



STADT
EMMERICH AM RHEIN



EMBRICA HISTORIA



HISTORISCHE
GESCHICHTEN
AUS DER STADT
AM RHEIN

JAHRGANG 2023

*Emmericher
an der
West Front
Ostern 1916.
TOURNAI*

Diese Jahresausgabe „Embrica Historia“ ist eine Sammlung von historischen Geschichten aus Emmerich am Rhein. Berichtet wird über kleine oder große Ereignisse oder Personen, die einen Berührungspunkt mit der Stadt hatten.

Die einzelnen Texte wurden erstellt vom Stadtarchivar Mike Mura (Januar, Februar, Juli, November, Dezember), dem Archiv-Mitarbeiter Pascal Garthof (März, April, Mai, Juni, August) und dem Werkstudenten Jan Terlinden (September, Oktober). Die Geschichten erscheinen online zwölf Mal im Jahr - in der Regel am ersten Donnerstag im Monat.

Sie sind einzeln abrufbar unter www.emmerich.de/de/inhalt/stadtarchiv.



INHALTSVERZEICHNIS



01/2023		
125 Jahre Baubeginn Kleinbahn Kleve-Emmerich		4
02/2023		
Die „Stadt Emmerich“ verschwindet: Motorboot vermisst		10
03/2023		
Leichenfund und Wassersport		15
04/2023		
Funkstation Aldegundiskirche		23
05/2023		
100 Jahre Emmericher Yacht-Club e.V.		27
06/2023		
Paul Maria van Aaken		31
07/2023		
Duvendahl		36
08/2023		
Kriegerverein Emmerich		43
09/2023		
Bau des Schulzentrums an der Hansastrasse		49
10/2023		
Jugendcafé		55
11/2023		
Das Willibrord Spital bekommt einen Ostflügel		60
12/2023		
Konterbande		66

125 JAHRE BAUBEGINN KLEINBAHN KLEVE-EMMERICH



„[...] so übt andererseits das heitere und schöne Cleve auf die Emmericher immer von neuem seine ganz besondere Anziehungskraft aus, welche viele Emmericher, wohl etwas zu schwarzseherisch, befürchten lässt, dass nach Fertigstellung der Kleinbahn an Sonn- und schönen Tagen ‚halb Emmerich‘ nach dem reizenden Cleve fahren werde, umsomehr da Emmerich wenig zu bieten vermag, Cleve dagegen, zumal im Sommer, als Perle des Niederrheins, in seinem ihm vom Natur und Kunst verliehenen Prachtgewande mit seinem mehr grossstädtischen und internationalen Leben und lebhaften Fremdenverkehr Erholung, Vergnügungen und Abwechslung in

Mit diesen Worten fasste der Klever Ingenieur Rütter nicht nur seine Begeisterung über die geplante Kleinbahn zusammen, welche künftig Kleve und Emmerich miteinander verbinden sollte, sondern machte ebenfalls deutlich, dass das Projekt großes Konfliktpotential bot und noch so manche Hürde durch die Verantwortlichen zu nehmen war.

Bereits am 15.08.1896 hatte das „Comité für die Kleinbahn Cleve-Emmerich“ beim Düsseldorfer Regierungspräsidenten die Bitte eingereicht, Vorarbeiten für die Einrichtung einer Kleinbahn zwischen Kleve und Emmerich durchführen zu dürfen.² Nach kleineren Anpassungen des Vorhabens, welche unter anderem auch die zukünftige Spurweite festlegten, wurde die Erlaubnis am 08.01.1898 erteilt. Nur wenige Tage später wurde voller Stolz verkündet, dass mit den Vermessungsarbeiten begonnen worden war und mit der Eröffnung der ca. 9km langen Strecke noch Ende des selben Jahres zu rechnen sei.³



Abb.1.: Bericht über den Beginn der Vermessungsarbeiten.

Die Strecke sollte nicht nur eine direkte Verbindung zwischen Kleve und Emmerich ermöglichen, sondern auch zum wirtschaftlichen Austausch und Wachstum beider Städte beitragen. Ebenso sollten die bisher schlecht vernetzten Landgemeinden eine bessere Verkehrsanbindung erhalten. Als Endstationen wurde in Kleve der Kaiser-Wilhelm-Platz und für Emmerich der Fähranleger am Rhein festgelegt. Die Übersetzung der Bahnreisenden sollte von dort mit Elektromotorbooten stattfinden.⁴

„Die Kleinbahn Cleve-Emmerich soll zunächst den Personen-Verkehr vermitteln, dann aber auch in hervorragendem Masse [sic!] dem Stückgüter- und dem Waggonladungs-Verkehr dienen. Die verschiedensten Umstände und Verhältnisse haben von jeher zusammengewirkt, den Personen-Verkehr auf der Strecke zwischen Cleve und Emmerich trotz des bestehenden Hemmnisses durch den durchaus unregelmässigen und erschwerenden Rheinübergang recht rege zu gestalten. Langjährige sind die vielfältigen Wechselbeziehungen, der enge geschäftliche und gesellige Verkehr zwischen den beiden Städten und mit dem beiderseitigen stark bevölkerten Hinterlande, sodass ein von Jahr zu Jahr sich immer noch steigender lebhafter Personenaustausch sich vollzieht.“⁵

Doch die anfängliche Euphorie war schnell verfliegen. Nach Abschluss der Vermessungsarbeiten im November 1898 wurde der Bauplan für die Bahn durch die Landespolizei vorläufig abgelehnt und ein neuer Plan wurde angefordert. Durch die Involvierung zahlreicher beteiligter Behörden wie beispielsweise auch der Strombauverwaltung und der Reichspostverwaltung, gestaltet sich das Verfahren schwierig.⁶ 1901 wurde schließlich erneut verkündet, dass mit einer Eröffnung noch im selben Jahr zu rechnen sei. Mit dem Konkurs der Sächsischen Akkumulatorenwerke AG, welcher die Bauarbeiten übertragen worden waren, konnte jedoch auch dieser Termin nicht gehalten werden und die Eröffnung rückte in weite Ferne.⁷



Abb.3: Autobus der Automobilfahrt Emmerich-Kleve m.b.H. Emmerich.

Bis zur Fertigstellung der Bahn sollte der Personentransport durch eine Omnibuslinie zwischen den beiden Städten durchgeführt werden. Zunächst, von so genannten „Pferdeomnibussen“ durchgeführt, übernahm ab 1905 eine neue Automobilgesellschaft diese Aufgabe.⁸ In der Zwischenzeit hatten der Emmericher Apotheker Gottfried Blümlein und ein Emmericher Geschäftsmann die „Automobilfahrt Emmerich-Kleve m.b.H. Emmerich“ gegründet und führten täglich Fahrten von und nach Emmerich durch.⁹

Zur etwa gleichen Zeit wurde auch wieder über den Bau der Kleinbahn diskutiert. Der Bau einer Eisenbahnbrücke sollte eine Fahrt der Kleinbahn über den Rhein ermöglichen, ohne wie bisher auf den vorhandenen Fährbetrieb zurückgreifen zu müssen. Das Brückenprojekt wurde jedoch abgelehnt und der Bau der Bahn erst 1909 endgültig beschlossen.¹⁰ 1910 wurde schließlich mit dem Bau der Bahn begonnen und die erste Teilstrecke schließlich 1911 eröffnet.¹¹



Abb.3: Rheinfähre Emmerich ca. 1910.

Mittlerweile war die AEG am Bau der Kleinbahn beteiligt. Um einen direkten Anschluss an die Bahn ermöglichen zu können, wollte diese auch den Betrieb der Emmericher Fähre übernehmen und auf feste Abfahrtszeiten umstellen. Auch die Einrichtung eines Motorbootes für den Personentransport war geplant, welche 1911 erfolgte. Der Übernahme wurde zugestimmt, jedoch wurde der Vertrag schon kurze Zeit später gekündigt und von der RWE aus Essen übernommen, die zu diesem Zeitpunkt ihren Einflussbereich am Niederrhein stark ausbauen konnte.¹²



Abb.4.: Emmericher Fähranleger ca. 1900.

Die Umstellung auf ein System mit festen Fahrplänen wurde jedoch zunächst von vielen Einwohnern kritisiert und eine Rückkehr zum alten System gefordert. Die Dampffähre fuhr nur noch für Fuhrwerke. Einzelne Personen sollten vermutlich das neue Motorboot nutzen. Nicht nur seien die Fahrten mit der Dampffähre zuvor direkt ausgeführt worden, auch wäre die Überfahrt 5 Pf. billiger gewesen. Mit einer Drohung der RWE den Motorbootverkehr zu schließen, nahmen die Beschwerden schließlich ab.¹³



Abb.5.: Emmericher Fähranleger ca. 1914.

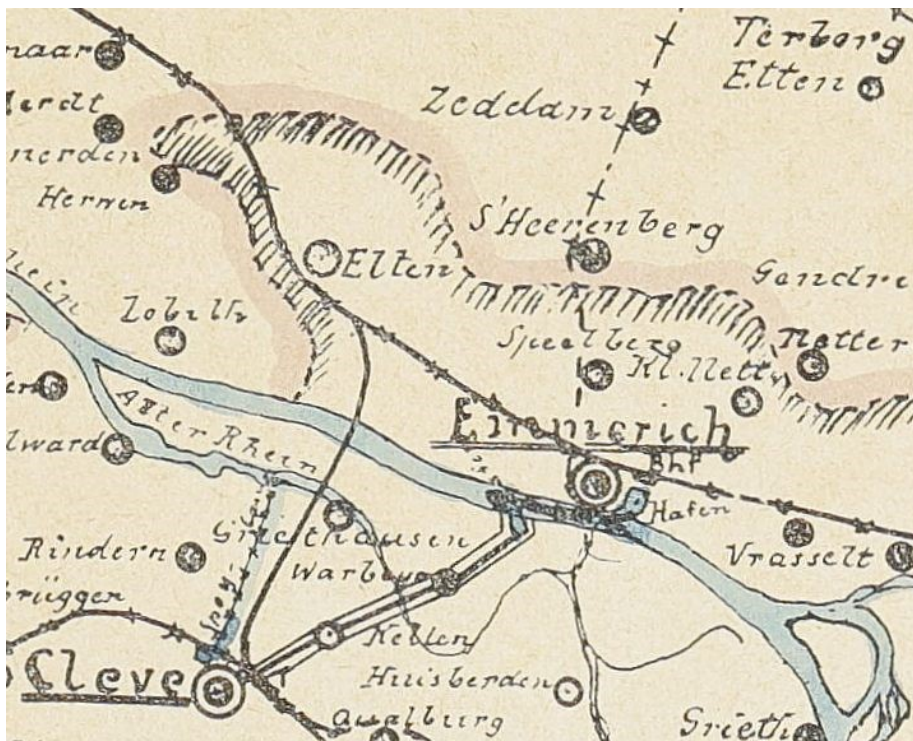


Abb.6.: Lageplan der Kleinbahn Kleve-Emmerich ca. 1903.

Obwohl der Betrieb der Bahn sogar den zweiten Weltkrieg überlebte bzw. diese wiederaufgebaut wurde, erfolgte aus wirtschaftlichen Gründen im Juli 1962 die Stilllegung des letzten Streckenabschnitts.¹⁴



Abb.7.: Lageplan Kleinbahn Kleve-Emmerich ca. 1903.

Literatur und Quellenverzeichnis:

1. Rütter, Paul: Das Projekt der Kleinbahn Cleve–Emmerich deren wirtschaftliche Bedeutung für den nördlichen Niederrhein nebst Begründung ihrer Rentabilität, Kleve 1903, S. 4.
2. Vgl. Krebber, Klaus Dr. [Hrsg.]/Roos, Dieter; Kleinbahnen im Raum Emmerich 1987, S. 28.
3. Ebd., S. 29.
4. Vgl. Duisburger General–Anzeiger 17 (29.3.1898) 74.
5. Rütter, Paul: Das Projekt der Kleinbahn Cleve–Emmerich deren wirtschaftliche Bedeutung für den nördlichen Niederrhein nebst Begründung ihrer Rentabilität, Kleve 1903, S. 4.
6. Vgl. Münsterischer Anzeiger 47 (22.11.1898) 314 .
7. Vgl. Duisburger General–Anzeiger 17 (29.3.1898) 74 ; Münsterischer Anzeiger 50 (27.9.1901) 469; Wittener Volkszeitung 6 (16.1.1901) 13 .
8. Rheinische Volksstimme 8 (18.4.1901) 89
9. Krebber, Klaus Dr. [Hrsg.]/Roos, Dieter; Kleinbahnen im Raum Emmerich 1987, S. 30.
10. SdAEmm: Proest, Michael: Die Rheinfähre mit besonderem Blick auf die Zeitphase von 1870 bis 1921 (unveröffentlichtes Manuskript: Hausarbeit Erste Staatsprüfung für das Lehramt an der Westfälischen Wilhelms–Universität Münster), Emmerich 1994, S. 97; Radevormwalder Zeitung 18 (30.8.1909) 200.
11. Krebber, Klaus Dr. [Hrsg.]/Roos, Dieter; Kleinbahnen im Raum Emmerich 1987, S. 30.
12. Vgl. SdAEmm: Proest, Michael: Die Rheinfähre mit besonderem Blick auf die Zeitphase von 1870 bis 1921 (unveröffentlichtes Manuskript: Hausarbeit Erste Staatsprüfung für das Lehramt an der Westfälischen Wilhelms–Universität Münster), Emmerich 1994, S. 102–106; Duisburger General–Anzeiger 29 (1.3.1910) 50 ; Radevormwalder Zeitung 18 (30.8.1909) 200.
13. Proest, Michael: Die Rheinfähre mit besonderem Blick auf die Zeitphase von 1870 bis 1921 (unveröffentlichtes Manuskript: Hausarbeit Erste Staatsprüfung für das Lehramt an der Westfälischen Wilhelms–Universität Münster), Emmerich 1994, S. 106f.
14. Krebber, Klaus Dr. [Hrsg.]/Roos, Dieter; Kleinbahnen im Raum Emmerich 1987, S. 33.

