHRIFTFLEITUNG: DR. PAUL KA U H A U S E N, D Ü S S E L D O R F  
X. JAHRGANG — 1941 HEFT NR. 5

**Hubert Delvos, Düsseldorf:**

## Aus der Geschichte der Düsseldorfer Luftfahrt.

Schriftleiter Hubert Delvos, dessen heimatgeschichtlichen Veröffentlichungen und Vorträge in den Kreisen unserer Mitglieder sich seit langem stärkster Aufmerksamkeit erfreuen, hat soeben ein neues Buch abgeschlossen, das uns mit dem jüngsten Zweige des Verkehrslebens, der Luftfahrt, bekannt macht. Der Verfasser hat diese auf eingehendem Quellenstudium beruhende Arbeit „Die Entwicklung der Düsseldorfer Luftfahrt“ betitelt. Sie wird erstmals die Geschichte der Düsseldorfer Luftfahrt von den Anfängen bis zur Gegenwart in ihrer sportlichen, verkehrspolitischen und

militärischen Bedeutung zur Darstellung bringen. Wir möchten nicht verfehlen, schon jetzt auf diesen neuen, reichbebilderten Beitrag zur Geschichte unserer Stadt, der gerade in unseren Tagen das ungeteilte Interesse unserer Mitglieder finden dürfte, hinzuweisen. Das Buch wird in allernächster Zeit im Verlag L. Schwann, Düsseldorf, erscheinen. Mit dem nachfolgenden Aufsatz gibt der Verfasser einen Querschnitt durch die Geschichte der Düsseldorfer Luftfahrt, der Umfang und Bedeutung des Themas erkennen läßt.

Die Schriftleitung.

Mit stolzer Freude vernehmen wir täglich von dem erfolgreichen Einsatz unserer Luftwaffe im Kampf gegen England. Beispiele unvergänglicher Tapferkeit hat uns die junge deutsche Luftwaffe geschenkt — Beispiele, die sich würdig an die großen Heldentaten des Weltkrieges reihen. Man wird aber diese heroischen Leistungen in ihrem ganzen Umfange nur dann richtig würdigen können, wenn man den Blick zurücklenkt in die kaum 30jährige Geschichte der deutschen Luftfahrt und daran ermißt, welchen ungeheuren Aufschwung die Luftfahrt in diesem kurzen Zeitraum erlebte, mit welchen Schwierigkeiten sie zu kämpfen hatte, und welche Opfer an Gut und Blut notwendig waren, um die deutsche Luftwaffe zur stärksten der ganzen Welt zu machen.

Auch Düsseldorf, das uns allen als eine luftfahrtfreundige Stadt bekannt ist, hat sein

Teil zu dieser Entwicklung beigetragen. Seit den Kindertagen des Luftballons und des Flugzeuges hat es in unserer Stadt Männer gegeben, die sich restlos der Luftfahrt verschrieben haben, und nicht zuletzt hat die Stadtverwaltung durch Weitblick und Tatkraft dem neuen Verkehrsmittel ihre fördernde Anteilnahme geschenkt.

### Die ersten Düsseldorfer Ballonaufstiege.

In der Frühzeit der Luftfahrt allerdings, als die Kunde vom ersten Aufstieg der Montgolfière nach Düsseldorf drang, wird auch die Stadtverwaltung unserer Haupt- und Residenzstadt den französischen Erfindungen mit vorsichtiger Zurückhaltung gegenübergestanden haben. Aber schon bald trat das neue Luftfahrzeug seine Reise durch die europäischen Staaten an, und es dauerte nicht lange, da erlebte auch Düsseldorf dieses merkwürdige Ereignis. Zwar

82 handelte es sich nicht um einen Ballon in der Originalgröße der französischen Erfinder. Geschäftstüchtige Schausteller von durchaus internationaler Prägung begnügten sich mit erheblich kleineren Nachahmungen. Aber auch diese Art der Volksbelustigung regte die Neugierde der Düsseldorfer mächtig an.

So erlebte Düsseldorf am 9. Januar 1785 den ersten Aufstieg eines Heißluftballons. Der Engländer *Hooghe*, der dieses Ereignis mit der seinen Landsleuten eigenen Zungenfertigkeit ankündigte, erlebte allerdings eine Enttäuschung, weil er in seiner Geschäftstüchtigkeit derart hohe Preise forderte, daß nur wenige Zuschauer dem Schauspiel beiwohnten. *Hooghe* war gezwungen, den Ballonaufstieg einige Wochen später zu bedeutend ermäßigten Preisen zu wiederholen.

Fünf Jahre später führte der Physicus *Carl Enssler* eine neue Belustigung vor, ein Kabinett von aerostatischen Figuren. Als größte Überraschung kündigte er den Aufstieg eines „Colosalischen Reiters zu Pferd“ an. Einen richtigen Ballonaufstieg erlebten die Düsseldorfer erst wieder 1802. Der Ballon war 30 Fuß hoch und 90 Fuß im Umfang. Er führte ein Schiff mit sich, in dem zwei lebende Tiere die gewiß nicht alltägliche Reise antraten. Mit einer ähnlichen Darbietung wartete im folgenden Jahre der Mechaniker *Zowel* auf, dessen Luftballon sogar mit einem Fallschirm ausgerüstet war, an dem der Fahrgast, ein Tier, wenigstens wieder zur Erde herabschweben konnte.

Während der Franzosenzeit mußten die Düsseldorfer auf weitere Ballonaufstiege verzichten. Erst im Oktober 1817 erfahren wir von einem neuen Aufstieg, den der Feuerwerker *Braun* aus Potsdam mit einem Ballon von 2000 Kubikfuß Inhalt ausführte.

Lange Zeit fehlt uns nun jede Nachricht über ähnliche Ereignisse. Offenbar hatten die Aufstiege unbemannter Ballone, die lediglich den Charakter einer Schauausstellung trugen, den Reiz der modischen Neuheit verloren. Techniker und Erfinder hatten

sich inzwischen des Luftfahrzeuges angenommen — selbst unser Landsmann *Benzenberg* nahm an diesen wissenschaftlichen Bestrebungen Anteil. Sie entwickelten den brauchbaren Freiballon, der etwa seit 1880 in Deutschland heimisch wurde. Allerdings dauerte es noch mehr als 20 Jahre, bis endlich im Frühjahr 1903 in Düsseldorf vom Frankenplatz aus ein moderner bemannter Freiballon zu seiner ersten Biedermeierfahrt aufstieg. Damit wurde in der Geschichte der Düsseldorfer Luftfahrt ein neuer Abschnitt eingeleitet.

### Der Freiballon erobert Düsseldorf.

Die Anregung zu diesem Unternehmen ging von Hauptmann v. *Abercron* aus, der damals als Kompaniechef des Inf.-Regts. 39 in Düsseldorf stand. Von *Abercron* hatte seine Ausbildung als Freiballonführer bei der Luftschifferabteilung in Berlin-Schöneberg erhalten. Nach seiner Übersiedlung nach Düsseldorf erblickte er seine besondere Aufgabe darin, den Freiballonsport in unserem Bezirk einzubürgern. In der gleichen Weise war der Essener Professor *Dr. Bamler* tätig, der als Vertreter der wissenschaftlichen Ballonfahrten im Dezember 1902 in Barmen den N. V. f. L. gegründet hatte. Auf dieser organisatorischen Grundlage erlebte der Freiballonsport in unserem Bezirk eine hoffnungsfreudige Entwicklung, die rein äußerlich dadurch zum Ausdruck kam, daß der N. V. f. L. ein Gebiet von Essen bis Saarbrücken umfaßte.

Sehr bald gelang es v. *Abercron*, dem Freiballonsport in Düsseldorf einen festen Stützpunkt zu verschaffen. Dies geschah durch die Errichtung eines Ballonfüllplatzes an der Hans-Sachs-Straße, dessen Anlage die Stadtverwaltung in großzügiger Weise unterstützte. Hier fand am 8. und 9. Mai 1907 die erste Ballonwettfahrt statt. Gleichzeitig beteiligten sich Ballonführer des N. V. f. L. an nationalen und internationalen Wettfahrten. Aber auch die Heranbildung eines Stammes tüchtiger Freiballonführer ließ der Verein sich angelegen sein. Eine tatkräftige Förderung erfuhr die Düssel-

dorfer Ballongruppe durch Oberbürgermeister Wilhelm Marx, der nicht nur persönlich ein Freund der Luftfahrt war, sondern der durch sein Beispiel auch andere einflußreiche Persönlichkeiten des öffentlichen und wirtschaftlichen Lebens dem Freiballonsport zuführte. Auch die Tagung des Deutschen Luftfahrer-Verbandes, die am 25. Mai 1908 in Düsseldorf stattfand, hat dazu beigetragen, den Gedanken der Luftfahrt in weitere Kreise zu tragen.

Inzwischen war dem Freiballonsport in der motorisierten Luftfahrt ein ernster Gegner erwachsen. Die Erfindungen des Grafen Zeppelin und die Erfolge der Flieger hatten eine überaus stürmische Entwicklung hervorgerufen, die auch auf die Organisation des N. V. f. L. nicht ohne Einfluß blieb. Am 1. Dezember 1908 wurde der N. V. f. L. in die Sektionen Wuppertal, Essen und Düsseldorf aufgeteilt. Diese Gliederung sicherte den einzelnen Sektionen eine größere Selbständigkeit im sportlichen Leben. Diese Selbständigkeit weiter auszubauen, war eine der wichtigsten Bestrebungen der Düsseldorfer Sektion; vor allem war es Marx, der sich für die eigene Rechtsfähigkeit der Sektion einsetzte. Dieser Schritt erfolgte durch die Errichtung eines eigenen Statuts im November 1909. Oberbürgermeister Marx wurde zum Vorsitzenden, Hauptmann v. Abercron zum geschäftsführenden Vorsitzenden bestellt.

Ende 1908 zählte die Sektion Düsseldorf 363 Mitglieder. Das Ballonführerzeugnis besaßen 7 Mitglieder. Von den 363 Mitgliedern waren 105 Ballonfahrer. Der Sportbetrieb der folgenden Jahre entwickelte sich äußerst rege. 1910 wurden mit eigenen Ballonen 72, 1911: 67 und 1912 sogar 82 Fahrten, darunter zahlreiche Wettfahrten, unternommen.