Abbildungsverzeichnis:

- Abb.1.: aus: Rhein- und Ruhrzeitung 50/51 (5.1.1898) 3.
- Abb.2.: StdAEmm: Sig. M3_VERKEHR_05_01.
- Abb.3.: StdAEmm: Sig. NI_SCHIFFF_24_01.
- Abb.4.: StdAEmm: Sig. A1_STADTGEBIET_ALLGEMEINEN_1.
- Abb.5.: StdAEmm: Sig. NI_SCHIFFF_26_01.
- Abb.6.: aus: Rütter, Paul: Das Projekt der Kleinbahn Cleve–Emmerich deren wirtschaftliche Bedeutung für den nördlichen Niederrhein nebst Begründung ihrer Rentabilität, Kleve 1903.
- Abb.7.: Ebd.

DIE „STADT EMMERICH“ VERSCHWINDET. MOTORBOOT VERMISST



„Das Motorboot ‚Emmerich‘, das den Personenverkehr zwischen den beiden Rheinufern vermittelt, ist gestohlen worden. Der ganze Rhein wurde abgesucht, das Boot konnte nirgends entdeckt werden. An beiden Ufern standen die Reisenden ratlos.“¹



Abb.1.: Anlegestelle „Stadt Emmerich“ ca. 1920.

Mit großer Verwirrung standen die Emmericher am 02.02.1923 an der Anlegestelle des Motorbootes „Stadt Emmerich“. Statt wie gewohnt auf die gegenüberliegende Rheinseite überzusetzen, warteten die potentiellen Passagiere vergeblich auf die Ankunft des Motorbootes, welches bereits seit vielen Jahren die sichere Überfahrt nach Kleve und einen Anschluss an die dortige Kleinbahn ermöglichte. Es war scheinbar gestohlen worden.

Dabei hatten sich die Emmericher, nach anfänglicher Skepsis, doch mittlerweile so an diese neue Art der Personenbeförderung gewöhnt und waren darauf angewiesen. Bei der Einführung des Motorbootverkehrs im Jahr 1911 sah dies noch ganz anders aus.

Als der Motorbootverkehr 1911 erstmals eingerichtet wurde, waren viele Emmericher zunächst unzufrieden. Mit dem neuen Verkehrssystem waren auch erstmals feste Fahrpläne eingeführt worden, die bei den Gästen zunächst zu Missverständnissen und Verspätungen führten.² Nach und nach trat jedoch eine Gewöhnung ein und der Bootsverkehr wurde zum festen Teil der Verkehrsinfrastruktur in Emmerich. Die Motorboote fuhren halbstündig zwischen 7 Uhr Morgens und 9 Uhr Abends zwischen den beiden Anlegestellen.³ Somit war auch der Anschluss an die, erst kürzlich eingerichtete, Kleinbahn zwischen Kleve und Emmerich garantiert. Unfälle waren leider keine Seltenheit. Überschreitungen der Ladungs- und Personenkapazitäten kamen häufiger vor.⁴

Zunächst wurde für die Überfahrten noch alleine das Boot „Stadt Cleve“ eingesetzt, welches über eine Kapazität von ca. 70 Personen und eine, für damalige Verhältnisse annehmbare, Motorleistung von 15 PS verfügte.⁵ Erst 1914 wurde die Anschaffung eines zweiten Bootes geplant, welches nicht nur mehr Passagiere aufnehmen können, sondern auch mit einem größeren Motor ausgerüstet werden sollte. Die Erfahrungen hatten gezeigt, dass aufgrund des Wellenganges und der Rheinströmung eine erhöhte Motorleistung erforderlich war. Im Lastenheft standen unter anderem eine Motorleistung von 26 PS, 25,6qm Transportfläche, eine Aufnahmefähigkeit von 77 Personen sowie eine Länge von ca. 15m und eine Breite von ca. 3m.⁶



Abb.2.: Motorboot „Stadt Cleve“ und Anlegestelle ca. 1911-1920.

Aufgrund des Ersten Weltkrieges und des damit einhergehenden Mangels an Arbeitskräften und den benötigten Kraftstoffen für die Schiffsmotoren, wurde die Anschaffung auf das Ende des Krieges verschoben. Auch waren die Ingenieure, welche den Motor bauen sollten, zum Kriegsdienst herangezogen worden.⁷ Generell musste der Motorbootverkehr während der Kriegszeit eingeschränkt werden und konnte erst nach Kriegsende wieder regulär stattfinden. Er konnte jedoch nie mehr die Auslastung erreichen wie vor dem Krieg. Am 11.10.1915 wurde der Verkehr erstmals aufgrund von Treibstoffmangel komplett eingestellt.⁸

Mit reichlicher Verspätung nahm die „Stadt Emmerich“ 1919 schlussendlich ihren Dienst auf. Da der Verkehr sich nicht mehr so erholte wie erhofft, fuhr das Boot unter der Woche zwischen 6 und 22 und am Wochenende zwischen 7 und 23 Uhr nur noch stündlich. Personal- und Treibstoffkosten waren nicht mehr ohne Weiteres tragbar gewesen.⁹

Der zu Beginn des Artikels geschilderte Vorfall nahm übrigens ein glückliches Ende. Das Boot wurde nur kurze Zeit später von der niederländischen Zollbehörde in Spyck gefunden bzw. festgehalten. Ob das Boot nur abgetrieben worden war oder über die Grenze nach Holland geschmuggelt werden sollte, war jedoch noch nicht festgestellt worden.¹⁰

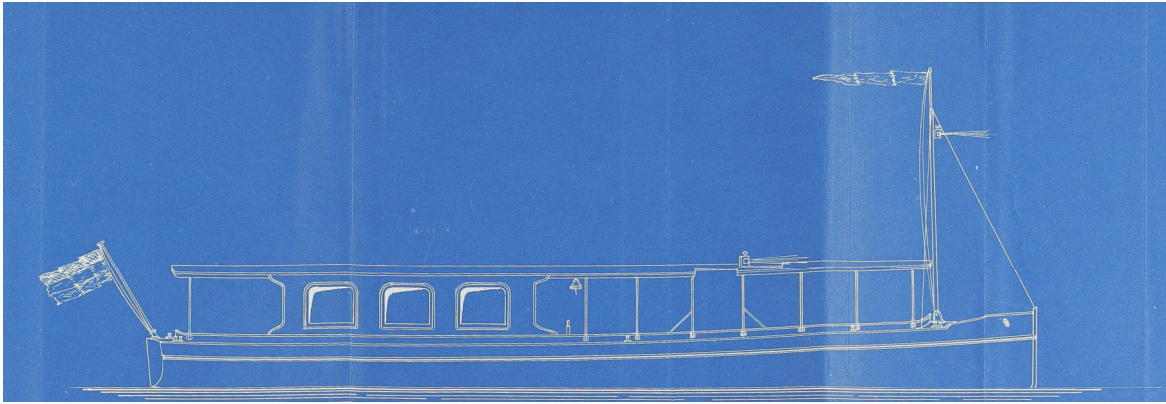


Abb.3.: Bauplan „Stadt Emmerich“ 1914.

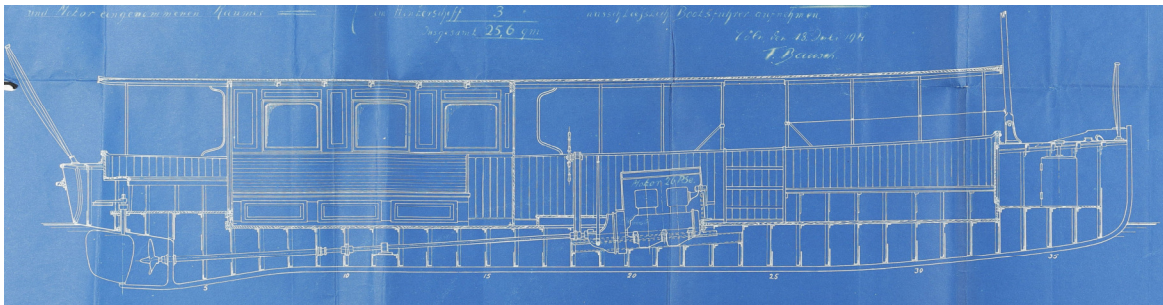


Abb.4.: Bauplan „Stadt Emmerich“ 1914.

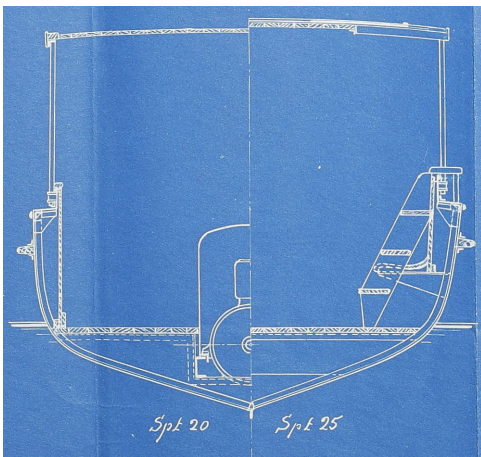


Abb.5.: Bauplan „Stadt Emmerich“ 1914.

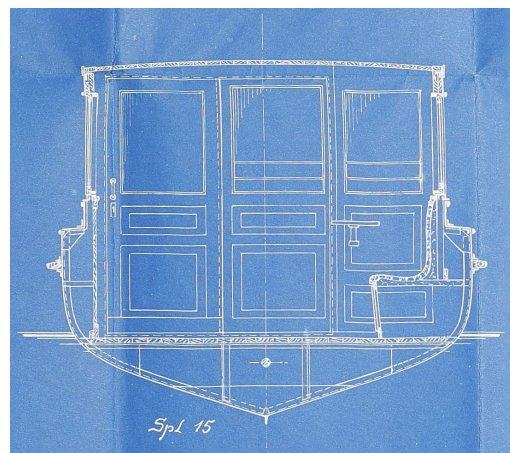


Abb.6.: Bauplan „Stadt Emmerich“ 1914.

Gehört zum Anzuge vom heutigen Tage.
Düsseldorf, den 2. Juli 1921.

Tarif

für die Fähre Emmerich.

Es sind zu entrichten:

I. Von Personen einschließlich der Traglast:

1. In Nachen oder auf Schalden:

- a) bei gewöhnlicher Überfahrt für jede Person aber mindestens zusammen
- b) für eine besondere unverzügliche Überfahrt ~~mittels Nachens~~, welche auf Verlangen gefahren muß, von den überzufehenden Personen zusammen wenigstens:
 - bei Tag
 - bei Nacht
 wenn die Abgabe, nach dem Satze zu 1a von den einzelnen erhoben, nicht mehr beträgt.

2. Auf Dampf- oder Kraftbooten, für jede Person einschließlich der Traglast:

- a) auf dem ersten Platz ~~und Motorboot~~
 - b) auf dem zweiten Platz, oder wenn nur eine Platzart vorhanden ist
- Anmerkung:** Kinder unter 4 Jahren sind abgabenfrei, sofern sie einen besonderen Sitzplatz nicht einnehmen. **Su 2a und b.:** Beim Vorhandensein von 2 Platzarten müssen diese, sofern die Erhebung des höheren Satzes für den ersten Platz zulässig sein soll, durch Anbringung von Tafeln mit deutlichen Aufschriften auf dem Fahrboote erkennbar gemacht sein.
- c) ~~Für 12 Einzelfahrten werden übertragbare Ermäßigungswechsenkarten ausgestellt~~

II. Von Tieren:

- a) für ein Pferd oder Maultier
 - b) für ein Stück Rindvieh oder einen Esel
 - c) für ein Schaf, Kalb, Schaf, Schwein, einen Hund, eine Ziege oder ein anderes Stück kleines Vieh
 - d) für Siedervieh, welches getrieben wird, für jede angefangenen 10 Stück
- Anmerkung:** Für Tiere, die auf Fuhrwerken befördert werden, wird eine besondere Abgabe nicht erhoben.