#### **Der Vormarsch des Flugzeuges.**

Auch nach der neuen Gliederung blieb die Sektion Düsseldorf ein Glied des N. V. f. L., wenn es auch nicht zweifelhaft sein konnte, daß diesem Schritt über kurz oder lang die völlige Abtrennung vom Hauptverein folgen würde. Vorerst war

durch dieses Vorgehen eine enge Zusammenarbeit mit den Düsseldorfer Anhängern der motorisierten Luftfahrt ermöglicht worden, die sich im Sommer 1909 unter Oberst von Blarock in der Ortsgruppe Düsseldorf des Deutschen Luftflottenvereins zusammengeschlossen hatten. Sie sollte, wie es im Statut hieß, die Aufgabe haben, „Düsseldorf mit den Fortschritten auf dem Gebiete des Fliegerwesens bekannt zu machen und Gelegenheit zur weiteren Entwicklung der Flugtechnik zu schaffen“.

Aus mancherlei Gründen konnte die Ortsgruppe sich nicht frei entfalten. Ihr bleibendes Verdienst ist es dagegen, daß sie die erste Düsseldorfer Flugveranstaltung im Mai 1910 auf der Grafenberger Rennbahn durchführte. Mehr als 10 000 Besucher wanderten damals am Himmelfahrtstage zur Rennbahn hinaus; ebenso viele kehrten bitter enttäuscht nach Düsseldorf zurück. Das schlechte Wetter hatte die Abwicklung des Programms so gut wie unmöglich gemacht. Einen besseren Verlauf nahmen die beiden folgenden Tage, vor allem am Sonntag gab es eine Reihe prächtiger Flüge zu sehen, von denen der Chronist vor allem einen Höhenflug von 200 Meter erwähnt. Aber auch von Unfällen blieb der Flugtag nicht verschont.

Insgesamt war diese Veranstaltung für die Entwicklung der motorisierten Luftfahrt in Düsseldorf ein großer moralischer Erfolg. Bedenklicher hingegen war das finanzielle Ergebnis. Hätte nicht die Stadtverwaltung durch erhebliche Zuschüsse ausgeholfen, so wäre der Zusammenbruch der Ortsgruppe unvermeidlich gewesen. Der Luftflottenverein hat daraus die einzig mögliche Lehre gezogen: er hat sich in der Folgezeit auf die ideelle Förderung der Flugtechnik beschränkt.

Die praktische Förderung übernahm stattdessen der Düsseldorfer Flugsportklub, der im Februar 1910 mit einem weitgespannten Programm vor die Öffentlichkeit trat. Vorsitzender dieses Vereins war Hüttendirektor Paul Probst, der sich ganz dem Motorsport verschrieben hatte, und der mehr als 20 Jahre lang sich als

eifriger Förderer der Luftfahrt erwiesen hat. Zwischen dem Luftflottenverein und dem Flugsportklub bestand von Anfang an eine Art Arbeitsgemeinschaft. Durch die Einbeziehung der Sektion kam es zu einem Kartellverhältnis, das zwar jedem der drei Vereine seine volle Selbständigkeit beließ, das aber ein gemeinsames Vorgehen bei künftigen Veranstaltungen bezweckte. Als die schönste Frucht dieser Zusammenarbeit muß die Luftfahrtausstellung genannt werden, die im Herbst 1911 im Ausstellungspalast am Rhein durchgeführt wurde. Sie ist leider die einzige Fachausstellung dieser Art in unserer sonst so ausstellungsfreudigen Stadt geblieben.

Auf sportlichem Gebiete entfaltete der Flugsportklub gleich nach seiner Gründung eine rührige Tätigkeit. Im Benehmen mit der Garnisonverwaltung und mit der Stadtverwaltung wurde auf dem neuen Exerzierplatz in Lohausen ein idealer Flugplatz geschaffen. In den Flugzeugschuppen herrschte in den Wintermonaten 1910/11 ein rühriger Betrieb. Probst und sein Klubkamerad Fritz Schlüter erwarben beide bei der Aviatik in Mülhausen das Flugzeugführerpatent, dort wurde auch der erste Klubapparat gekauft. Andere Klubmitglieder hatten mit dem Bau eigener Flugapparate begonnen, und so begann im Frühjahr 1911 in Lohausen ein frisch-fröhlicher Flugbetrieb. Am 6. März unternahm Schlüter auf dem klubeigenen Apparat seine ersten erfolgreichen Flüge. Dieser Tag darf somit als der Geburtstag des Düsseldorfer Flugsports bezeichnet werden. Im Juli wagte Schlüter den ersten Flug über Düsseldorf. Derselbe Pilot legte mit einem Passagier den ersten Flug Düsseldorf—Krefeld zurück, und seiner bewährten Flugkunst vertraute sich die Düsseldorferin Frl. Anita Heiman zum ersten Damen-Passagierflug an. Ganz so schlecht scheinen die Flugzeuge jener Zeit demnach doch nicht gewesen zu sein.

Schon im April 1911 trat der Flugsportklub mit seiner ersten Flugveranstaltung vor die Öffentlichkeit. Hauptanziehungspunkt war Ingenieur Hans Grade, der

kurz vorher die deutschen Farben in Ägypten erfolgreich vertreten hatte. Außerdem flog der Kölner Konstrukteur Dr. Hoos, während Schlüter wegen Störungen seines Apparates nicht zum Fluge kam. Trotz des nicht besonders günstigen Wetters hinterließen die fliegerischen Darbietungen bei den zahlreichen Zuschauern einen guten Eindruck. Der Klub organisierte deshalb im September ein zweites, noch größeres Schaufliegen, an dem sich sechs Piloten mit neun Apparaten beteiligten. Der spannendste Augenblick war wohl, so berichtet uns der Chronist, als Dr. Hoos beim Höhenflug, Schlüter im Zweidecker und der Kölner Werntgen mit einem Passagier in einem Eindecker zur gleichen Zeit über dem Platz schwebten.

Der Flugsportklub hat mit diesen Veranstaltungen dem Flugsport in Düsseldorf eine sichere Grundlage geschaffen. Mehr und mehr wurde der Flugapparat als eine brauchbare Erfindung des menschlichen Geistes gewürdigt. Allerdings mußte auch der Klub diese Erfolge sehr teuer bezahlen. Zwar steuerten Wirtschaft und Verwaltung namhafte Beiträge zu beiden Veranstaltungen bei. Da aber die Luftfahrtausstellung nicht die gewünschte Sanierung der Kassenlage brachte, war die Verschmelzung mit den anderen Luftfahrtvereinen nicht länger zu umgehen.

Diese Fusionsbestrebungen wurden von der Sektion Düsseldorf des N. V. f. L. durch den Beschluß vom September 1912 eingeleitet, aus dem N. V. f. L. auszuschneiden und unter der Bezeichnung „Düsseldorfer Luftfahrerklub“ ein selbständiges Dasein zu führen. Diesem neuen Unternehmen schloß sich im gleichen Jahre der Flugsportklub an. Da das Kartellverhältnis mit der Ortsgruppe des Luftflottenvereins beibehalten wurde, war somit eine einheitliche Luftfahrerorganisation geschaffen, in der Freiballonsport und Flugtechnik gleichberechtigt nebeneinander standen.

Der Luftfahrerklub hat bis zum Ausbruch des Weltkrieges die Luftfahrt mit allen verfügbaren Mitteln gefördert. Die Freiballonabteilung beteiligte sich an mehreren natio-

nen Wettfahrten. Auch die Beziehungen zu den holländischen Freiballonfreunden wurden eifrig gepflegt. Anfang 1914 verfügte der Luftfahrerklub über 6 Ballone und über eine stattliche Anzahl von Freiballonführern. Das bedeutsamste Ereignis dieses Abschnitts war die Einweihung der neuen Ballonfüllanlage am Volksgarten, die anlässlich einer großen Wettfahrt im Oktober 1911 in Betrieb genommen wurde. Hier fand im Juli 1914 die letzte Wettfahrt vor dem Kriege statt.

Auf dem Gebiete der Flugtechnik war der Sturm- und Drangperiode inzwischen eine Zeit ruhiger Entwicklung gefolgt. Da der Klub das Risiko großer Flugveranstaltungen nicht allein zu tragen vermochte, andererseits auch — seit Oberbürgermeister Dr. O e h l e r die Geschäfte übernommen hatte —, das Interesse der Stadtverwaltung merklich abgekühlt war, kamen weitere Flugtage nicht mehr zustande. Auch den Kunstfliegern, die etwa von 1913 ab die üblichen Schaufliegen stark bedrängten, konnte der Klub nicht die gewünschte Unterstützung leihen, da die geforderten Prämien ungewöhnlich hoch waren. Erst als das Angebot größer wurde und die Forderungen sich ermäßigten, erhielt auch Düsseldorf Gelegenheit, sich von dem Können der Kunstflieger zu überzeugen. Auf dem Landeplatz vor der städtischen Luftschiffhalle, auf einem Platz in Eller und auf der Ballonwiese am Volksgarten waren im Frühjahr 1914 mehrfach französische Kunstflieger tätig.

Auch die Bemühungen, den Wasserflugsport in Düsseldorf einzubürgern, führten zu keinem rechten Erfolg. Wohl hatte im Juli 1913 ein Wasserflugzeug auf dem Rhein eine Reihe von Passagierflügen durchgeführt. Die ständige Stationierung eines solchen Luftfahrzeuges scheiterte indessen daran, daß die Stadtverwaltung die für den Bau eines Flugzeugschuppens benötigten Mittel ablehnte und den vorgesehenen Platz auf der Lausward verweigerte.

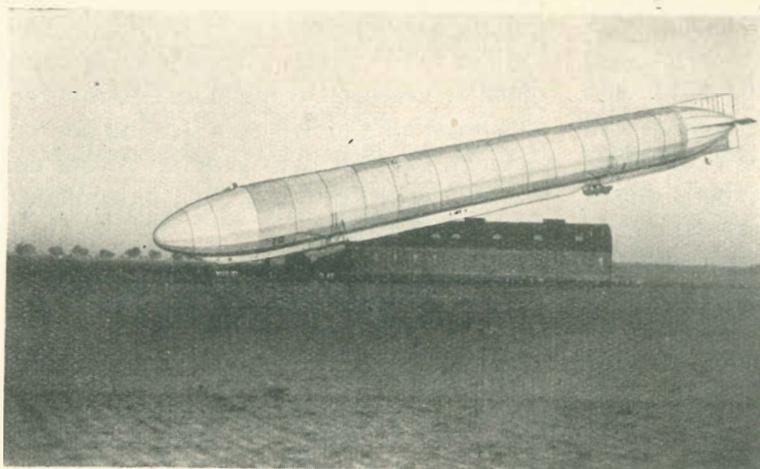
So hatte in den Jahren 1913 und 1914 die Aktivität des Luftfahrerklubs zweifellos erheblich nachgelassen, und die Vorrang-

stellung Düsseldorfs in der westdeutschen Luftfahrt wäre sehr wahrscheinlich kaum zu halten gewesen, wenn nicht Oberbürgermeister M a r x inzwischen sich mit der ihm eigenen Tatkraft dem anderen Zweig der motorisierten Luftfahrt, der Luftschiffahrt, zugewandt hätte.

### Düsseldorf — Zeppelinstadt des Niederrheins.

Die Anregung hierzu gab die Zeppelin-Katastrophe von Echterdingen im August 1908. Damals empfand auch Wilhelm Marx es als ein nationales Gebot, dem greisen Grafen helfend beizuspringen. Dies geschah nicht nur durch die städtische Beteiligung an der Zeppelin-Spende des deutschen Volkes, sondern weit mehr noch durch den kühnen Entschluß, Düsseldorf zu einer Luftschiffstation zu machen. In diesem Bestreben fand Marx bei einer Reihe von Düsseldorfer Wirtschaftsführern tatkräftige Unterstützung. Ähnliche Absichten regten sich in Frankfurt, wo Oberbürgermeister A d i c k e s für den Sommer 1909 die erste internationale Luftfahrtausstellung vorbereitete. Die beiderseitige Fühlungnahme führte rasch zum Ziele. Im Frühjahr 1909 wurde in Düsseldorf der „Verein für Luftschiffverkehr“ gegründet, von dessen Existenz und Tätigkeit bisher allerdings nichts bekannt geworden ist. Ein ähnliches Unternehmen sollte in Frankfurt geschaffen werden. Beide Vereine waren als Träger eines regelmäßigen Fahrtenbetriebes mit Zeppelin-Luftschiffen gedacht. Der Propaganda für diesen neuen Verkehr diente der Besuch des Luftschiffes Z III, das im September 1909 unserer Stadt seinen ersten Besuch abstattete. Für Ungezählte von nah und fern gestaltete sich jener denkwürdige Tag zu einem unvergleichlichen Erlebnis.

Es zeigte sich aber sehr bald, daß die Düsseldorf-Frankfurter Pläne keine genügende Grundlage boten, um die Zeppelin-Baugesellschaft mit laufenden Aufträgen zu versehen. Der Kreis der Interessenten mußte weitergezogen werden. So kam es im November 1909 zur Gründung der Deutschen Luftschiffahrts-A.G., der „Delag“, an



Das erste Düsseldorfer Militärluftschiff Z 9 vor der Halle in Golzheim, September 1914, das am 8. Oktober 1914 durch feindlichen Fliegerangriff schwer beschädigt worden ist.

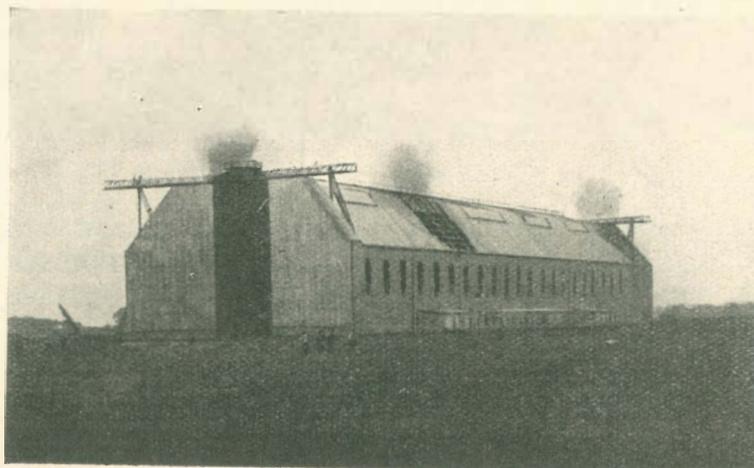
Aufnahme: Walter Guse

der die Stadt Düsseldorf mit einem erheblichen Kapital beteiligt war. Dank der hervorragenden Zusammenarbeit zwischen Marx und Adickes kam es zum Abschluß eines für Düsseldorf günstigen Vertrages, der unserer Stadt einen beachtlichen Vorsprung vor Köln und Essen einräumte. Düsseldorf erhielt die Zusicherung, daß es zum Stützpunkt der Zeppelin-Luftschiffe wurde. Die Stadt hingegen verpflichtete sich, einen Landeplatz und eine Luftschiffhalle bereitzustellen.

So entstand in der Golzheimer Heide die Düsseldorfer Luftschiffstation. Es war die erste kommunale Einrichtung dieser Art überhaupt. Sie verdankt ihre Entstehung dem Weitblick des Altoberbürgermeisters Wilhelm Marx, der wie wenige seiner Zeitgenossen die ungeheure Bedeutung des

Zeppelin-Luftschiffes für den modernen Großraumverkehr erkannt hatte.

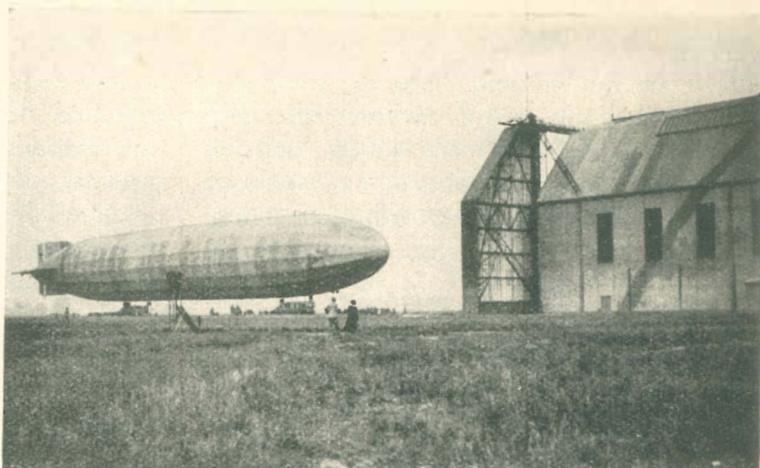
Ich kann es mir versagen, auf die wechselvollen Schicksale der Luftschiffstation näher einzugehen; sie sind den älteren Düsseldorfern wohl noch in Erinnerung. Zahlreiche Passagiere, haben von Düsseldorf aus ihre glanzvollen Zeppelifahrten angetreten. Immer mehr wurde die Riesenhalle in Golzheim zu einem Anziehungspunkt für ungezählte Fremde. Aber auch das Mißgeschick hat Düsseldorf wiederholt heimgesucht, und mehr als genug wurde die Halle zum Gegenstand heftiger Kritik. Am 28. Juni 1910 strandete die „Deutschland“ im Teutoburger Walde, am 16. Mai 1911 wurde die Ersatz-„Deutschland“ vor der Golzheimer Halle in Düsseldorf vernichtet, am 28. Juni 1912 fiel dort die „Schwaben“ einem Brand zum Opfer.



Die schwer beschädigte Militärluftschiffhalle in Lohausen nach dem Fliegerangriff vom 8. Oktober 1914. (Einzige bestehende Aufnahme)

Aufnahme: Walter Guse

Der Zeppelinkreuzer wird in die Militärluftschiffhalle I in Düsseldorf-Lohausen eingebracht.



Aufnahme: Dr. Rudolf Weber

Große wirtschaftliche Werte wurden auf diese Weise vernichtet. Weit bedenklicher war der Verlust an moralischem Ansehen, der mit diesen Katastrophen verbunden war. Die Stadt Düsseldorf selbst kam in Gefahr, ihren Ruf als luftfahrtfreundige Stadt einzubüßen. So entschloß sich die Verwaltung zum Bau einer neuen, allen modernen Ansprüchen genügenden Luftschiffhalle, zu der die Heeresverwaltung einen angemessenen Zuschuß leisten sollte. Dafür sollte die Halle nicht nur der „Delag“, sondern auch der Militärverwaltung zur Verfügung stehen. Das Vertragsverhältnis mit der „Delag“ wurde gelöst, so daß die städtische Halle zunächst auch anderen Luftfahrtunternehmungen zur Verfügung stand. Gelegentlichen Besuchen von Luftschiffen Parseval'scher Bauart folgte Ende 1912 die Verpachtung der Halle an die

Deutsche Luftschiffwerft G.m.b.H., die sich mit der Herstellung des Stahlluftschiffes „Veeh“, einer Erfindung des Düsseldorfer Ingenieurs Paul Albert Veeh, befaßte. Das Fahrzeug machte im Sommer 1913 mehrere Versuchsfahrten. Da aber die Mittel zu den notwendigen Verbesserungen nicht ausreichten, mußte die Gesellschaft bald darauf Konkurs anmelden. Veeh selber ist im Februar 1914 im Düsseldorfer Marienhospital gestorben.