III. Von Fuhrwerken neben der Abgabe für die dazu gehörenden Personen nach I 1 und für das Gespann nach II:

- a) für ein beladenes Lastfuhrwerk (siehe zulässige Bestimmung 3) oder ein als Lastfuhrwerk benutztes Personenuhrwerk, für Lokomobilen, Dampfmaschinen und sonstige schwere Fuhrwerke je
- b) für ein unbeladenes Lastfuhrwerk, sowie für einen leeren oder zum Transport von Personen benutzten Personenuhrwagen, für Marktfuhrwerk, Schlitten, Leichenwagen und sonstiges leichtes Fuhrwerk je
- c) für ein Fahrrad, Hundefuhrwerk, einen Kinderwagen, einrädigen Handkarren, Handschlitten, auch beladen, sowie für die unbeladenen Fuhrwerke der folgenden Abteilung je
- d) für einen Handkarren oder Handwagen anderer Art oder für einen Eselkarren beladen

IV. Von Kraftfahrzeugen neben den Abgaben für die dazu gehörigen Personen nach I 1:

- a) für Personennwagen mit mehr als vier Sitzplätzen und für beladene Lastwagen:
 - mit Gummireifen
 - ohne Gummireifen
 - b) für Personennwagen mit vier oder weniger Sitzplätzen und für unbeladene Lastwagen mit Ausnahme der unter c genannten Wagen für landwirtschaftliche Betriebszwecke:
 - mit Gummireifen
 - ohne Gummireifen
 - c) für unbeladene Lastwagen, welche landwirtschaftlichen Betriebszwecken dienen:
 - mit Gummireifen
 - ohne Gummireifen
 - d) für Kraftfahräder:
 - für jeden Sitz
- Anmerkung zu IV.** Als Sitzplätze gelten nur die dauernd eingebauten festen Sitzgelegenheiten, einschließlich des Sitzes für den Wagenführer.

V. Von unverladenen durch Personen, Tiere oder Fuhrwerk zur Fähre gebrachten Gegenständen wird die Abgabe erhoben, welche die Personen, Tiere oder das Fuhrwerk treffen würde.

Dampfer Jahann mit Schale	Motor- boot
Fährgehd. Mark Pfenning.	Fährgehd. Mark
2,20 2,20 10,00 10,00	
10,00 10,00 20,00 20,00	
1,00 0,70 1,00 0,70	1,00 0,70
10,00 7,00	10,00 7,00
5,00 3,00 5,00 3,00 2,00 0,70 2,00 0,70	
15,00 5,00 10,00 4,50 1,20 0,70 4,00 2,50	1,20 0,70
15,00 6,50 20,00 9,00 15,00 6,00 20,00 7,00 7,00 4,50 14,00 6,00 4,00 2,50	
	neue alte Sätze

Zusätzliche Bestimmungen

Im übrigen bleiben die ~~2~~ Bestimmungen des Tarifs vom 4.5.20 f/bc 1382 bestehen.

1. Die obigen Sätze sind bei jedem Wasserstande, sowie bei vorhandener Eisbahn, für deren gehörigen Zustand von der Hebestelle zu sorgen ist, zu entrichten.
2. Die Zeiten der gewöhnlichen Überfahrten und die Dauer der Nachtzeit werden auf einer Tafel an der Fähre bekannt gegeben.
3. Ein Fuhrwerk oder ein Kraftfahrzeug ist dann als beladen anzusehen, wenn sich auf ihm außer dem Zubehör und dem Futter für die Zugtiere bezw. dem Betriebsstoff für die Maschine für höchstens 3 Tage, an anderen Gegenständen mehr als 100 kg befinden.

Befreiungen.

Von der Entrichtung des Fährgeldes sind befreit:

1. Der König, die Mitglieder des Königlichen und des Sürstlich Hohenzollernischen Hauses, Fuhrwerke, Güter und Tiere, welche zu den Hoffaltungen des Königlichen Hauses oder des Sürstlichen Hauses Hohenzollern oder zu den königlichen Gestüten gehören, nebst denjenigen Personen, welche diese Fuhrwerke oder Tiere führen oder diese Güter begleiten.
2. Kommandierte Angehörige des stehenden Heeres und der Marine, Melde- und Gestellungspflichtige, Fuhrwerke, Güter und Tiere, welche dem Heere oder den Truppen auf dem Marsche angehören, Kriegsvorposten und Kriegsverwaltungsführer, Pferde, welche auf Grund des Kriegsleistungsgesetzes vom 13. Juni 1873 zu oder von den Dormusterungs-, Musterungs- oder Ausschungsplätzen gebracht werden, sowie deren Führer.
3. Gendarmerie-Offiziere sowie öffentliche Beamte und deren Fuhrwerke und Tiere bei Dienstreisen oder sonstiger dienstlicher Veranlassung, wenn sie sich gehörig ausweisen oder Uniform tragen.
4. Transporte, die für unmittelbare Rechnung des Staates oder des Reichs gefahren.
5. Die ordentlichen Posten nebst deren Beiwagen, die von Postbeförderungen ledig zurückkommenden Postfuhrwerke und Postpferde, die Briefträger und Postboten, dergleichen Dienstfuhrwerke, welche durch Privatunternehmer eingerichtet sind als Ersatz für ordentliche Posten ausschließlich zur Beförderung von Reisenden und deren Sachen und von Postsendungen benutzt werden.

~~6. Befreiungen bei Seewerben und ähnlichen Hoffaltungen auf dem Ein- und dem Rückwege nebst dem zugehörigen Personal.~~

Coblenz, den

Der Ober-Präsident der Rheinprovinz.
(Chef der Rheinstrombau-Verwaltung.)

St. B.

Druck von Heinr. C. Scheid, Coblenz, Gemäldegasse 14.

133

Abb.7.: Tarif für die Fähre Emmerich und das Motorboot 1921.

Literatur und Quellenverzeichnis:

1. Rheinisches Volksblatt Nr. 33 vom 8.2.1923.
2. Vgl. StdAEmm: Proest, Michael: Die Rheinfähre mit besonderem Blick auf die Zeitphase von 1870 bis 1921 (unveröffentlichtes Manuskript: Hausarbeit Erste Staatsprüfung für das Lehramt an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster), Emmerich 1994, S. 106f.
3. Ebd. S. 105.
4. Ebd. S. 107.
5. Ebd. S. 105.
6. Vgl. Ebd. S. 109; StdAEmm: Bestand B bis 1934, Sig. 1480.
7. Vgl. StdAEmm: Bestand B bis 1934, Sig. 1480; Proest, Michael: Die Rheinfähre mit besonderem Blick auf die Zeitphase von 1870 bis 1921 (unveröffentlichtes Manuskript: Hausarbeit Erste Staatsprüfung für das Lehramt an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster), Emmerich 1994, S. 109f.
8. Ebd. S. 111.
9. Ebd. S. 113.
10. Rheinisches Volksblatt Nr. 33 vom 8.2.1923.

Abbildungsverzeichnis:

- Abb.1.: StdAEmm: Sig. II_RH_PROM_26_06.
Abb.2.: StdAEmm: Sig. II_RH_PROM_26_05
Abb.3.: aus, StdAEmm: Bestand B bis 1934, Sig. 1480.
Abb.4.: Ebd..
Abb.5.: Ebd.
Abb.6.: Ebd.
Abb.7.: Ebd.



LEICHENFUND UND WASSERSPORT



Als am 10. März 1973 eine Frau aus Oberhausen mit dem Zug nach Emmerich fuhr und währenddessen aus dem Fenster schaute, traute sie ihren Augen nicht. Zwischen Praest und Emmerich erblickte sie auf einem der Äcker eine männliche Leiche, die bis auf die Unterhose keine weitere Kleidung trug. Aufgeregt und verschreckt informierte sie nach ihrer Ankunft am Bahnhof die Emmericher Polizei über ihren Fund.



Abb.1.: Blick auf das Emmericher Bahngelände vom Löwentor aus, ca. 1976.

Daraufhin machten sich die Beamten zugleich auf den Weg, um die Aussage der aufgebrachten Frau zu überprüfen und nach der Leiche zu suchen. Stundenlang durchkämmten sie das Gebiet und kämpften sich dabei durch die Felder. Als sie sich dem Firmengelände der Firma „Vesuvius“ näherten, wurden sie fündig. Dort auf dem Acker lag tatsächlich der fast vollständig unbekleidete Körper eines Mannes. Schnell wurde den Beamten bewusst, um wen es sich bei der Leiche handelte. Vor ihnen lag Werner Potrafke, ein Industrieller aus Hattingen. In den letzten Wochen und Monaten waren jede Menge Zeitungsartikel erschienen, die über ihn und sein geplantes Bauvorhaben in Emmerich berichteten, daher konnten die Beamten das Opfer schnell identifizieren.



Abb.2.: Werner Potrafke. Auf seinem Boot, 1973.

Ende 1972 war Potrafke, selbst leidenschaftlicher Segler, erstmals an die Stadt herangetreten und hatte seine Pläne geäußert das Hüthumer Meer inklusive angrenzender Grundstücke käuflich zu erwerben, um dort einen Sport- und Yachthafen samt Bootswerft zu errichten. Geplant war es dort ein Zentrum für alle Yachtliebhaber zu schaffen. In der Werft sollten neue Yachten gebaut werden und auf Wunsch sollten Kunden ihre Yachten durch geschultes Personal warten lassen können. 300 Liegeplätze waren geplant, die vermietet werden sollten. Des Weiteren waren weitere Freizeitmöglichkeiten, wie z.B. eine Minigolf-Anlage, Restaurants und Vereinsheime rund um das Hüthumer Meer geplant.¹ Dadurch sollte der Yachthafen einer der größten Freizeithäfen am Niederrhein und eine Attraktion Emmerichs werden.²

Der Stadtrat war von der Idee sehr angetan. Bereits seit der Entstehung des Hüthumer Meeres durch die Auskiesung für den Bau der B 20 gab es Pläne das Gebiet für die Naherholung zu verwenden, doch der Aus- und Umbau war teuer. Durch Potrafkes Vorschlag gab es nun die Möglichkeit, diese Aufgabe abzugeben und ohne nennenswerten Aufwand und große eigene Kosten ein ausgebautes Naherholungsgebiet zu erhalten. CDU und FDP waren begeistert und stimmten dem Vorschlag zu, die SPD wünschte sich mehr Zeit und wollte die Angelegenheit genauestens prüfen.³ Auch die Hobbysegler und Kanufahrer begrüßten Potrafkes Plan, da sie sich so eine Verbesserung des Freizeitangebotes der Stadt und einen Ort für ihre Vereinsheime erhofften. Denn Potrafke sollte vertraglich verpflichtet werden, beiden Vereinen Flächen zur Verfügung zu stellen.⁴

JACHTWERFT POTRAFKE

- 1 PRODUKTIONSGEBAUDE
- 2 AUSSTELLUNGSRÄUME
- 3 BÜROGEBAUDE
- 4 ANLEGEPLÄTZE
- 5 TANKBOOT

JACHTHAFEN POTRAFKE

- 6 ANLEGE KLEINE UND MITTELGROBE JACHTEN (+ 350 ANLEGEPLÄTZE)
- 7 ANLEGE GROBE JACHTEN (+ 100 ANLEGEPLÄTZE)
- 8 SLIPANLAGE
- 9 WOHNBOOT HAFENMEISTER
- 10 PARKPLÄTZE (+ 470 AUTOS)
- 11 RESTAURANT-CLUBRÄUM
- 12 KEGELBAHN
- 13 ABSTELPLATZ BOOTE
- 14 MINNIGOLF
- 15 TERRASSE

WOHNEN POTRAFKE

- 16 ANLEGEPLATZ POTRAFKE
- 17 WONUNG POTRAFKE

EMMERICHER JACHTCLUB

- 18 ANLEGE JACHTEN (+ 80 ANLEGEPLÄTZE)
- 19 CLUBHAUS
- 20 PARKPLÄTZE (+ 90 AUTOS)
- 21 SANITÄIRE ANLAGE
- 22 ABSTELLPLÄTZE BOOTE - KANUS

ANGLER

- 23 ANGLERSTEIGER

datum 16 - 11

ARCHITEKTEN HERMANN FLINTROP
 DIPL. ING. HELMUT FLINTROP
 424 EMMERICH STR. 33
 TELEFON (028 22) 10 11 50 65

Abb.4.: Erläuterungen und Legende des Plans.

Die Stadt sollte das Projekt mit einen Zinszuschuss in Höhe von damals 640 000 Mark über die nächsten zehn Jahre unterstützen und erhielt die Zusicherung, dass sie die verkauften Grundstücksflächen zum gleichen Preis zurückkaufen könne, sollte Potrafke sich doch gegen den Bau entscheiden.⁶

Weniger enthusiastisch hingegen war der Fischerverein „Rheinlust“. Die Hobbyangler befürchteten, dass der geplante Durchbruch zum Rhein für eine Verschmutzung des Hühumer Meeres führen und sie von ihrer jahrelangen Angelstelle vertreiben würde. In mehreren Briefen wandten sie sich unter anderem an Bundeskanzler Willy Brandt, Diether Deneke, Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und Bundesinnenminister Hans-Dietrich Genscher. Ihr Ziel war es zunächst die Entscheidung des Emmericher Stadtrates zu verzögern, um genug Zeit für eine Prüfung des Vorhabens rauszuschlagen und das Projekt im Bestem Falle zu verhindern. Aber nicht nur die Angler des Vereins „Rheinlust“ standen dem Bau kritisch gegenüber. Auch in der Emmericher Bevölkerung gab es Zweifel. Dies belegen unter anderem Leserbriefe aus den Zeitungen, so schrieb eine Emmericher Bürgerin:

„Zu dem Projekt „Hühumer Meer“ habe ich folgendes zu sagen: Seit einigen Jahren beobachte ich mit immer größer werdender Besorgnis, wie in und um Emmerich die Natur verdrängt wird. Nun das Hühumer Meer! Es ist ein Stück Natur, das jedermann bequem zu Fuß von Emmerich erreichen kann, auch ältere Leute (z.B. aus dem neuen Altenwohnheim) schaffen das noch. Soll dieser See nun nur noch von einer bestimmten Schicht genutzt werden? Ein Spaziergang auf dem geplanten Rundweg zwischen an- und abfahrenden Autos und Booten, umhüllt von Lärm und Auspuffgasen dürfte bestimmt kein Genuß mehr sein. Gönnst uns doch in der Nähe der Stadt ein Fleckchen unberührter Natur! Nicht jeder kann oder will lange Anfahrten mit dem Wagen in Kauf nehmen!“⁷

Dies ist nur ein Beispiel der vielen Leserbriefe und Meinungen, die sich in den Zeitungen finden lassen. Die zwei wichtigsten Argumente der besorgten Bürger waren dabei stets die Zerstörung der Natur sowie die Angst, das Hühumer Meer könne zu einem exklusiven Privatgebiet der Oberschicht werden.