#### Düsseldorf als Militärluftschiffhafen.

Die Verhandlungen der Stadt mit der Militärverwaltung bewegten sich in zwei Richtungen. Sie bezweckten die Errichtung einer militärischen Fliegerstation, und zum anderen die Schaffung eines Militär-Luftschiffhafens. Die erste Absicht scheiterte an der unentschlossenen Haltung der zu-

Die erste Militär-Luftschiffhalle in Düsseldorf-Lohausen



Aufnahme: Dr. Rudolf Weber

88 ständigen Militärdienststellen; dagegen führten die Verhandlungen wegen der Militärluftschiffstation zu einem günstigen Abschluß. Nach dem Zusammenbruch der Deutschen Luftschiffwerft wurde zunächst die alte Halle auf der Golzheimer Heide an die Heeresverwaltung verpachtet, nachdem wenige Wochen vorher die 2. Kompanie des Luftschifferbataillons Nr. 3 in Düsseldorf ihren Einzug gehalten hatte. Da jedoch die alte Halle den militärischen Bedürfnissen nur zum Teil entsprach, entschloß sich die Heeresverwaltung zum Bau einer eigenen Halle, die auf dem Lohausener Exerzierplatz errichtet und im Oktober 1914 ihrer Bestimmung übergeben wurde. Eine weitere Halle wurde im Jahre 1916 erbaut.

Mit Beginn des Weltkrieges wurde der Militärluftschiffhafen in aller Eile zu einem Stützpunkt für den nun zum ersten Male einsetzenden Luftkrieg ausgebaut. Völlig unzureichend war dagegen die Luftabwehr. Die Folge davon sollte Düsseldorf schon bald erfahren. Am 8. Oktober 1914, wenige Tage nach der Überführung des Militärluftschiffes von der alten zur neuen Halle, wurde das Luftschiff durch einen Bombenangriff englischer Flieger vernichtet. Hauptmann d. R. B a m l e r, der damals dem Düsseldorfer Luftschiffertrupp angehörte, hat über diesen Hergang im Kriegstagebuch des „Z IX“ einen anschaulichen Bericht hinterlassen.

Deutsche Militärluftschiffe haben diesen Überfall durch zahlreiche erfolgreiche Angriffe auf die belgisch-französische Küste, auf Paris und London gerächt. Auch im weiteren Verlauf des Weltkrieges hat Düsseldorf sich als Stützpunkt der Militärluftfahrt vollauf bewährt. Wir verbinden mit den Erfolgen unserer wackeren Zeppelinführer die Erinnerungen an Hauptmann H o r n, Kapitänleutnant M a t h y und an den Düsseldorfer Kapitänleutnant B o c k h o l t.

Als im Sommer 1917 die gänzliche Einstellung der Heeresluftschiffahrt verfügt wurde, war über den Düsseldorfer Luftschiffhafen das Urteil gesprochen. Aber auch dann noch hat er militärischen Zweck-

ken in mannigfacher Weise gedient. 1917 und 1918 war eine Kampfeinsitzerstaffel vorübergehend in den Hallen untergebracht. Daneben blieb Düsseldorf Standort der Luftschiffer - Ersatzabteilung Nr. 3, der hauptsächlich die Ausbildung der Mannschaften für Fesselballone oblag. Bei den Unruhen in Oberbilk im Juli 1917 stellte die Abteilung ein Kommando von 10 Unteroffizieren und 60 Mann, das aber schon wenige Tage später wieder eingezogen werden konnte.

#### **Das Ende einer glanzvollen Tradition.**

Der Verwendung des Kriegsluftschiffhafens für weitere militärische Zwecke setzte der unglückselige Ausgang des Krieges ein Ende. Das Versailler Diktat und die Willkürherrschaft der Besatzung hatten für Düsseldorf das traurige Ende einer glanzvollen Tradition zur Folge. Die städtische Halle wurde zu den verschiedensten Zwecken an wirtschaftliche Unternehmungen verpachtet, bis schließlich im Februar 1921 der Reichsschatzminister auf Grund des Entente-Abkommens über die Ausführung des Versailler Vertrages der Stadt den Auftrag erteilte, die Halle abzubrechen. Sie wurde nach vorausgegangener Ausschreibung an den Kölner Unternehmer Wirtz für 161 000 Mark auf Abbruch verkauft; am 22. März wurde mit den Abbrucharbeiten begonnen.

Der Militärluftschiffhalle war kein besseres Los beschieden. Sie wurde von den fremden Machthabern völlig zerstört. Was übrig blieb, war ein gewaltiges, mehrere Morgen großes Trümmerfeld. Die Luftschifferkaserne, die Beamtenwohnungen, die restlichen Flugzeugschuppen und die sonstigen Aufbauten wurden teilweise zur Unterbringung von Besatzungsangehörigen, teils auch zur Unterbringung von Wohnungslosen der Gemeinde Kaiserswerth benutzt. Was nicht schon der Spitzhacke zum Opfer gefallen war, wurde auf diese Weise in kürzester Zeit zu Grunde gerichtet.

Außerordentlich hart traf die Stadt Düsseldorf die Bestimmung des Versailler Diktats, wonach das besetzte Gebiet von jedem

zivilen Luftverkehr abgeschnitten war. Die Luftfahrtvereine sanken zu völliger Bedeutungslosigkeit herab, und während sich im Reiche die ersten Kräfte regten, um einen planmäßigen Luftverkehr aufzubauen, während Köln von den Flugzeugen der englischen Besatzungsarmee regelmäßig angefliegen wurde, ging die Entwicklung der Luftfahrt an Düsseldorf vorbei. Die im Sommer 1920 aufgenommenen Verhandlungen mit der Deutschen Luftverkehrsreederei Berlin über die Verlängerung der von dieser Gesellschaft betriebenen Luftverkehrsstrecke Berlin—Gelsenkirchen bis Düsseldorf scheiterten an dem Widerspruch der Besatzungsbehörde.

So blieb der Verwaltung zunächst nichts anderes übrig, als das Verfügungsrecht über den Exerzierplatz in Lohausen wieder in eigene Hände zu bringen. Nach langwierigen Verhandlungen kam es hierüber zum Abschluß eines Auseinandersetzungsvertrages, der der Stadt Düsseldorf die Möglichkeit bot, sich zu gegebener Zeit in den Luftverkehr einzuschalten. Erst nach Jahren härtester Prüfung, 1925, schlug die Stunde der Befreiung. Im gleichen Jahre, da das Rheinland seiner tausendjährigen Zugehörigkeit zum Reiche in erhebenden Feiern gedachte, wurde die erste Besatzungszone und damit unsere Stadt von den fremden Machthabern geräumt. In zahlreichen Städten des befreiten Gebietes fanden aus diesem Anlaß Flugveranstaltungen statt, Düsseldorf führte im September seine Befreiungsflugtage durch. Es war die Bekundung des Willens, an der Förderung der deutschen Luftfahrt tätig mitzuwirken.

#### **Die Aufnahme des planmäßigen Luftverkehrs.**

Vom Tage der Befreiung ab konnte die Stadtverwaltung als solche im Wettbewerb mit den anderen Städten Westdeutschlands sich dem Ausbau des Flugplatzes und der Einschaltung in den modernen Luftverkehr zuwenden. In aller Eile wurde der Exerzierplatz zu einem Flughafen ausgebaut. Wenn auch diese Anlage überaus strengen Bestimmungen des Versailler Diktates unterlag, so gelang es dennoch, ihn soweit

herzurichten, daß er für den planmäßigen Luftverkehr freigegeben werden konnte. Am 31. Dezember 1926 waren die Bauarbeiten beendet, und zum Beginn des Sommerflugverkehrs 1927 wurde die gesamte Anlage ihrer Bestimmung übergeben. Die Verwaltung wurde der neugegründeten Flughafenbetriebsgesellschaft übertragen.

Inzwischen hatte die Stadtverwaltung in Verbindung mit der Rheinischen Bahngesellschaft und der Industrie- und Handelskammer die Fühlung mit der Luftverkehrsgesellschaft Ruhrgebiet, kurz „Lurag“ genannt, aufgenommen, die im Frühjahr 1925 bei Dorsten, d. h. außerhalb des besetzten Gebietes, den Luftverkehr aufgenommen hatte. Düsseldorf wurde Mitglied der „Lurag“ und richtete einen Autozubringerverkehr nach Dorsten ein. Aber schon im Frühjahr des Gesolei-Jahres konnte der Flugbetrieb auf dem Düsseldorfer Flugplatz aufgenommen werden. Es handelte sich um einen Bedarfszubringerverkehr zum Flugplatz Essen/Mülheim, den die „Lurag“ unmittelbar nach dem Abzug der Besatzung in Betrieb genommen hatte. Wenn er auch die Verkehrsbedürfnisse Düsseldorfs nicht im entferntesten befriedigte, so war doch wenigstens der erste Schritt zur weiteren Ausgestaltung des Flugplanes getan.

Es würde zu weit führen, hier auf die weiteren Etappen der Entwicklung des planmäßigen Luftverkehrs näher einzugehen. Nur so viel sei gesagt, daß vom ersten Tage an die Konkurrenz zwischen Düsseldorf und Essen die Verhandlungen über die Gestaltung der Flugpläne weitgehend bestimmte. Je mehr die Stadt Düsseldorf bei der „Lurag“, bei der „Luft-hansa“ und bei den Ministerien, auf die Berücksichtigung tatsächlich vorhandener Verkehrsbedürfnisse drängte, um so mehr war Essen bestrebt, den Flughafen Essen-Mülheim zum Zentralflughafen des Ruhrgebietes auszubauen. Essen befand sich hierbei in weitgehender Übereinstimmung mit Köln, das für sich in Anspruch nahm, Luftverkehrskreuz des Westens zu sein. Zwischen beiden Flughäfen hat Düsseldorf

von 1927 bis 1933 in einem unausgesetzten und zuweilen recht temperamentvollen Kampf sich seiner Haut wehren müssen. Es hat lange gedauert, bis Düsseldorf in etwa mit Köln und Essen gleichgestellt wurde.

Trotz der unverkennbaren Benachteiligung Düsseldorfs hat sich der Verkehr — insgesamt gesehen — günstig entwickelt. Besonders vorteilhaft gestaltete sich der Frachtverkehr, für dessen Förderung sich namentlich die Handelskammer nachhaltig eingesetzt hatte. Daß der Luftpostverkehr hinter den Erwartungen zeitweilig zurückblieb, ist auf Maßnahmen zurückzuführen, die sich der Einwirkung der Stadt und der Flughafen-Betriebsgesellschaft entzogen. Insgesamt gesehen ist bei der kritischen Betrachtung der Ergebnisse des planmäßigen Luftverkehrs zu berücksichtigen, daß der Aufstieg des Düsseldorfer Luftverkehrs sich unter den schwierigsten politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen vollzog, und daß er seine Existenzberechtigung mühsam und gegen zahlreiche sichtbare und unsichtbare Widerstände erkämpfen mußte.