„Von Hattingen ein Segel-Millionär, der fuhr rheinab bis zu uns her,
und wie er bei uns rumgestreunt, fand er im Rathaus einen Freund.
Und als man sprach übers Wardmannsmeer, da zeigt Protrafke die Millionen her.
Die Stadt die wird ganz scharf aufs Geld, drum ist's um die Angler schlecht bestellt.
Zur Freude für den Millionär, verschwinden Wasser, Stand und mehr,
Ade Naturfreund, Fischer, Wanderer, unsere Natur hat jetzt ein andrer.
Bald blicken wir durch einen Zaun, vorbei ist unser schöner Traum.
Nur einer kann sich freuen sehr, das ist Potrafke – bitte sehr.“⁸

Gedicht „Millionen-Meer“ eines Emmericher Bürgers

Trotz des Gegenwindes der Bevölkerung setzten sich der Rat der Stadt und Potrafke durch und es wurde ein Vertrag abgeschlossen, der Potrafke zum Bau des Hafens, dessen Vorhaben mittlerweile so gewachsen waren, dass er als Wassersportzentrum betitelt wurde, ermächtigte.⁹

Im darauffolgenden Jahr, 1973, schien der Bau auch begonnen zu haben, wie uns die Zeitungen berichten.¹⁰ Doch wie wir heute wissen, wurde der Bau nie vollendet. Emmerich besitzt heute kein großes Wassersportzentrum am Hütthumer Meer, doch wieso nicht? Bis ins Jahr 1976 lassen sich Spuren des geplanten Wassersportzentrums in den Zeitungen und Ratsprotokollen finden, danach wird es nicht mehr erwähnt. Wurden Herrn Potrafke die Kosten für das Projekt letztendlich doch zu hoch und er brach den Bau ab? Eines der Ratsprotokolle spricht von erhöhten Kosten für den Durchbruch zum Rhein und das Potrafke plante dafür ein Darlehen aufzunehmen.¹¹ Oder hörte er auf die naturliebende Emmericher Bevölkerung?

Ein Interview aus der Rheinischen Post zeigt, dass er von der ablehnenden Haltung überrascht war und davon ausging, dass „die Stadt schon immer einen Jachthafen haben wollte“. ¹²

Er „wisse nicht mehr, was richtig und sinnvoll sei“. Des Weiteren wolle er „nicht noch mehr Unfrieden stiften und auch nicht, dass sich ein Teil der Bevölkerung verfeindet oder verfremdet.“ Er ging davon aus, dass „alles glatt laufen würde“ und betonte, dass ein solcher Streit nicht gut sei. Auf die Frage, ob er weitermachen würde, entgegnete er, dass er es nicht wisse.¹³

„RP: Werden sie weitermachen?

Potrafke: ich weiß es nicht. Meine Nervendecke hält das alles nicht aus. Ich kann auch verzichten, dann ist das Projekt eben geplatzt. Was mich aber am meisten bewegt, ist, daß Menschen, die mich überhaupt nicht kennen, in die Pfanne hauen.

RP: Wenn Sie die Reaktionen geahnt hätten, wären Sie dann trotzdem nach Emmerich gekommen?

Potrafke: Nein. Ich will keinen Anlaß für einen Streit sein.“

- Auszug aus dem Interview der Rheinischen Post¹⁴

Wenn sich Herrn Potrafke also nach 1976 doch gegen den Bau des Wassersportzentrums entschieden hatte, wieso fanden die beiden zu Beginn genannten Polizeibeamten 1973 seine Leiche?

Nun, es handelte sich nicht um den echten Werner Potrafke. Es stellte sich heraus, dass die Belegschaft der Firma „Vesuvius“ am Emmericher Tulpensonntag mit einer Werner-Potrafke-Pappfigur, die in Aussehen und Größe Werner Protrafke zum Verwechseln ähnlich sah, teilnahmen, um gegen den Verkauf des Hühner Meeres zu demonstrieren. Diese Figur sah die Dame aus Oberhausen, als sie mit dem Zug nach Emmerich fuhr. Wie die Figur letztendlich jedoch auf den Acker kam, blieb ungewiss. Da es somit an diesem Tag keinen Leichenfund gab, waren die beiden Beamten sicher froh, dass ihnen die mühselige Ermittlungsarbeit in diesem Fall erspart blieb.

Literatur und Quellenverzeichnis:

1. vgl. Neue Rhein Zeitung vom 28.11.1972.
2. vgl. Rheinische Post vom 28.11.1972.
3. vgl. Neue Rhein Zeitung vom 8.12.1972.
4. vgl. Öffentliches Stadtratsprotokoll vom 7. Dezember 1972.
5. vgl. Neue Rhein Zeitung vom 28.11.1972.
6. vgl. Ebd. und öffentliches Stadtratsprotokoll vom 7. Dezember 1972.
7. Rheinische Post vom 5.12.1972.
8. Neue Rhein Zeitung vom 6.12.1972.
9. vgl. Stadtratsprotokolle 1973, nicht öffentlich, S. 198.
10. vgl. Rheinische Post vom 21.2.73.
11. vgl. Nicht öffentliches Stadtratsprotokoll vom 2. August 1974.
12. vgl. Rheinische Post vom 8.12.1973.
13. vgl. Ebd.
14. vgl. Ebd.

Abbildungsverzeichnis:

- Abb.1.: StdAEmm: Sig. M3_VERKEHR_44_01.
- Abb.2.: StdAEmm: Sig. t1-personen-235-potrafke01.
- Abb.3.: Stadtratsprokoll 1972, nicht öffentlich, S. 189.
- Abb.4.: Ebd., S. 190.



BELGISCHE FUNKSTATION AUF DER ALDEGUNDISKIRCHE



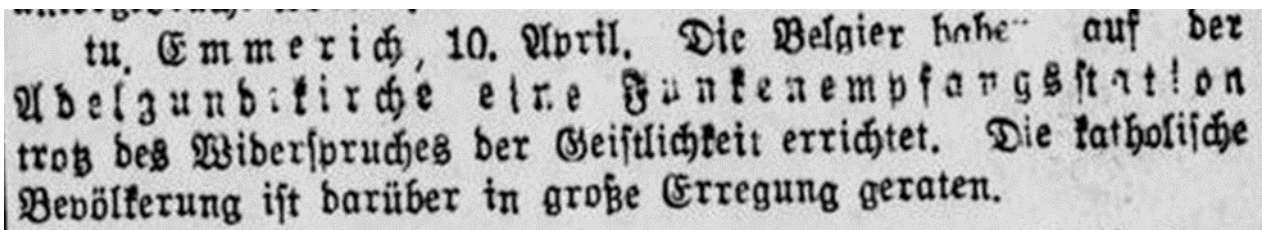
„[...] Mir ist mitgeteilt worden, dass belgische Besatzungstruppen trotz des Widerstandes der Geistlichkeit auf dem Turm der St. Aldegundiskirche in Emmerich eine Funkempfangsstation angebracht haben.¹

Anfang April, knapp zwei Monate nachdem die Belgier Emmerich besetzt hatten, blieb die Situation weiterhin äußerst angespannt. Erst vierzehn Tage zuvor, hatte der Kommandant der belgischen Besatzungstruppen am 26. März 1923 den Belagerungszustand ausgerufen. Zudem stellte er weitere Forderungen an Bürgermeister Alff und Polizeikommissar Tietz. Als die beiden den Forderungen nicht nachkamen, wurden sie vorgeladen und anschließend verhaftet. Bürgermeister Alff wurde zwar zunächst wieder entlassen, Kommissar Tietz jedoch nach Krefeld überführt. Als dies bekannt wurde, gab es kleinere Ausschreitungen der Emmericher Bevölkerung. Mehrere Bürger, Polizeibeamte, Stadtrentmeister Jonas und Diätar Zepter wurden wegen Übertretung der Vorschriften ebenfalls verhaftet, wurden jedoch am gleichen Tag wieder entlassen.² Am Abend versuchte Bürgermeister Alff erneut mit dem Kommandanten zu sprechen, jedoch wurde er abgewiesen. Am nächsten Morgen wurde das besetzte Stadtgebiet erheblich erweitert und Dr. Alff erneut verhaftet, woraufhin die Stadtverordneten protestierten und die Freilassung forderten.³

Nach diesem unglaublichen Affront folgte am 9. April 1923 bereits der nächste. Am Morgen marschierte ein Trupp belgischer Soldaten unter Führung des Kommandanten zur Aldegundiskirche und forderten Kaplan Gerhard Storm auf ihnen Zutritt zum Turm der Kirche zu gewähren, damit sie dort eine Funkstation errichten könnten. Für Storm kam so eine Fremdnutzung des Kirchturmes nicht in Frage und er kam der Aufforderung nicht nach. Die Belgier zogen daraufhin ab und begaben sich zum Küster der Kirche. Sie erzählten ihm, Kaplan Storm hätte kooperiert und ihnen die Erlaubnis zur Errichtung der Funkstation erteilt, woraufhin der Küster ihnen den Turmschlüssel aushändigte. Ohne zu zögern machten sich die Belgier an die Arbeit und errichteten ihre Funkstation. Dies sorgte für eine Welle der Empörung – nicht nur in Emmerich.⁴

WB. Emmerich, 9. April. Die Belgier haben trotz des Widerspruchs der Geistlichkeit auf der St.-Aldegundiskirche eine Funkstation eingerichtet. Die katholische Einwohnerschaft ist darüber sehr erregt.

Abb. 1.: Meldung aus dem Rheinisches Volksblatt Nr. 83 vom 10.4.1923.



tu. Emmerich, 10. April. Die Belgier haben auf der Aldegundiskirche eine Funkempfangsstation trotz des Widerspruches der Geistlichkeit errichtet. Die katholische Bevölkerung ist darüber in große Erregung geraten.

Abb. 2.: Meldung aus der Velberter Zeitung Nr. 83 vom 10.4.1923.

Wenige Tage später erreichte die Nachricht dieser Dreistigkeit auch die Regierung in Düsseldorf. Der Regierungspräsident schrieb daraufhin umgehend einen Brief an den kommandierenden General der belgischen Truppen im Ruhrgebiet und forderte umgehend die Demontage der Funkstation.

Bau einer belgischen Funkempfangsstation auf der Aldegundiskirche in Emmerich

Düsseldorf, den 16. April 1923

- 1.) Der Regierungspräsident in Düsseldorf an den Herrn kommandierenden General der belgischen Truppen des Ruhrgebiets, Sterkrade.

Mir ist mitgeteilt worden, dass belgische Besatzungstruppen trotz des Widerstandes der Geistlichkeit auf dem Turm der St. Aldegundiskirche in Emmerich eine Funkempfangsstation angebracht haben. Ein Kommando hatte sich an den Kaplan gewandt, um seine Zustimmung nachzusuchen. Der Kaplan hat die Erlaubnis abgelehnt. Trotzdem ist das Kommando zu dem Küster gegangen und hat diesem mit der Bedeutung, dass eine entsprechende Anordnung des Pfarrers vorliege, veranlasst, [...] den Schlüssel zum Turm herauszugeben. Ich lege den schärfsten Protest ein gegen ein derartiges, dem Völkerrecht und dem religiösen Empfinden der Bevölkerung schroff widersprechendes Eingreifen, und ersuche unverzüglich anzuordnen, dass die Funkstation abgebaut und endgültig entfernt wird. Genehmigen Sie, Herr General, den Ausdruck meiner besonderen Hochachtung.⁵



Abb. 3.: St. Aldegundiskirche Außenansichten, ca. 1925.

Die Belgier haben sich schlicht und einfach über die Anordnungen des Kaplans hinweggesetzt und sich ihren Weg auf dem Turm „erlogen“. Scheinbar konnte selbst der Einspruch des Regierungspräsidenten die Entscheidung der Belgier nicht ändern. Anhand einer Randnotiz auf dem Schreiben an den belgischen General wissen wir, dass es erneute Kontaktaufnahmeversuche am 3. Juli 1923 und 16. Juli 1923 gab. Jedoch ohne jegliche belgische Reaktion, geschweige denn dem Abbau der Antenne.