#### Die Wiederaufnahme des Luftsports.

Der Luftsport litt während der Besatzungszeit unter den gleichen ungünstigen Verhältnissen wie der planmäßige Luftverkehr. Die Vereine wurden verboten, das Ballonmaterial vernichtet, die Aufnahme des Segelflugsports untersagt. Dennoch gab es auch in jener trüben Zeit Männer, die das gemeinsame Erlebnis des Krieges wahrten. Sie schlossen sich zu einer Ortsgruppe des Ringes der Flieger zusammen, die sich in erster Linie die Pflege der Kameradschaft zum Ziele setzte. Gegen 1924, als die widersinnigen Verbote in etwa gelockert worden waren, bildete sich die Arbeitsgemeinschaft für Gleit- und Segelflug, die 1924 mit der ersten Düsseldorfer Segelflugveranstaltung hervortrat, und die durch Lichtbildervorträge in den Schulen für den Luftfahrtgedanken zu werben suchte. Der Luftfahrerklub, der unter den Einwirkungen des Krieges und der Nachkriegszeit besonders schwer gelitten hatte,

war zahlenmäßig und finanziell so geschwächt, daß von ihm eine weitgreifende Aktion nicht mehr zu erwarten war.

So kann man es nur als einen glücklichen Gedanken bezeichnen, daß sich die aktiven Träger der Luftfahrt zu einer einheitlichen Organisation, dem Düsseldorfer Aero-Klub zusammenschlossen. Es war am 7. Februar 1927, als diese Gründung unter Führung des Geheimrats Dr. von Krüger, der schon 1909 an der Gründung der „Delag“ maßgeblich beteiligt war, vor sich ging. 44 Flieger, Freiballonführer und Freunde des Luftsports waren zu dieser Versammlung erschienen in der Absicht, Düsseldorf wieder zu der Bedeutung in der Luftfahrt emporzuheben, die es einst besessen hatte. In Verfolg seines Programmes übernahm der Aero-Klub die Pflege der Luftfahrt in allen ihren Teilen. Maßgebliche Unterstützung fand der Klub dabei vor allem bei der Industrie, bei der Rheinbahn und bei der Flughafenbetriebsgesellschaft, während die Stadtverwaltung den Bestrebungen aus mancherlei Opportunitätsgründen reichlich kühl gegenüberstand.

Schon nach kurzer Zeit verfügte der Klub über 3 eigene Maschinen, die die Aufnahme eines Schulbetriebes ermöglichten. Die Ausbildungskosten wurden in der Hauptsache aus Mitgliederbeiträgen gedeckt. In den Jahren der wirtschaftlichen Krise und des Zusammenbruchs trugen hochherzige Gönner durch Gewährung von Stiftungen und durch Übernahme von Patenschaften zur Aufrechterhaltung des Schulbetriebes bei.

Auch an den sportlichen Veranstaltungen auswärtiger Luftfahrtvereine nahm der Aero-Klub lebhaften Anteil. In zahlreichen Wettbewerben haben seine Mitglieder ihr Können und ihre Kräfte mit den Sportfliegern des In- und Auslandes gemessen. Vor allem ist hier das Rheinische Flugturnier zu nennen, das erstmalig 1927 in Köln und im folgenden Jahre in Düsseldorf ausgetragen wurde. In Verbindung mit dieser flugsportlichen Großveranstaltung wurde auch die erste deutsche Kunstflugmeisterschaft ausgetragen, die nach hartem

Kampf mit Ernst Udet dem Piloten Gerhard Fieseler, dem Erfinder des Fieseler-Storchs, zuerkannt wurde. Das nächste Rheinische Flugturnier in Düsseldorf wurde im September 1932 abgehalten. An ihm nahmen 30 deutsche und 21 ausländische Flugzeuge teil.

Inzwischen hatte Düsseldorf drei weitere Großveranstaltungen erlebt. Im Juli 1930 führte der Rheinland-Befreiungsflug über 60 Sportflugzeuge zur gleichen Zeit nach Lohausen, zwei Reklameflugtage veranstaltete eine bekannte Zigarettenfabrik. Im September 1932 stattete das Flugschiff „DO X“ unter Führung von Kapitän Christianen unserer Stadt einen Besuch ab, und im Oktober des gleichen Jahres war das Junkers-Großflugzeug „D 2000“ auf seinem Deutschlandflug hier zu Gast.

Gegenüber dem Flugzeug spielte der Freiballon nicht mehr die überlegene Rolle wie in der Zeit vor dem Weltkriege. Dennoch wurde der Wert der freiballonsportlichen Betätigung vom Aero-Klub nicht verkannt. Paul Probst und Karl Schäfer ist es vor allem zu verdanken, daß der Düsseldorfer Freiballonsport eine neue Blüte erlebte. Der erste Ballonaufstieg nach dem Weltkriege ging gelegentlich der Einweihung des Flughafens im Mai 1927 vor sich. Als der neue Ballonfüllplatz am Staufenberg in Betrieb genommen war, konnte sich der Klub auch wieder den Wettfahrten zuwenden.

Mitte September 1929 erlebte Düsseldorf erstmals wieder den Besuch eines Zeppelin-Luftschiffes. Lange Jahre hatten die Düsseldorfer den Anblick dieses stolzen Luftkreuzers vermissen müssen. Um so größer war die Freude, als das Luftschiff in den Morgenstunden über Düsseldorf sichtbar wurde. Ein weiteres Luftschiff weilte hier im August 1931; es war das Kleinluftschiff „D PN 8“ (Parseval-Naatz), das auf dem hiesigen Flugplatz zur Ausführung von Reklamefahrten stationiert war.

Besondere Beachtung schenkte der Aero-Klub auch dem Segelflugsport. Die Übungen wurden vorzugsweise am Dörnberg bei Kassel, später auch in der Rhön durch-

geführt. Im November 1930 schloß sich die Segelflugabteilung der Vereinigten Stahlwerke der des Aero-Klubs an. Das bedeutete nicht nur einen erfreulichen Zuwachs an Mitgliedern, sondern auch an Übungsmaschinen. Der Heranbildung des fliegerischen Nachwuchses dienten vornehmlich die Jungfliegerkurse, die von der städtischen Industriefachschule durchgeführt wurden.

Leistung und Haltung waren stets der Leitstern des Aero-Klubs gewesen. Er betrachtete die fliegerische Betätigung nicht nur als eine sportliche oder gar als eine gesellschaftliche Angelegenheit, sondern als eine nationale Aufgabe. So ist es begreiflich, daß sich innerhalb des Klubs schon früh eine nationalsozialistische Fliegergruppe bildete, die von dem jetzigen Generaldirektor der Rheinischen Bahngesellschaft, Rudi Bieber, geleitet wurde.

Die durch die nationalsozialistische Revolution notwendig gewordene Umstellung des Aero-Klubs auf das Führerprinzip vollzog sich ohne jede Erschütterung. Der Klub wurde nun zur Ortsgruppe des neugegründeten Luftsportverbandes. Aus seinen Reihen entwickelten sich die Fliegerstürme, die von jetzt ab die alleinigen Träger der luftsportlichen Betätigung waren. Der Klub selber bestand formell weiter. Erst nachdem der Führer im April 1937 das NS-Fliegerkorps ins Leben gerufen hatte, wurde er im Vereinsregister des Amtsgerichts gelöscht.

Von 1934 ab übernahmen die NS-Fliegerstürme die vormilitärische Ausbildung der jungen Flieger, wie auch des Bodenpersonals. Im alten Fliegerhorst in Lohausen wurde unablässig gearbeitet, und als im März 1936 deutsche Soldaten das entmilitarisierte Rheinland wieder unter militärischen Schutz nahmen, als nach langer Pause wieder die Motoren der deutschen Luftwaffe über Düsseldorf bräusten, da wurden die Fliegerstürme zur Luftgaurereserve erklärt. Von nun an waren Fliegerstürme und Luftwaffe in kameradschaftlicher Weise bestrebt, das Wort des

Reichsmarschalls Göring wahrzumachen: „Das deutsche Volk muß ein Volk von Fliegern werden.“

So sind aus den Reihen des Aero-Klubs und mehr noch der NS-Fliegerstürme zahlreiche Männer hervorgegangen, die seit September 1939 im Kampfe für Deutschlands Ehre und Freiheit ihr Leben einsetzen.

In unserer stolzen Luftwaffe hat das Hoffen und Streben aller derer, die um die Eroberung der Luft gekämpft haben, seinen höchsten Sinn und seine letzte Erfüllung gefunden. In ihr haben sich die vielen stillen Opfer aufs herrlichste bewährt, die in mehr als 30jähriger Arbeit auch in Düsseldorf dem Glauben an die Weltgeltung der deutschen Luftfahrt gebracht worden sind.



Frühling am Niederrhein.

Nach einem Gemälde von Friedrich August Herkendell †.

Im alten Düsseldorf hatten die Häuser keine Nummern, sondern Namen, die teils an bestimmte Vorgänge oder an Flurenbezeichnungen anknüpften, oft auch eine Eigenart oder eine Beschäftigung des Besitzers zum Ausdruck brachten oder auch der Phantasie entstammten. Herkunft und Sinn dieser Namen sind nicht immer einwandfrei zu deuten. So besteht z. B. auch vielfach Unklarheit über die Bezeichnung „Am Luftballon“, mit der das Gasthaus an der Ecke Nord- und Fischerstraße bezeichnet wird. Über das Alter, über Sinn und Bedeutung dieser Bezeichnung ist in der Heimatliteratur keine ausreichende Erklärung zu finden, obschon das so bezeichnete Haus in der Geschichte Düsseldorfs insofern eine gewisse Rolle spielt, als hier im Jahre 1811 die Vertreter der Behörden und der Bürgerschaft den damaligen Beherrscher des Bergischen Landes, Napoleon I., begrüßten. Redlich hat in seiner Schrift: „Die Anwesenheit Napoleons I. in Düsseldorf“ (Düsseldorf 1892) diesen Vorgang getreulich geschildert. Dort wird auch das Haus „Am Luftballon“ genannt, ebenso bei Lau: „Geschichte der Stadt Düsseldorf“ (Düsseldorf 1921), Seite 88. Ferber dagegen erwähnt in seiner „Historischen Wanderung durch das alte Düsseldorf“ (Düsseldorf 1890, II., Seite 111) lediglich, daß vor dem Ratinger Tore auf dem Wege „Zum Goldenen Stern“ das Haus „Zum Luftballon“ liege. Bone: „Die Distriktsnamen des Kreises Düsseldorf“ (Düsseldorf 1893) nennt den Namen ebensowenig wie Schaumburg in seiner „Historischen Wanderung durch Düsseldorf“ (Düsseldorf 1866). Wir dürfen aber mit Redlich als feststehend annehmen, daß die Bezeichnung Am oder Zum Luftballon für das fragliche Haus spätestens im Jahre 1811 allgemein bekannt war.