Leider gibt es nach dem Schreiben vom 16. April keine weiteren Aufzeichnungen, die belegen, was mit der Funkstation passierte. Aufgrund der ignorierten Kontaktaufnahmeversuche lässt sich jedoch vermuten, dass die Station höchstwahrscheinlich bis zum Abzug der belgischen Truppen 1924 auf dem Turm der Kirche stand.

Literatur und Quellenverzeichnis:

1. Landesarchiv NRW Duisburg, Abteilung Rheinland, Sig. BR 0007, Nr. 16585.
2. Landesarchiv NRW Duisburg, Abteilung Rheinland, Sig. BR 0007, Nr. 16074.
3. Ebd.
4. Landesarchiv NRW Duisburg, Abteilung Rheinland, Sig. BR 0007, Nr. 16585.
5. Ebd.

Abbildungsverzeichnis:

- Abb. 1.: Meldung aus dem Rheinisches Volksblatt Nr. 83 vom 10.4.1923.
- Abb. 2.: Meldung aus der Velberter Zeitung Nr. 83 vom 10.4.1923.
- Abb. 3.: Stadtarchiv Emmerich, Sig. D2_ALDEGUNDISKIRCHE_16_01.



100 JAHRE EMMERICHER YACHT-CLUB E.V.



In der Vielfalt der Vereinsgründungen nach dem ersten Weltkrieg fanden sich auch segelbegeisterte junge Männer aus Emmerich, um einen eigenen Yacht-Club zu gründen, nachdem schon viele [...] im Düsseldorfer Yacht-Club Mitglied waren, um mit ihren Booten an den Rheinregatten teilnehmen zu können.¹

Mit diesen Worten beginnt das Buch „75 Jahre Emmericher Yacht-Club E.V.“, das 1998 zum 75-jährigen Bestehen des Clubs geschrieben und ein Jahr später veröffentlicht wurde. Somit feiert der Yacht-Club dieses Jahr seinen 100. Geburtstag und ist damit der älteste Yacht-Club am Rhein.

Das Jahr 1923 war für die Weimarer Republik ein krisenbehaftetes Jahr. Nach der Niederlage im Ersten Weltkrieg, war die wirtschaftliche Lage des Landes schlecht, Hyperinflation und die Besetzung des Ruhrgebietes aufgrund von nicht gezahlten Reparationsforderungen der Alliierten verschlimmerten die Situation. Trotz dessen gründeten sich nach dem Krieg landesweit viele verschiedene Vereine, so auch in Emmerich. Neben der 100-Jahrfeier des Bürgervereins, der Gründung des Spielmannszuges der St. Sebastian-Schützenbruderschaft, wurde 1923 auch der Emmericher Yacht-Club gegründet. Aufgrund der schwierigen Wirtschaftslage war jedoch zunächst nur die Oberschicht der Emmericher Bevölkerung in der Lage, sich ein eigenes Boot zu kaufen und zu unterhalten.² Selbst nachdem die belgische Besatzungsmacht Versammlungen innerhalb ihres Verwaltungsterritoriums verbot, trafen sich die Vereinsmitglieder des Yacht-Clubs außerhalb der Besatzungszone, um ihrem tristen Alltag für kurze Zeit zu entfliehen und ihrem Hobby nachzugehen.



Abb. 1.: Der Yachtclub im staatlichen Sicherheitshafen von Emmerich, ca. 1930.

Das überlieferte Gründungsprotokoll des Clubs ist auf den 20. Juli 1923 datiert, allerdings trafen sich viele Emmericher Segel- und Bootsfans bereits zuvor. Sie waren unter anderem bereits Mitglied im Düsseldorfer Yacht-Club und einige von ihnen hatten bereits an Regatten auf dem Rhein teilgenommen.³

Das erste Bootshaus erwarb der Club vom ehemaligen Emmericher Ruderverein, welcher sich zu dieser Zeit im Industriehafen befand. Um für die Sicherheit der Boote zu sorgen, hielten jede Nacht zwei Mitglieder des Vereins Wache. 1935 wurde das Bootshaus schließlich an die Marine-HJ abgegeben.⁴ Nach dem Zweiten Weltkrieg und dem Beginn des Wirtschaftswunders in den 1950er Jahren waren nun mehr Personen finanziell in der Lage sich den Traum vom eigenen Boot zu erfüllen und die Mitgliederzahl des Clubs stieg an. Aufgrund des technischen Fortschritts und der ansteigenden Motorisierung kamen Mitglieder nun nicht nur aus Emmerich und der nahen Umgebung, sondern auch aus entfernteren Städten. Ebenso diversifizierte sich die Reiserouten. Schipperte man anfangs noch fast ausschließlich auf dem Rhein, so starteten nach dem Krieg auch vermehrt längere Reisen aus Emmerich.⁵



Abb. 2. und 3.:

Yachttreffen im Emmericher
Hafen, ca. 1953.



In den 70er Jahren zog der Yacht-Club in den von Werner Potrafke geplanten Sporthafen und im Jahr 1998 feierte er sein 75-jähriges Bestehen. Am 9./10. Mai 1998 startete er in die Jubiläumssaison mit einem gemeinsamen Ansegeln unter Flaggenschmuck sowie zwei Regatten auf dem Rhein.⁶ Zu jener Zeit verzeichnete der Verein 162 Mitglieder, 58 Segelboote, 27 Motorboote und 8 Jugendboote.⁷



Abb. 4.: Der Yachthafen am Hühumer Meer, ca. 1976.

Literatur und Quellenverzeichnis:

1. Holtmann, Bernhard; Emmericher Yacht Club [Hrsg.]: „75 Jahre Emmericher Yacht-Club E.V.“. Emmerich 1999, S. 3.
2. Ebd., S. 61.
3. Ebd., S. 3 sowie Ebd., S. 18.
4. Ebd., S. 9.
5. Ebd., S. 61.
6. Ebd., S. 77.
7. Ebd.

Abbildungsverzeichnis:

- Abb. 1.: StdA Emm, Sig. F4_SPORT_06_02.
- Abb. 2.: StdA Emm, Sig. N1_SCHIFFF_88_01.
- Abb. 3.: StdA Emm, Sig. N1_SCHIFFF_88_02.
- Abb. 4.: StdA Emm, Sig. N3_WERFTEN_08_01.

PAUL MARIA VAN AAKEN (1905–1985)



„1946 habe van Aaken, als jeder Bürger auf dem Ohne-mich-Standpunkt beharrt habe, sich neben den eigenen Sorgen auch um die seiner Mitbürger gekümmert. [...] Was van Aaken getan habe, sei nicht nur aus Verantwortung, sondern auch aus einer Christenpflicht heraus geschehen. Van Aaken habe in der Stadt Emmerich Akzente gesetzt und sich um Stadt und Kreis ver-

Am 20. Juni 1973 wurde dem Architekten und ehemaligen Bürgermeister Paul Maria van Aaken das Bundesverdienstkreuz am Bande der Bundesrepublik Deutschland verliehen. Durch diese Auszeichnung wurde seine Tätigkeit als erster Emmericher Bürgermeister nach dem Zweiten Weltkrieg und sein beharrlicher Einsatz

Paul Maria van Aaken wurde am 23. Oktober 1905 in Straelen geboren. Kurz nach seiner Geburt kam er mit seinem Vater, dem Architekten Jakob van Aaken, nach Emmerich. Seine Familienmitglieder waren bereits seit mehreren Generationen als Architekten am Niederrhein tätig und so erlernte auch er diesen Be-



Abb. 1.: Paul Maria van Aaken

Zu seinen ersten größeren Aufgaben gehörten die Planungen und Bauausführungen der Kirche in Hasselt bei Kleve 1931 und der Liebfrauen-Kirche in Emmerich-Speelberg 1933.³ Beide Projekte wurden zusammen mit seinem Vater und unter dessen wachsamem Augen fertiggestellt. Nachdem sein Vater 1934 verstarb, übernahm er das Architektenbüro.⁴

Van Aaken war seit den 1920er Jahren Mitglied in der katholischen Jugendbewegung in Emmerich, in der DJK-Teutonia, später Rot-Weiß, deren Vorsitender er ab 1932 gewesen ist. 1933 wurde die katholische Jugendbewegung verboten und van Aaken musste unter Druck den Verein auflösen. Durch seine religiöse und politische Einstellung, aber auch durch seine Nähe zu Kaplan Storm, kam es des Öfteren zu Problemen mit den Nationalsozialisten, die sich u.a. in Form von Hausdurchsuchungen, Vernehmungen, Berufsbeschränkungen und Haftstrafen auswirkten und ihm

Nach dem Zweiten Weltkrieg war van Aaken Mitbegründer der CDU in Emmerich, deren Vorsitzender er von 1947–1965 war. Von 1946–1969 war er Mitglied des Rates der Stadt und er gehörte sieben Jahre dem Kreistag an. Er wurde 1946 zum ersten Emmericher Bürgermeister nach dem Krieg gewählt—dies geschah unter Aufsicht der Siegermächte. Er versprach „der Stadt Emmerich mit Mut und Gottvertrauen zu dienen und zu helfen“.⁶ „Ohne harte Arbeit, ohne Sorgen, ohne Schweiß und Tränen, würde es wohl nicht gehen, die Stadt nach ihrer fast vollständigen Vernichtung wiederaufzubauen“.⁷

Und diesem Versprechen kam er so gut er konnte nach. 1947 veröffentlichte er den „Notschrei der Stadt Emmerich“, um auf die katastrophalen Umstände in Emmerich aufmerksam zu machen. Die Briten hatten ihm zwar versprochen die Stadt mit allen nötigen Gütern zu belie-

„In den Jahren nach dem Krieg hungerte und fror Emmerich. Die Engländer hielten ihre Versprechungen nicht, Frauen und Kinder der Besiegten wie ihre eigene Truppe zu verpflegen. So wurde eines Abends, als die Emmericher dem Kartoffelschnaps zu kräftig zugesprochen hatten, kreuz und quer durch die Stadt das Englandlied gesungen. Van Aaken wurde zum britischen Kreisoffizier nach Schloss Diersfordt bestellt. Der fragte nach den Gründen, weshalb das Englandlied gesungen worden sei. Van Aaken: „Sie haben Ihre Versprechungen nicht gehalten, unsere Frauen und Kinder hungern“. Van Aaken wurde, wie schon oft, eingelocht und von den Briten mit gezo-

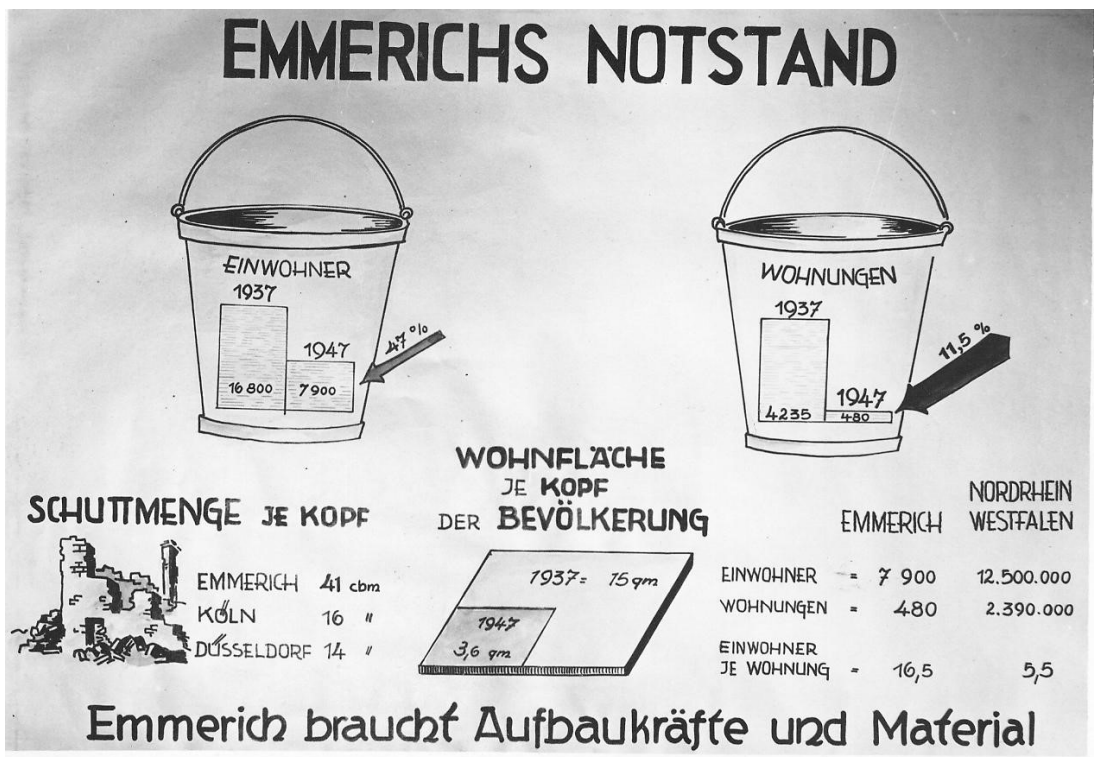


Abb. 2.: „Emmerichs Notstand“. Schautafel zur Entwicklung der Stadt, 1950.

Oft fuhr Van Aaken drei mal pro Woche nach Düsseldorf, um bei den zuständigen Regierungsstellen um Hilfe zu bitten. 1948 brachte er das Kabinett von Nordrhein-Westfalen unter Ministerpräsident Arnold dazu, die zerstörte Stadt zu besuchen und sich selbst ein Bild von der gravierenden Situation vor Ort zu machen. Dies zeigte durchaus Wirkung und die Stadt erhielt fortan nun mehr Unterstützung. Ebenfalls ist ihm zu verdanken, dass Emmerich eines der sogenannten „Schweizer Dörfer“ zugeteilt bekam, um die Wohnungsnot zu lindern.⁹ Er setzte sich für eine rasche Entrümmerung der Stadt ein, engagierte sich für ein möglichst menschenwürdiges Leben



Abb. 3.: Das NRW-Kabinett um Ministerpräsident Arnold in Emmerich, 1950.



Abb. 4.: Schautafel „Die vielseitige Emmericher Industrie“, 1950.

Mit der Währungsreform 1948 und dem langsam einsetzenden Wirtschaftswunder in den 1950ern begann nun die Wiederaufbauphase der Stadt bei der man mit Bürgermeister van Aaken einen „Mann vom Fach“ hatte. Als Architekt plante und beriet er tatkräftig bei vielen Bauprojekten.

Zu diesen Projekten zählten u.a. zahlreiche neue Wohnungen, die Rettung des Turmes der St. Vitus-Kirche auf dem Eltenberg, der Wiederaufbau des Gewölbes von St. Aldegundis, die Rettung der Kirchtürme in Isselburg und Warbeyen sowie der Wiederaufbau der Stiftskirche in Kleve.¹⁰

Des Weiteren war er während seiner Tätigkeit für die Stadt Mitglied, teilweise sogar Vorsitzender, des Haupt- und Finanzausschusses, des Bau- und Planungsausschusses, des Schul- und Kultur-

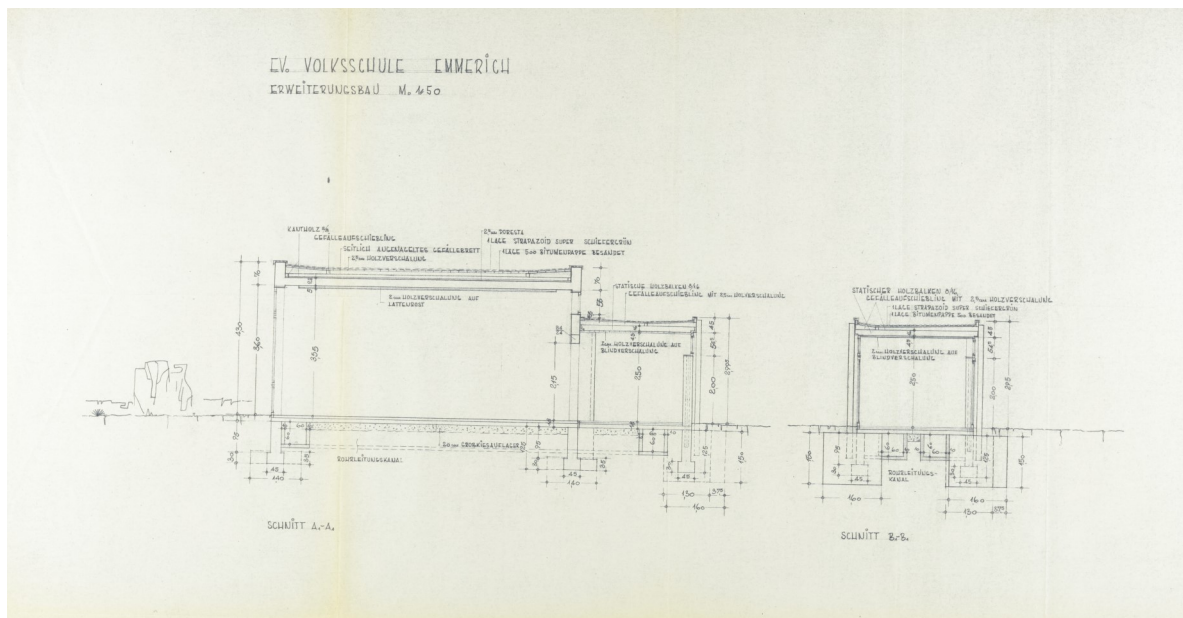


Abb. 5.: Ausschnitt eines Planes zur Erweiterung der ev. Volksschule Emmerich von Paul Maria van Aaken, 1961.

„Man sagt schon mal, er habe die halbe Stadt Emmerich aufgebaut. Aber das ist sicher eine volkstümliche Übertreibung. Als er auf persönlichem Wunsch als Bürgermeister abtrat, war aber der größte Teil der Stadt wiederaufgebaut und die allergrößte Not beseitigt.

Er hat gehalten, was sein Vater vor seinem Tod ihm ans Herz gelegt hatte. „Du darfst Emmerich nie aufgeben, trotz aller Schwierigkeiten, und musst immer einsatzbereit sein, wenn es gilt, der Heimat zu dienen.“¹¹

Paul Maria van Aaken wohnte in einem Einfamilienhaus an der Eltener Straße. Er starb 1985 im Alter von 79 Jahren. Viele Bürger der Stadt trauerten um ihren ehemaligen Bürgermeister, der während seiner Amtszeit so viel für ihre Stadt getan hatte.

Literatur und Quellenverzeichnis:

1. NRZ vom 21.06.1973.
2. vgl. Evers, Heinz; Axmacher, Walter; Urbach, Wolfgang: „Die Bürgermeister der Stadt Emmerich am Rhein“, S. 22.
3. vgl. <https://hl-johannes.de/kirchen/st-stephanus-hasselt/> [Stand: 24.05.2023] und Bote vom Niederrhein vom 22. Mai 1933.
4. vgl. Evers, Heinz; Axmacher, Walter: „Straßen in Emmerich am Rhein“, Bd. 3. S. 309.
5. vgl. „Die Bürgermeister der Stadt Emmerich am Rhein“, S. 23.; und RP vom 22.10.1965.
6. vgl. „Straßen in Emmerich am Rhein“, S. 309.
7. vgl. Ebd.
8. vgl. RP vom 22.10.1965; und „Straßen in Emmerich am Rhein“, S. 310.
9. vgl. Ebd.
10. vgl. „Bürgermeister der Stadt Emmerich am Rhein“, S. 30f.
11. Ebd. S. 31.

Abbildungsverzeichnis:

- Abb. 1.: Evers, Heinz; Axmacher, Walter; Urbach, Wolfgang: „Die Bürgermeister der Stadt Emmerich am Rhein“, S. 22.
- Abb. 2.: StAEmm, Sig. bl-rat-leitbild-ausschüsse-jugenparlament-01-03.
- Abb. 3.: StAEmm, Sig. bl-rat-leitbild-ausschüsse-jugenparlament-01-01.
- Abb. 4.: StAEmm, Sig. bl-rat-leitbild-ausschüsse-jugenparlament-01-02.



HAUS DUVENDAHL



„Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit beantrage ich eine vorläufige Unterschutzstellung des von mir von der Stadt Emmerich gepachteten Hofes, Im Duvendahl 88.“¹



Abb. 1.: Haus Duvendahl 20 Jh.

Mit diesen Worten wandte sich der letzte Mieter des Hauses Duvendahl vor 40 Jahren an die Stadt Emmerich, um den Hof unter Denkmalschutz stellen zu lassen. Anlass dazu gab der Fund eines alten Balkens in den die Jahreszahl 1773 geschnitzt worden war. Der Einsturz des Daches der so genannten „Fruchtscheune“, hatte das Fundstück freigelegt.² Ab diesem Moment begann eine Auseinandersetzung mit den zuständigen Behörden, die nicht nur in Emmerich sondern auch überregional für Aufsehen sorgen und bis in die frühen 1990er Jahre andauern sollte.

Doch zunächst zum Hause selber:

Im Jahre 1427 wird das Gut Duvendahl, damals noch als „Duvendail“ geschrieben, erstmals urkundlich erwähnt. Nach der Bezeichnung „Duvendael“ im 17. Jahrhundert, ist die Schreibweise „Duevendahl“, eine Abwandlung des heutigen Duvendahls, erstmal im frühen 19. Jahrhundert in den Katasterunterlagen zu finden.³ Ansonsten ist über die frühen Jahre nur wenig bekannt.

Im 19. und 20. Jahrhundert gehörte das Haus, samt den umgebenden Feldern und Wäldern, der Familie Budding, bevor dieses 1978 an die Stadt Emmerich verkauft wurde.⁴ Zu den damaligen Ländereien des Gutes gehörten auch der heutige Helenenbusch und Helenenweg. Von der Familie wurde das Gut hauptsächlich als Sommersitz genutzt. Sie besaß ursprünglich ein großes Tabak Import- und Export Geschäft in Emmerich, welches 1909 nach Amsterdam verlegt wurde und war auch gesellschaftlich aktiv.⁵ So stiftete Bernhard Budding beispielsweise ein Haus für das erste Heimatmuseum Emmerichs an der Mennonitenstraße.⁶ Von 1936 bis 1979 lebte auch der Waldhüter August Reintjes dort, welcher sich um die Instandhaltung von Haus und Hof kümmerte. Nach der Übernahme durch die Stadt, wurde das Haus vermietet.⁷

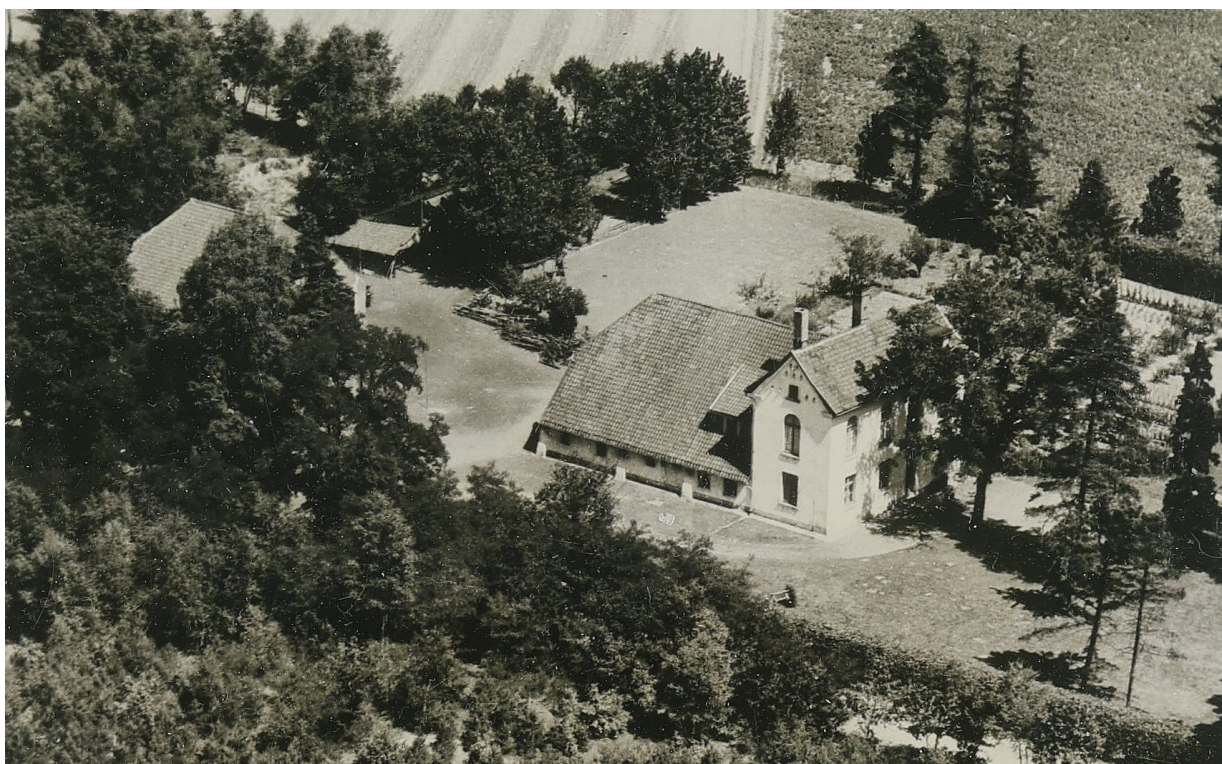


Abb. 2.: Haus Duvendahl ca. 1960.