Daß sie aber bereits erheblich früher existierte, ergibt sich aus einem Aktenstück des hiesigen Staatsarchivs, mit dem der Verfasser gelegentlich anderer Forschungen Bekanntschaft machte. Am 15. Januar

1796 nämlich bat Wilhelm Bensberg als Pächter verschiedener Kameralländereien die herzogliche Regierung um eine Ermäßigung der Pacht des von ihm gepachteten 8½ Morgen großen Ackerlandes „am Luft Ballen“. Diese Ländereien waren 1794 vom Hagelschlag böse heimgesucht und im Jahre zuvor durch das Hin- und Herreiten der französischen Emigranten schwer verwüstet worden. Daß die Emigranten auch anderwärts sich recht unverfroren aufführten und ohne Rücksicht auf die außerordentliche Teuerung an Brotgetreide die Bürgerschaft mehr als genug belästigten, erhellt aus einer Verordnung vom 5. Mai 1797, wonach die den Emigranten gehörigen Pferde, die von jenen kurzerhand auf die Felder und Wiesen getrieben werden, arretiert und die Besitzer unverzüglich zur Anzeige gebracht werden sollten.

Aus dieser Eingabe des Wilhelm Bensberg geht also hervor, daß die Bezeichnung „Am Luftballon“ schon 1796 gebräuchlich war. Sie knüpft offenbar an einen tatsächlichen Vorgang an, der den Bewohnern des nördlichen Stadtteiles Veranlassung zu jener Namensnennung gegeben hat. Dieser Vorgang führt uns in die Geschichte der Düsseldorfer Luftfahrt, die uns auch tatsächlich am ehesten Aufschluß über das Alter und über die Herkunft jenes Namens gibt.

Der erste Ballonaufstieg in Düsseldorf fand am 9. Januar 1785, nachmittags 3 Uhr, im Hofe des kurfürstlichen Schlosses statt. Es war ein „aerostatischer Luft Ballen“ mit anzündbarer Luft gefüllt, den der Engländer J. Hooghe vor den Augen der Düsseldorfer aufsteigen ließ. Dieses Schauspiel hat allerdings weder den Schausteller noch die neugierigen Düsseldorfer befriedigt, so daß Hooghe sich gezwungen sah, den Aufstieg am 20. Januar zu wiederholen. Diesmal war der Schauplatz der kurfürstliche Hofgarten. Also weder in dem einen noch in dem anderen Falle bietet der Schauplatz Grund zu der Annahme, daß der Ballon-

94 aufstieg an der Stadtgrenze in Derendorf vor sich ging.

Das gleiche gilt von dem Schauspiel, das der Physicus und Mechanicus Carl Enssler im März 1790 den Düsseldorfern bot. Es handelte sich um den Aufstieg eines „Colosalischen Reiters zu Pferde“, eine Volksbelustigung also, die man schwerlich als Ballonaufstieg bezeichnen kann. Dieses Schauspiel ging im Hofgarten vor sich. Der nächste richtige Ballonaufstieg erfolgte erst im Jahre 1802; er scheidet also für unsere Betrachtung gänzlich aus.

Wenn demnach in keinem dieser Fälle der Aufstieg eines Ballons in Derendorf, in der Nähe des Hauses „Zum Luftballon“ zu suchen ist, so ist — auch wenn schriftliche Zeugnisse hierfür nicht vorliegen — doch die Annahme nicht von der Hand zu weisen, daß hier oder in unmittelbarer Nähe, vielleicht auf den Ländereien des Wilhelm

Bensberg, mindestens die *L a n d u n g* des Ballons erfolgte, den Hooghe im Januar 1785 den Lüften anvertraute. Da es sich dabei um ein für die damalige Zeit höchst merkwürdiges Ereignis handelte, dürfte die Landung des Ballons nicht weniger Aufsehen erregt haben als der Aufstieg, und es ist durchaus glaubhaft, daß der der Landungsstelle zunächst gelegene Hausbesitzer diesen Vorgang zur Kennzeichnung seines Hauses benutzte. Und da dieses Haus damals schon eine bekannte Gaststätte an der Wegscheide nach Duisburg und Essen war, so war auch für die Verbreitung und für die Einbürgerung der Bezeichnung „Am Luftballon“ bestens gesorgt. Sie hat sich jedenfalls über die Zeit erhalten, da Düsseldorf's Häuser mit Hausnummern versehen wurden, und sie wird vermutlich auch noch lange im Volksmunde fortleben.

Hubert D e l v o s.



[Aufnahme: Sofir-Imdahl

**Blühende Kastanienbäume am Haus Zoppenbrück:**

Auf dem Golzheimer Friedhof, nahe Karl Lebercht Immermann, schläft Alfred Rethel den ewigen Schlaf. Nicht darum allein ist er der unsrige. Auf der Düsseldorfer, eben von Wilhelm Schadow mit neuem Geiste erfüllten Akademie, entwickelte er, geführt von den besten Meistern, seine Gaben und Fähigkeiten. Hier schuf er — ein Schüler noch — seine ersten selbständigen Werke; hier empfing er starke Anregung für sein Hauptschaffensgebiet, die Geschichtsmalerei. Auch seiner Herkunft und dem ganzen Verlauf seines Lebens und Schaffens nach ist er ein Kind unserer rheinischen Flur. Auf dem Hofe Diepenbenden bei Aachen kam er 1816 zur Welt. Hier und in Wetter an der Ruhr, im Reiche Friedrich Harkorts, verbrachte er seine Jugendjahre, empfing er die ersten Eindrücke. Mit rheinischem Wesen und rheinischer Geschichte blieb er sein Leben lang aufs innigste verbunden.

Wir haben also Anlaß genug, Alfred Rethel ein Blatt zu widmen, jetzt, da die Erinnerung an ihn voll auf uns einströmt angesichts der jüngsten Veröffentlichung des Rheinischen Heimatbundes zu Düsseldorf. „Ein Skizzenbuch des jungen Alfred Rethel“ heißt sie und ist im Verlag L. Schwann

erschienen. Der Landeshauptmann der Rheinprovinz, Heinz Haake, ein warmherziger Förderer der Heimatpflege, hat sie mit einem Vorwort versehen. Das Werk, das nun vorliegt, ist vollkommen in jeder Hinsicht. Zu bewundern ist die technische Wiedergabe der Zeichnungen, die man unmittelbar vor sich zu haben glaubt. Der Historiker unserer Akademie, Professor Dr. J. Heinrich Schmidt, hat die einführenden Worte geschrieben, erläuternd und wegweisend zugleich. Sie enthalten einen Abriß der Kunstgeschichte während der Zeit des Aufblühens der Düsseldorfer Malerschule. Die Zeichnungen selber zeigen uns, wie der junge Maler die Heimat gesehen. Man kommt aus dem Staunen nicht heraus. So ist eine Schrift entstanden, für die namentlich wir Düsseldorfer den Beteiligten nicht dankbar genug sein können. Der Kunstverein für die Rheinlande und Westfalen, stets zur Stelle, wenn es darum geht, solche Aufgaben zu lösen, läßt die Schrift einem Teil seiner Mitglieder als Vereinsgabe zukommen. Sie ist fürwahr eine der besten Beiträge zu unserem Heimatschrifttum.

Dr. Josef Wilden.

★

## Ein bergischer Heimatfreund.

Bergisch Land — Remscheid! Das sind Begriffe, die zusammengehören, als wären sie eins. Remscheid nämlich ist das Gemeinwesen, das von der bergischen Natur, vom bergischen Volke die betonteste Note empfangen, das umgekehrt dem ganzen Volke auch wieder die Prägung verliehen hat. Das gilt namentlich für die Wirtschaft, der von alters her Stahl und Eisen den natürlichen Ausdruck gegeben. Wo auch immer man in der Welt Stahl und Eisen verwendet, da kennt man den Namen Remscheid. Überall sind die Erzeugnisse seiner Hämmer und Schmieden bekannt. Darum hat der Name der Stadt einen weltweiten Inhalt. Und fast jeder Remscheider, der etwas aus sich gemacht hat, ist diesseits und jenseits der Meere irgendwie „zu Hause“. Dennoch kann nirgendwo das Heimatgefühl stärker entwickelt sein als in Remscheid, der „Seestadt auf dem Berge“.

Das hat eine natürliche Ursache. Das Gewerbe ist hier bodenständig, ist gewachsen aus den von der Natur gegebenen Quellen. Selbst von den Großindustriellen ist kaum einer von fern her zugezogen. Fast alle sind sie dem heimischen Boden entsprossen. Ihre Vorväter waren Schmiede, Feilhauer, Sensenmacher, Werkzeugschlosser. Groß sind sie und ihre Söhne geworden dank ihrem Fleiß, ihrer Geschicklichkeit, ihrem wagemutigen Handelsgeiste und ihrer Sparsamkeit. Und eben darum sind sie alle, mögen sie heute auch an der Spitze großer Werke stehen, mit ihrer Heimat auf innigste verbunden.

Das beste Beispiel eines heimatgetreuen Großindustriellen ist Moritz Böker, der bergische Wirtschaftsführer, dem Will Rinne den zweiten Band seiner Schriftenreihe „Roemryke Berge“, Verlag für Sozialpolitik, Wirtschaft und Statistik Paul

Schmidt, Berlin, gewidmet hat. Man fühlt bei jedem Wort, wie sich der Verfasser das Wesen des Volkes und des Landes zu eigen gemacht hat. Nur darum auch konnte eine Schrift wie diese entstehen. Sie bereichert die wirtschaftsgeschichtliche und biographische Literatur ebenso wie die heimatkundliche und sollte deshalb in keiner Bücherei fehlen, die einen dieser Zweige des Schrifttums pflegt.

Und was weiß uns Rinne von Moritz Böker zu berichten? Wir lernen ihn kennen als den Sproß einer alten bergischen Familie, der Stahl und Eisen der vertrauteste Werkstoff ist. Er lernt ihn seit früher Jugend bearbeiten und meistern, baut, auf ihn gestützt, nach und nach das schon von seinem Vater begonnene Werk auf und aus. So entsteht eines der größten und bedeutendsten Unternehmen, die „Bergische Stahlindustrie“, die heute zwar die juristische Form einer Aktiengesellschaft hat, in dessen vor wie nach tief in der Familie wurzelt.

Heischte der Aufbau des gewaltigen Unternehmens auch die volle Arbeitskraft des geradezu unerschöpflichen Mannes, so widmete er doch noch viel davon seiner Heimatstadt. Bei allen gemeinnützigen Angelegenheiten in Remscheid stand Moritz Böker an der Spitze. Allen kulturellen Bestrebungen lieh er seinen Rat und seine Hilfe. Das heutige Remscheid ist ohne Moritz Böker überhaupt nicht denkbar. Um einen solchen Mann ist die Stadt zu beneiden, und man möchte einer jeden anderen Männer wünschen, die über der Wirtschaft nicht die Heimat vergessen. Das gilt besonders für unsere Industriestädte, deren Bewohner selten bodenständig sind und die darum um so mehr der Sterne bedürfen, an denen sich ihr Herz für die Heimat erwärme. Moritz Böker war ein solcher Stern.

Dr. Josef Wilden.



Der alte Stiftsplatz an St. Lambertus.  
Nach einem Holzschnitt von R. Gruszka.

Die Druckstöcke stellte die Fa. Matth. Strucken, Düsseldorf, liebenswürdigerweise zur Verfügung.

Herausgeber: Heimatverein „Düsseldorfer Jonges“. Geschäftsstelle des Vereins: Rechtsanwalt Willi Mölter, Düsseldorf, Blumenstraße 12, Fernruf 147 67, der Schriftleitung: Humboldtstraße 105, Fernruf 632 90. Schatzmeister: Kaufmann Albert Bayer, Düsseldorf, Schwanenmarkt 4, Fernruf 235 71 und 604 71; Bankkonto: Städtische Sparkasse, Düsseldorf, Zweigstelle Grafenberger Allee, Konto Nr. 830; Postscheckkonto: Köln Nr. 584 92.  
Druck und Verlag: Hub. Hoch, Düsseldorf. Verantwortlich für die Schriftleitung: Dr. Paul Kauhausen, Düsseldorf; für den Anzeigenteil: Hubert Hoch jr., Düsseldorf. Anzeigenleitung: Fernruf 140 41, Kronprinzenstr. 27/29. Klischees: Birkholz-Götte & Co., Düsseldorf. Unverlangten Einsendungen bitten wir das Porto beizulegen, andernfalls eine Rücksendung nicht erfolgen kann. Nachdruck der Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Schriftleitung und Quellenangabe gestattet. Erscheint monatlich einmal. Preisliste Nr. 3 vom 20. 8. 1937.



(Fortsetzung von Seite VI)

meinde“, und der Magistrat ließ sich dabei nicht lumpen. Weist doch z. B. die Rätin-ger Stadtrechnung von 1475 eine Ausgabe von 19 Mark und 10 Schilling, eine Summe von gegen 130 Mark heutigen Geldes, aber von etwa dem drei- und vierfachen Werte auf, die von der lustigen Bürgerschaft am Donnerstag nach Pfingsten in den „hopenhuysern“ (Hopfenbierbrauereien), im „wynhus“ und für „vleisch, broit, weggen, hopenbyre“ usw. an diesem Tage, den man anderswo Waldfahrt oder Bann-beginn nannte, umgesetzt wurde.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß in manchen Gegenden, wahrscheinlich dort, wo Wassermangel herrschte, am 1. Mai das Fest des Dorfbrunnens gefeiert wurde.

Der Brunnen wurde mit Maibäumen umstellt und die eingesammelten Lebensmittel wurden bei Spielen und Ringeltanz verzehrt.

Wenn auch die heutigen Maifeiern, wenigstens in den Großstädten und den Industriegegenden, kaum noch Zusammenhang mit altgermanischen Bräuchen erkennen lassen, es sei denn, daß man etwas Gewalt bei deren Deutung anwendet, um unter allen Umständen Beziehungen zu der Zeit der Vorfahren herzustellen, so ist doch auch bei ihnen unzweifelhaft in der Festesfreudigkeit ein menschlich verständliches Frohgefühl darin zu finden, daß der Winter nun endgültig vorüber und die Welt zu neuem Leben erwacht ist. T.-B.

## Solbad Raffelberg Mülheim (Ruhr) Speldorf



Dem Reichsfremdenverkehrsverband anerkannt als Heilbad für Rheuma, Ischias, Neuralgie, Gicht, Folgen von Rachitis und Skrofuloze, allgemeine Schwächezustände.

**Angenehmer Aufenthalt in der Solbad-Gaststätte. In Ihrer nächsten Nähe finden Sie Gesundheit und Erholung!**

Auskunft und Prospekte durch die Verwaltung Mülheim (Ruhr) Speldorf, Akazienallee 61, Fernruf: 436 41, 403 14

Gut und preiswert — dafür bürgendie anzeigenden Firmen!

**VII**

# KARL MOOG

Werksteinarbeiten für Fassaden und Innenarchitektur  
Steinmetzgeschäft und Bildhauerei · Kamine

DUSSELDORF • BITTWEG 1 • FERNRUF 13787

## Spaßjunggesellenzauber

In jedem Winter ist es das gleiche Bild, ist es derselbe Betrieb. Wochenlang bleibt die Balkontür wegen des bösen Ostwindes und der damit meist verbundenen knackenden Kälte geschlossen. Leer und einsam liegt dahinter der lauschige „hängende Garten“, da wir vergnüglich sommernächtlings beieinanderhockten, um einer Pulle Stachelbeerweines nach der anderen von der vorzüglichen, heftig ziehenden Marke

Mörsenbroicher Auslese Trockenbeere benamst, den schlanken Hals zu brechen. Heuer baumeln gelbgrau ein paar Geranienranken da im Luftzug, Fichtenreiser decken die Wurzeln des entblätterten wilden Weins, um sie vor Frost zu schützen. Kahl stehen die grüngestrichenen Kasten, dazu einige leere Blumentöpfe da. Und die altersschwache, aus Bast geflochtene Markttasche, die seit Olims Zeiten ver-

### *Bei Hansen*

*kaufen Sie preiswert!*

So hervorragend auch die Modelle sind, die Ihnen bei Hansen geboten werden, so kultiviert auch der Geschmack der Möbel, so preisgünstig ist auch alles! Sie können also anspruchsvoll sein, ohne Ihrem Geldbeutel zu viel zumuten zu müssen. Ist das nicht angenehm? Ist das nicht ein Grund mehr zu Hansen zu gehen und sich seine aparten Zimmereinrichtungen anzusehen? . . . .

*Fritz Hansen*

Das große Fachgeschäft für Möbel und Innenausstattung  
Düsseldorf, Ludwig-Knickmann-Str. 14  
Fernsprecher 236 53

## Wer pumpt . . . hat's gut!

Mit „Diva“-Pumpen geht es besonders gut.

Wir liefern:

- Wasserpumpen
- Gartenpumpen
- Tauchpumpen
- Hauswasseranlagen
- Be- und Entwässerungspumpen
- Grundwasserpumpen
- Schmutz- und Abwasserpumpen
- Hochwasserpumpen

Hammelrath & Schwenzler  
Düsseldorf A 25 • Aachener Straße 26

VIII

Düsseldorfer Heimatfreunde kaufen nur bei den anzeigenden Firmen!

# J. H. FELTMANN

Düsseldorf, Karlplatz, gegründet 1774

Eisenwaren  
Haus- und  
Küchengeräte

knutscht in der Ecke gedrückt eingezwängt hängt, vervollkommnet aufs eindringlichste dieses Bild winterlicher Öde. Das sind die Monde mit Eis, mit Frost und Schnee, wo kleine gefiederte Leutchen sich hier in diesem Winkel häuslich einrichten.

Drei alte Spatzenmänner, Einzelgänger, gleich den betagten Elefantenbullen in den afrikanischen, indischen Steppen, Urwäldern, gemieden, verstoßen von ihrer Sippe, schwirren hier jeden Spätnachmittag heran, beziehen jeder für sich, einer nach dem anderen- den Blumenkasten, den größten

Blumentopf, die Tasche. Sie schimpfen, sie schilpen ein wenig vorerst, dann schlafen sie rasch ein, nehmen am nächsten Morgen huldreich die dargebrachten Futterbrocken entgegen und gehen auf Bummel. Sie bleiben unsichtbar, bis die Höhen des Grafenberges eins in eins mit dem Himmel scheinen, und innerhalb einer knappen Viertelstunde stellen sie sich in der abendlichen Dämmerung wieder ein.

Fürsorgliche Hände polsterten diese Junggesellenbuden fein mit Federn, Wolle und Stroh aus, die Mösche taten ein übriges,



Spezialität:  
RUND-KLISCHEES  
SYSTEM-KLISCHEES

BIRKHOLZ, GÖTTE & CO.  
G. M. B. H.  
DÜSSELDORF · HERESBACHSTR. 11 · RUF 27451/52

## ZWEIBRÜCKER HOF

DÜSSELDORF, an der Königsallee  
Das Restaurant des Westens

### Zum Forsthaus

Neuer Bes. Joh. Stein  
Immermannstr. 38 a, Ruf 256 24

Sehenswertes Jäger-Lokal  
Fremdenzimmer, gute Küche

Ausschank: Brauerei-Schlösser-Biere

### GASTSTÄTTE „Im Anker“

Besitzer Otto Rothaus  
Bolkerstraße 35, Fernsprecher 221 22

Zum Ausschank gelangen:

Schlösser Obergäriges, Schlegel Hell und Pilsener

IX

Gut und preiswert — dafür bürgen die anzeigenden Firmen!