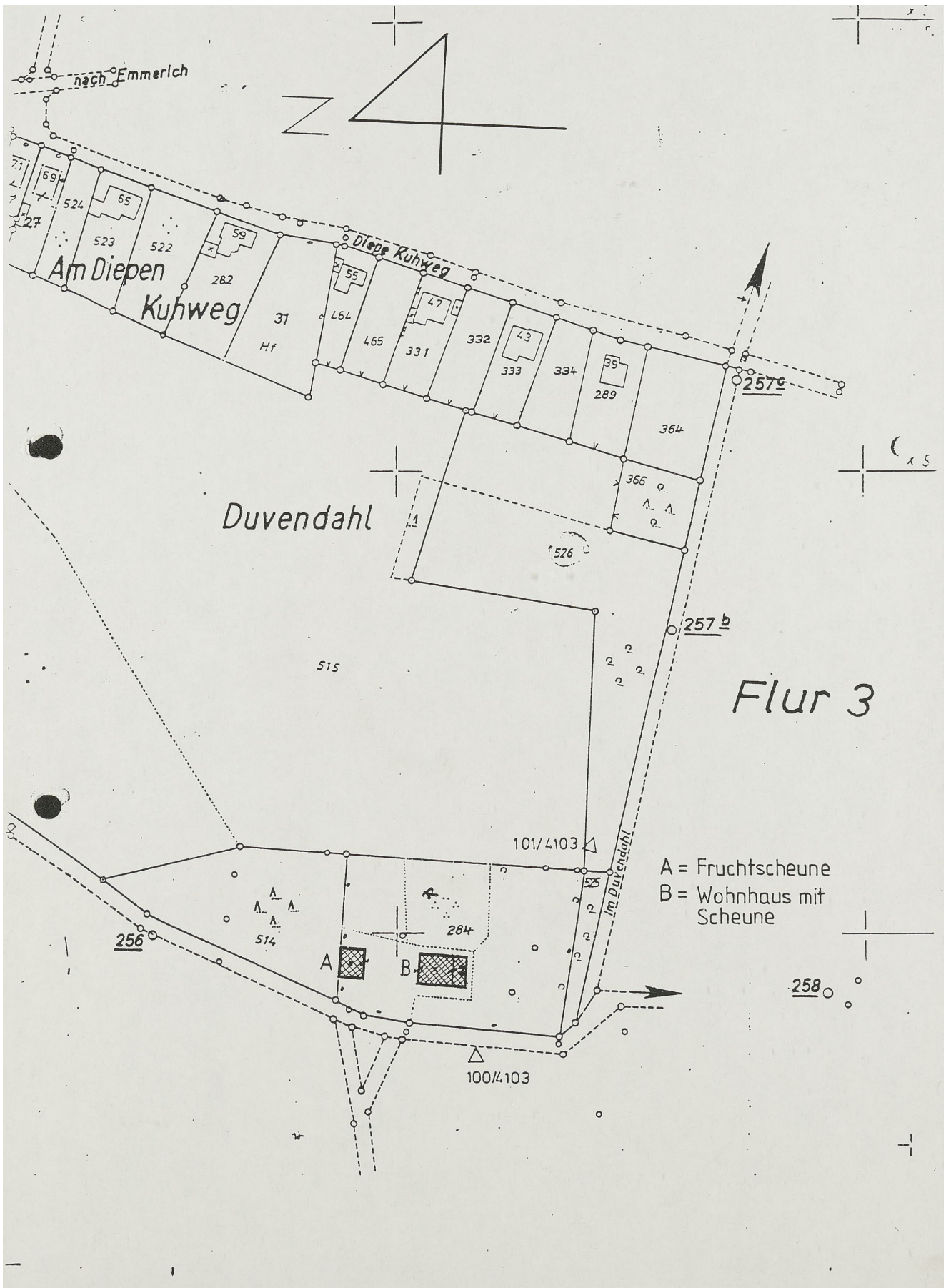


Abb. 3.: Lageplan Haus Duvendahl 20. Jh.

1985 wurde Duvendahl schließlich unter Denkmalschutz gestellt.⁸ Das Schicksal des Hauses stand jedoch unter keinem guten Stern. Im selben Jahr wurde ebenfalls die „Verordnung über die Festsetzung von Wasserschutz-zonen für den Bereich der Stadt Emmerich“ wirksam.⁹ Haus Duvendahl befand sich juristisch in einem Wasserschutzgebiet und die Nutzungsmöglichkeiten wurden stark eingeschränkt, eine durchgängiges Wohnen im Hause war scheinbar unmöglich geworden. Abzusehen war dies bereits 1978 gewesen, schließlich hatte die Stadt das Grundstück nicht aus historischem Interesse, sondern zur Flächensicherung für das Wasserwerk erworben.¹⁰



Abb.4: Die „Fruchtscheune“ kurz vor ihrem Abriss.

Erste Konflikte entstanden 1984, als die eingangs erwähnte „Fruchtscheune“ wieder aufgebaut werden sollte. Ein Wiederaufbauantrag der Stadt Emmerich wurde vom Regierungspräsidenten in Düsseldorf abgelehnt. Aus dieser Anfrage hinaus war die gesamte aktuelle und zukünftige Wohnnutzung infrage gestellt worden.¹¹ Schon als das Wasserwerk 1960 im Heleenbusch errichtet wurde, war deutlich geworden, dass Duvendahl einen erheblichen Störfaktor darstellte. Da das Schutzzonenverfahren vom damaligen Regierungspräsidenten jedoch nicht zu Ende geführt worden und erst in den 1970er Jahren wieder aufgegriffen worden war, hatte sich die Auseinandersetzung nur verschoben. Ein diskutierter Abriss des, damals noch nicht geschützten, Hauses, wurde 1977 zugunsten der Vermietung zunächst vertagt.¹²

Inzwischen war das Denkmalverfahren durchgeführt worden und hatte die Lage verkompliziert. Neue Akteure waren aktiv geworden und setzten sich für den Erhalt ein. .

„Wenngleich eine weitere Wohnnutzung des o.a. Objektes trotz intensiver Bemühungen aus wasserschutzrechtlichen Gründen nicht realisierbar erscheint, ist es aus Sicht des Rheinischen Amtes für Denkmalpflege durchaus vertretbar, die Anlage als Anschauungsobjekt weiterhin zu erhalten und zu nutzen. [...] Darüber hinaus ist auch eine Nutzung als Abstellraum bzw. kurzfristigem Aufenthaltsraum für die Wasserwerker und ihre Gerätschaften u.E. noch nicht hinreichend beleuchtet.“¹³

Neben der Emmericher Bürgerschaft und dem LVR, suchte auch der aktuelle Mieter nach einer Lösung. Zwischenzeitlich bot er der Stadt sogar den Erwerb des Hauses und eine Kompensationszahlung für die Verlegung der Wasserbrunnen des Wasserwerks an.¹⁴



Abb. 5.: Duvendahl kurz vor dem Abriss.

Trotz seiner Bemühungen wurde 1986 beschlossen, dass dessen Mietvertrag bis 1990 auslaufen sollte. Bis dahin sei das Baudenkmal zu erhalten. Bis zur Übertragung an die Stadtwerke 1987 wurden noch Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Ab 1989 stand der Hof leer und der damit einhergehende Verfall war ihm zunehmend anzusehen.¹⁵

Trotz der eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten wurde weiterhin nach alternativen Nutzungskonzepten gesucht um das Denkmal zu erhalten. So soll Waldemar Kuhn das Objekt als Atelier in Betracht gezogen und ein Architekt angeboten haben dort sein Architekturbüro einzurichten. Auch die Nutzung als Büroräume durch die Stadtwerke wurde abgelehnt. Alle Vorhaben scheiterten an den strikten Vorgaben der Wasserschutzgebietsverordnung.¹⁶

Trotz des vehementen Einsatzes der LVR Denkmalbehörde und von zahlreichen Emmericher Bürgern, konnte das Gebäude nicht gerettet werden. Am 17.12.1990 stellten die Emmericher Stadtwerke einen Abbruchantrag.¹⁷ Die zahlreichen Gutachten und Unterschriftensammlungen, konnten gegen die gesetzlichen Vorgaben nicht bestehen. Vor 30 Jahren erfolgte 1993 schließlich der Abriss. Emmerich verlor ein einzigartiges Gebäude. Es blieb nur ein Baudenkmal zurück.



Abb. 6.: Artikel aus der NRZ anlässlich des Abbruchantrages.

Literatur und Quellenverzeichnis:

1. StdAEmm: Bestand C Emmerich, Sig. C60-5.
2. Ebd.
3. Vgl. Evers, Heinz; Axmacher, Walter: „Straßen in Emmerich am Rhein“, Bd. 2, S. 345.
4. Ebd. S. 345-348.
5. Vgl. Rheinische Volksstimme Nr. 16 vom 05.11.1909.
6. Vgl. Evers, Heinz; Axmacher, Walter: „Straßen in Emmerich am Rhein“, Bd. 2, S. 346.
7. Vgl. Evers, Heinz; Axmacher, Walter: „Straßen in Emmerich am Rhein“, Bd. 2, S. 347f.
8. Vgl. StdAEmm: Bestand C Emmerich, Sig. C60-5.
9. Ebd.
10. Ebd.
11. Ebd.
12. RP vom 06.09.1991.
13. StdAEmm: Bestand C Emmerich, Sig. C60-5.
14. Ebd.
15. Ebd.
16. Ebd.
17. Ebd.

Abbildungsverzeichnis:

- Abb. 1.: StdAEmm: Fotoarchiv.
- Abb. 2.: Ebd.
- Abb. 3: StdAEmm: Bestand C Emmerich, Sig. C60-5.
- Abb. 4.: Ebd.
- Abb. 5.: Ebd.
- Abb. 6.: NRZ vom 20.12.1990.



KRIEGERVEREIN EMMERICH



*„Was Emm’richs Krieger hier am deutschen Rhein
Gelobt, durch treuen Eid verbunden,
Dem Vaterlande Herz und Hand zu weih’n,
Sie dachten d’ran in schweren Schicksalsstunden.*

*Sie dachten d’ran auf rauhem Kriegespfad
Von Schrecken und Gefahr umgeben—
Manch lieber, wack’rer Kriegeskamerad
Liess für das Vaterland sein frohes Leben.*

*Wenn Emm’richs Krieger heut auf deutscher Flur
Die Kaiserfahne stolz entfalten,
Dann sei es wieder mit dem alten Schwur.
Die deutsche Treue hoch zu halten.“*

*- Auszug aus einem Gedicht der Frau Otto Bovensiepen, Emmerich,
zur Feier des 50-jährigen Bestehens des Kriegervereins!*

Als am Samstag, den 9. August 1913, Abends um 21:00 Uhr Militärmusik aus den Räumlichkeiten des Bürgervereins in der Hottomannstraße schallte, war dies der Startschuss für die Feierlichkeiten zum 50-jährigen Bestehen des Emmericher Kriegervereins. Mitglieder des Kriegervereines trafen sich dort zum gemeinsamen Zapfenstreich, aßen, tranken und genossen die abendliche Geselligkeit. Im Jahr 1863, 50 Jahre zuvor, hatten sich die Veteranen aus der Märzrevolution 1848/49 zusammengeschlossen, um einen Verein alter Krieger zu gründen. Zu den Zielen des Vereins gehörten u.a. regelmäßige gesellige Abende, an denen die Veteranen über Erinnerungen sprachen, gemeinsam erlebte Kämpfe und Strapazen rekapitulierten, Gedenkveranstaltungen zusammen abhielten und Feste, wie den Geburtstag des Kaisers, feierten. Des Weiteren betteten sie die Leichen verstorbener Waffenbrüder gebührend und mit allen militärischen Bräuchen zur letzten Ruhe und unterstützten die Hinterbliebenen finanziell bei den Bestattungskosten. Mitglied konnten anfänglich all diejenigen werden, die nachweislich „mit Ehren während der Jahre 1848/49 den Aufstand in und Außer dem Lande mit niedergekämpft“ hatten.²

Fünf Jahre nach der Gründung des Vereins wurden die Vereinsstatuten abgeändert und fortan konnten alle Krieger des stehenden Heeres, die in Kriegs- und Friedenszeiten ehrenhaft gedient hatten, aufgenommen werden. Somit wurde sichergestellt, dass auch Veteranen aus nachfolgenden Kriegen, wie dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 und dem Ersten Weltkrieg 1914-1918 Mitglieder werden konnten.



Abb. 1.: Gruppenfoto Emmericher Soldaten in Tournai, Belgien.

Wie viele Mitglieder der Verein zu seiner Gründung 1863 hatte, lässt sich nicht mehr nachweisen. Die ersten überlieferten Angaben vom 30. März 1867 sprachen jedoch von 50 Mitgliedern. 27 Jahre nach der Gründung waren es bereits 194 und weitere 25 Jahre später, im Jahr 1913, 324 Mitglieder.³

Der große Stolz des Kriegervereins war seine Fahne. Sie ist „das Wahrzeichen der Treue und Liebe zum Allerhöchsten Kriegs- und Landesherrn“.⁴ Die „alte“ Fahne von 1848/49 wurde seit der Gründung 1863 für feierliche Anlässe verwendet, bis sie 1888 zu abgenutzt war, um weiter ihren Dienst zu verrichten. Eine neue Fahne musste her. Um den Veteranen, die den Verein gründeten Respekt zu zollen und den Wurzeln treu zu bleiben, sollte die neue Fahne der alten in Form, Muster und Farbe gleichen. Jedoch hatten sich die Richtlinien für das Aussehen von Kriegervereins-Fahnen in den Jahren nach der Gründung stark geändert und sie waren allerhöchsten und ministeriellen Vorschriften unterworfen. Da die alte Flagge mit dem Eisernen Kreuz und den Jahreszahlen 1848/1849 geschmückt war, entsprach sie diesen Vorgaben nicht. Daher war es unwahrscheinlich, dass die neue Fahne nach dem Muster der alten gestattet werden würde. Aufgrund des persönlichen Einsatzes des damaligen ersten Vorsitzenden des Vereins, Leutnant d. R. Luyken, bekam der Verein schließlich jedoch die benötigte Erlaubnis.⁵



In einem Erlass des Ministeriums vom 16. August 1888 hieß es:

„Des Königs Majestät haben mittels Allerhöchster Ordre vom 8. ds. Mts. Zu genehmigen geruht, dass der Krieger-Verein zu Emmerich im Kreise Rees seine aus dem Jahre 1863 stammende Fahne, wie solche durch die anliegende Zeichnung näher dargestellt ist, weiter führen darf.“⁶

Leider ist jene Zeichnung nicht mehr vorhanden. Sie wird jedoch wie folgt beschrieben:

„Das Fahnentuch besteht aus weisser Seide. In der Mitte ist ein fliegender Adler, oben lings im roten Feld das Stadtwappen Emmerich ein Eimer, oben rechts sind Denkmünzen von 1848/49 aufgemalt. Ueber dem Adler ist das eiserne Kreuz angebracht, darüber die Devise: „Mit Gott für König und Vaterland“. In der Stangenspitze befindet sich ein W.“⁷

Der Verein durfte seine „neue“ Fahne somit also nach seiner „alten“ Fahne gestalten. Zur 50-jährigen Feier wurde dem Verein letztendlich eine dritte Flagge durch den Kaiser verliehen— die Kaiserflagge. Um diese Ehre zu feiern wurde eine große Parade veranstaltet und die Fahne in einem Festzug feierlich durch die Stadt getragen.