## Restaurant Düsseldorf

Inh. Otto Bamberger

Flingerstraße 40-42

Das gemütliche Konzertlokal in der Altstadt

Prima Kapelle

Gepflegte Getränke

Gemütlicher Familienaufenthalt

um alles möglichst warm und zugsicher zu machen, und all das wäre alltäglich und kaum erwähnenswert gewesen, wenn nicht mitten in diesen Vorweihnachtswochen einer der drei mürrischen Hähne eines Abends reichlich spät mit einer jungen, fröhlichen Spätzin angereist gekommen wäre und sie höflichst und wider Erwarten nett eingeladen hätte, sein Quartier, die Markttasche, gleichfalls zu beziehen. Getreulich halten sie seit über vierzehn Tagen

nun zusammen. Sie futtern gemeinsam, wenn die anderen fort sind, sie fliegen zusammen aus, tragen Baustoffe herbei und benehmen sich im übrigen so, als sei es schönster Frühling auf der ganzen Welt, als seien alte Möscheköpfe, ausgediente Marktaschen und ein lustiges Spatzenfräulein bloß dafür da, um ganz kommentwidrig junges Leben im sonnenarmen Weihnachtsmond zu bringen.

Dr. Rudolf Weber.

★

**LEGRAND & CO. (INH. PH. LEPPER) DÜSSELDORF** BOLKERSTR. 48  
KUNSTHANDLUNG - BILDER-EINRAHMUNGS-WERKSTÄTTEN - VERGOLDUNGEN RUF 27517



Graf-Adolf-Straße 12

## Herrenstoffe

für Anzüge und Mäntel kaufen  
Sie besonders vorteilhaft in dem  
bekanntesten Spezialgeschäft

**H. Strauss**

Düsseldorf, Albert-Leo-Schlageter-  
Allee 37, neben Tigges am Brückchen

RESERVIERT FÜR:

*St. Pauli und  
Schanghei-Keller*

Altstadt, Andreasstraße 1

## Gaststätte Emil Müller

Hunsrückstraße 20, Fernsprecher 17614

Gesellschaftszimmer  
für 50-150 Personen  
Bundesregelbahn

Gepflegte Getränke · Gute Küche

X

Gut und preiswert — dafür bürgen die anzeigenden Firmen!

# Bierhaus Wehrhahn

Geschäftsführer: Hans Buscher, Horst-Wessel-Str. 1, Ecke Wehrhahn

**Bestgepflegte Schwaben- u. Schlösser-Biere. Bekannt gute Küche**

O du mein Deutschland, dir will ich mich weih'n,  
O du mein Vaterland, frei sollst du sein.  
Hier dieser Arm soll dich schützen in Not,  
Und dieses Herz schlägt dir treu bis zum Tod.  
Was ist stärker als Not, Sorge, Leid?  
Ein Herz voll Opferfreudigkeit.  
Laß brechen, laß biegen,  
Es wird siegen.  
Ein ganzes Volk so herzugestählt,  
Zum Hort der Menschheit ist es von Gott erwählt.

Richard Dehmel.

## BAGGERLOCH

Das Stimmungslokal der  
Düsseldorfer Altstadt



### Tapeten

für höchste Ansprüche in allen Preislagen. Individuelle  
fachmännische Bedienung und Beratung, auch auswärts.

*Fawel, Biskamp & Co.*

Shadowplatz 35, Fernruf 144 41



Deine Heimatsparkasse  
ist die  
**Städtische  
Sparkasse  
zu Düsseldorf**  
19 Zweigstellen in allen Stadtteilen

### *Haus der Hütte*

Königsallee Ecke Bahnstraße

*modisch  
elegant  
preiswert*

XI

## Betten - Bertram

Spezialhaus für sämtliche Betten  
und Bettwaren

## Betten-Bertram

DÜSSELDORF • HOHESTRASSE 22



Fernruf 21651/52  
n. Geschäftsschluß 21651

## W. Weilinghaus, Düsseldorf

**Groß- u. Einzelhandel in Kohlen-Koks-Briketts-Grude**

Büro und Lager: Ecke Gerresheimer- und Worringerstraße, Bahngelände  
Postanschrift und Wohnung: Pempelforterstraße Nr. 14

Man kann ein Held keiner Art werden,  
Wenn man nicht zuerst ein Held im  
Glauben ist.

Friedrich Heinrich Jacobi.

Jedes große Beispiel ergreift uns mit der Autorität eines  
Wunders und spricht zu uns: Wenn ihr nur Glauben  
hättet, so könntet ihr die Taten tun, die ich tue.

Friedrich Heinrich Jacobi.



Werde Mitglied vom  
**Deutschen  
Roten Kreuz!**

### „Im goldenen Hahn“

Inh. Max Brückner  
Düsseldorf-Altstadt, Bolkerstraße 37

Gute Küche • gepflegte Biere

Mittwochs, Samstags und Sonntags Konzert

„Im Hahnenstübchen“ Frohsinn u. Gemütlichkeit

Pelzhaus  
**Curt Mustopf**

*Das gute Fachgeschäft*

Jacobistraße 22 Telefon 19326

1878 1940

### Spezial Pfeifen-Haus

M. Schreiber, Bolkerstr. 62, Fernruf 16789

Pfeifen / Stöcke / Schach / Bernstein / Reifkutschchen  
Roulette

### BETTEN-Hönscheidt

früher: ALSBERG & CO.

Bettwaren, Kinderwagen  
Babyausstattungen

Schadowstr. 56/58 (Schadowhaus)

GASTSTÄTTE

### „Zum alten Steinweg“

neben der Tonhalle • Inh. Lorenz Schmitz

Bestgepflegte Wicküler-  
und Frankenheim-Biere

Behannt gute Küche

Trinkt das gute Bier der Heimat <sup>in der</sup>

### Brauerei „Zur Sonne“

Flingerstr. 9 • Vereinszimmer für 20-100 Pers.

XII

Düsseldorfer Heimatfreunde kaufen nur bei den anzeigenden Firmen!

## Hotel-Rest. Europäischer Hof

Am Autobus- und Fernbahnhof Adolf-Hitler-Platz. Hotelzimmer der Neuzeit entsprechend, mäßige Preise. Altbekannt durch die gute und preiswerte Küche.

Es spielt die Kapelle Peter Engels, Klaviervirtuose von Ruf mit seinen Söllisten

Soll's Foto oder Kino sein  
dann **MENZEL** Blumenstraße 9

### „ST. KILIAN“

INH. WILLY WEIDE  
Hunsrückstr. 42  
RUF 176 70

Sehenswertes historisches Bier- und Wein-Lokal der Altstadt  
Spezialität: **Kilian Kräuterlikör**

Das gute „Uerig“-Bier

Das Bier für den Kenner

### Auto-Öle

100% rein pennsylv. sowie  
sämtl. techn. Öle u. Fette  
liefert aus direktem Import

**FRITZ MÜLLER** Schirmerstr. 3, Ruf 344 01

### FAHRRADHAUS SCHAAF

Wehrhahn 65 • Fernruf 24348  
Geschäfts- und Tourenräder  
Ersatzteile • Reparaturen

### Wilhelm Weidenhaupt

Gegr. 1876

Bäckerei und Konditorei  
Bolkerstraße 53 • Ruf 17245  
Filiale: Straße der SA. 74



**CONTINENTAL** Addier- u. Buchungsmaschinen

General-  
vertretung: **FRITZ BÄCKERS**  
Hubertusstraße 40 RUF 13092

**LIKÖRFABRIK  
WEINGROSSHANDLUNG**

**Friedrich Bayer**  
Ruf 60471 Inh. Albert Bayer

## BENRATHER HOF

**MIT BENRATHER STÜBCHEN**

INHABER: TONI RUDOLPH  
KÖNIGSALLEE - ECKE STEINSTRASSE

Groß-Ausschank der Bräuerei

**Dieterich Hoefel KG**

Preiswerte Küche - Eigene Metzgerei

Düsseldorfer Heimatfreunde kaufen nur bei den anzeigenden Firmen!

*Brauerei Schlösser*





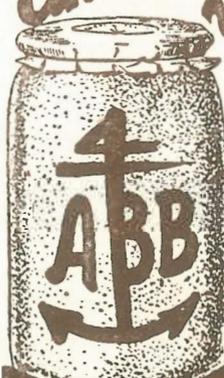
**Alt-Düsseldorfer  
 Gaststätte**  
 neben der  
 Lambertuskirche

Hausausschank  
 Ruf 19674

*E Gläske Bier schmeckt immer jod  
 On jöft dich neue Lüwensmol!  
 Dozwesche moß m'r dann on wann  
 Jett Leckeres ze esse hann.  
 Dröm drenk on eß no Herzenslost  
 „Die jode echte Husmannskost!“*

Vereinsheim der „Düsseldorfer Jonges“ e. V.

*Ein Wahrzeichen  
 Düsseldorf*



*Als man in  
 Deutschland  
 noch keine Kartoffeln  
 kånnte, aß man schon  
 den weltbekannten  
 Mostert von:*

**A. B. Bergrath** sel. Wwe  
 Aelteste deutsche Senf-Fabrik

*Zu haben  
 in allen einschl. Geschäften*

GEGR.  
**1726**

**Brauerei  
 Dieterich Hoefel R. G.**

Eigene Ausschänke in Düsseldorf:

Bierhaus Fischl	Blumenstr. 2—4
Benrather Hof	Steinstr. 1—3
Haus Dieterich	Horst Wessel Str. 67
Zur Rose	Schadowstr. 86
Zur ewigen Lampe	Friedrichstr. 27
Südpol	Friedrichstr. 55
Goldener Hahn	Bolkerstr. 37
Frankenhof	Frankenstr. 46
Weisses Rössl	Blücherstr. 52



Trinks

*Erstgymnastische-*

*Lim.*