Das Wirken des Kriegervereins in unserer Stadt lässt sich auch heute noch an einem bestimmten Bauwerk im Rheinpark deutlich erkennen: dem Kriegerdenkmal. Gleich nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 begannen die Mitglieder des Kriegervereins Spenden zu sammeln, um ihren für das Vaterland gefallenen Kameraden der „glorreichen Feldzüge“ von 1864, 1866 und 1870/71 ein Denkmal zu errichten.⁸ Der zähe Fortschritt bei den Spendensammlungen sowie die Frage des Ortes sollten den Bau des Denkmals jedoch lange Zeit verzögern, so dass es erst 1913 feierlich eingeweiht wurde und bis heute fortbesteht.

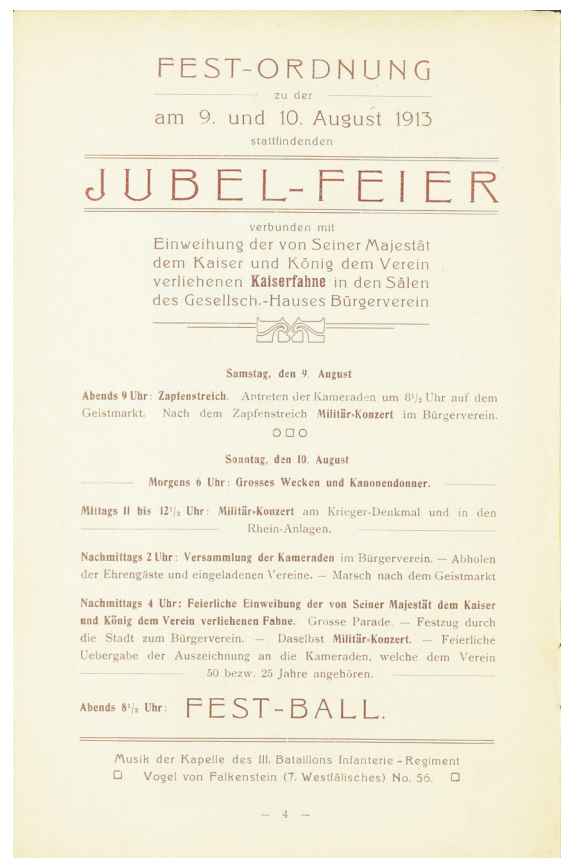


Abb. 2.: Fest-Ordnung zum 50-jährigem Bestehen des Kriegervereins.



Abb. 3.: Einweihung des Kriegerdenkmals durch Bürgermeister Langen, 1913.



Abb. 4.: Kranzniederlegung 1923. Im Hintergrund eine Gesandtschaft des Kriegervereins, inkl. Fahrenträger.



Zahlreiche Kriegervereine waren im 18. Jahrhundert in ganz Deutschland gegründet worden. Daher ging im Jahr 1900 der Kyffhäuserbund e.V. aus dem *Ständigen Ausschuss der vereinten deutschen Kriegerverbände für die Verwaltung des Kaiser-Wilhelm-Denkmal auf dem Kyffhäuser* hervor, welcher als Dachverband aller deutschen Kriegervereine gegründet wurde.

Nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten wurden sämtliche Kriegervereine Schritt für Schritt in die nationalsozialistische Ideologie eingespannt, de facto aufgelöst und im NS-Reichskriegerbund, dem direkten Nachfolger des Kyffhäuserbundes, gebündelt.⁹

*** Vom Kriegerverein.** Der Präsident des Reichskriegerbundes „Kyffhäuser“ erklärt in der „Parole“ vom 9. April eine Rundgebung, in welcher es u. a. heißt, daß alle Kräfte dieses Millionenbundes sich in die Reihen der nationalen Freiheitsbewegung einzugliedern haben, um der Reichsregierung dadurch ihre Bereitwilligkeit zum Kampf in vorderster Linie zu bekunden. Mitglieder, welche diese Ansicht nicht teilen könnten, möchten ihre Folgen ziehen. Um auch die hiesige Ortsgruppe der NSDAP in ihrer Aufbauarbeit für das neue Deutschland zu unterstützen, empfiehlt der Vorstand des Kriegervereins Emmerich seinen sämtlichen Mitgliedern den Besuch des am Donnerstag, dem 13. April, um 16, 18 und 20 Uhr im Lichtspielhaus Germania laufenden Tonfilm „Blutendes Deutschland“. Die Ortsgruppe der NSDAP hat den Verein hierzu freundlichst eingeladen. Die Monatsversammlung fällt im Monat April aus. Deshalb zu dieser Vorführung hingehen und sehen!

Abb 5.: Mitteilung im Boten vom Niederrhein vom 7. Februar 1933 über die Eingliederung in den NS-Reichskriegerbund.

Am 21. Juni 1938 wurde die Fahne des Emmericher Kriegervereins dem Leiter des Heimatmuseums, Dr. Walter Ferdinand Goebel, zur Aufbewahrung übergeben, um im Heimatmuseum ausgestellt zu werden. Es ist anzunehmen, dass die Fahne beim Bombenangriff 1944 verloren ging.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurden durch das Kontrollratsgesetz Nr. 2 vom 10. Oktober 1945 sämtliche nationalsozialistische Organisationen aufgelöst.¹⁰ Darunter fiel auch der NS-Reichskriegerbund und somit sämtliche Kriegervereine. Obwohl Anfang der 1950er-Jahre Soldatenverbände wieder gestattet waren, nahmen Viele von ihnen ihren Betrieb nicht wieder auf.¹¹



Literatur und Quellenverzeichnis:

1. Gilke, Paul: „Festschrift des Kriegervereins Emmerich zur Feier seines 50 jährigen Bestehens“, Emmerich 1913, S. 5.
2. Ebd. S. 13f.
3. Ebd.
4. Ebd. S. 15.
5. Ebd.
6. Ebd.
7. Ebd.
8. Ebd. S. 19.
9. vgl. Unbekannter Verfasser: „Geschichte der Krieger-, Kameraden- und Reservistenvereine in Deutschland“, für: *Wissenschaftliche Dienste des Bundestages*. Korrigierte Fassung vom 23. Januar 2023., S. 9f.
10. Kontrollratsgesetz Nr. 2 vom 10. Oktober 1945. Online lesbar unter <https://portal.dnb.de/bookviewer/view/102662715X#page/19/mode/1up> [Stand: 8.8.2023].
11. vgl. Unbekannter Verfasser: „Geschichte der Krieger-, Kameraden- und Reservistenvereine in Deutschland“, für: *Wissenschaftliche Dienste des Bundestages*. Korrigierte Fassung vom 23. Januar 2023., S. 11.

Abbildungsverzeichnis:

Abb. 1.: StAEmm, Fotoarchiv, Sig. T2_GRUPPEN_13_01.

Abb. 2.: Gilke, Paul: „Festschrift des Kriegervereins Emmerich zur Feier seines 50 jährigen Bestehens“, Emmerich 1913, S. 4.

Abb. 3.: StAEmm, Fotoarchiv, Sig. K3_DENKM_TORE_30_02.

Abb. 4.: StAEmm, Fotoarchiv, Sig. T2_GRUPPEN_40_01.

Abb. 5.: Bote vom Niederrhein vom 7. Februar 1933.

BAU DES SCHULZENTRUMS AN DER HANSASTRASSE



Abb. 1.: Der erste Spatenstich.

Am 20. September 1973 startete in Emmerich am Rhein der Bau des damals neuen Schulzentrums auf dem Sportplatz Hansa-/ Göbelstraße. Dazu machten Schülerinnen und Schüler des städtischen Neusprachlichen Gymnasiums und der Hauptschule an der Merowinger Straße den ersten Spatenstich. Bürgermeister Wolters kommentierte den Spatenstich und verkündete, dass „jetzt das größte Schulbauvorhaben der Emmericher Stadtgeschichte beginne“. Zur Feier des Tages gab es für die Erwachsenen Schnaps und Pralinen und die Schülerinnen und Schüler bekamen nach dem Spatenstich schulfrei und keine Hausaufgaben.¹

In dem neuen Schulzentrum sollten 1400 Schülerinnen und Schüler unterrichtet werden. Das Schulgebäude hatte einen Grundriss von 54 mal 91 Metern und das gesamte Gelände umfasste eine Fläche von 50.000 m². Für den ersten Bauabschnitt wurden fünf Millionen Mark eingeplant und die Gesamtkosten, inklusive der dreiteiligen Turnhalle, sollten 17 Millionen Mark betragen.²



Abb. 2.: Erste Erdarbeiten auf dem Gelände.

Die ersten Planungen für den Bau eines Schulzentrums begannen schon im Jahr 1969.

Am 10. März 1969 wurde im Schul- und Kulturausschuss unter anderem der Bau eines 2-zügigen Gymnasiums vorgeschlagen, welches auf bis zu 5 Züge erweitert werden könne. Bereits damals wurde die HansasträÙe als potenziellen Standort vorgeschlagen. Letztendlich empfahl der Ausschuss dem Rat einstimmig mit der Planung zu beginnen und einen Wettbewerb für einen Schulneubau in offener Bauweise auszuschreiben, damit alle schulischen Variationen möglich wären.³ In der Sitzung vom 21. Januar 1970 empfahl der Schul- und Kulturausschuss auf Antrag des Mitglieds Giltjes dem Rat, den Neubau eines dreizügigen neusprachlichen Gymnasiums mit angegliedertem Gymnasium in Aufbauform für Realschulabsolventen, einer dreizügigen Hauptschule und einer Großturnhalle. Außerdem sollte in der Zielplanung die Erweiterung um einen Realschuleteil und Einrichtungen für eine Ganztagschule vorgesehen sein. Als Standort für das geplante Schulzentrum wurde das Gelände zwischen Hansa-, Göbel- und Duvendahlstraße mit rund 36.000 m² und für die Großturnhalle das Gelände zwischen Heerenberger Straße, Rheingold-Sportplatz und Stadiongelände mit rund 5.000 m² vorgeschlagen. Des Weiteren wurde die Verwaltung damit beauftragt, die Grundstücksverhandlungen zu führen, eine Vorlage über den Ankauf der Grundstücke zu erstellen und das Wettbewerbsprogramm für die geplanten Schulbauten auszuarbeiten.⁴



Der für das Schulzentrum vorgesehene Standort war durchaus umstritten. Die Stadt fühlte sich gezwungen auf den Sportplatz an der Hansa- / Göbelstraße zurückzugreifen, da dieser in Stadtnähe lag und ein großes und günstiges Terrain bot. Damit war der Leiter des städtischen Gymnasiums, Rudolf Leis, jedoch nicht einverstanden. Das städtische Gymnasium hatte bisher für die Unterhaltung des Sportplatzes gesorgt und rund 170.000 Mark in die Herichtung und den Unterhalt des Sportplatzes investiert. Hinzu kam, dass das Gymnasium zum Baubeginn noch keinen Ersatz für den verlorenen Sportplatz hatte, obwohl dies zugesagt worden war.⁵

Trotz dessen wurde mit dem Bau begonnen. Schon während die Schülerinnen und Schüler das erste Loch in den Boden stemmten, fuhren die ersten Fahrzeuge auf das Gelände. Der Bau des neuen Schulzentrums sollte innerhalb von zweieinhalb Jahren beendet werden.⁶

Nachdem im November 1970 grünes Licht für die Planungen gegeben worden war und am 17. Mai 1973 schließlich der Bewilligungsbescheid des Landes für den ersten Bauabschnitt eingetroffen war, konnte der Bau beginnen.⁷ Ein zweiter Bauabschnitt wurde vom Rat grundsätzlich beschlossen.⁸ Dieser sollte jedoch erst ausgeführt werden, sobald die Entwicklung der Schule dies erforderlich machte.



Abb. 3.: Erste Betonarbeiten.

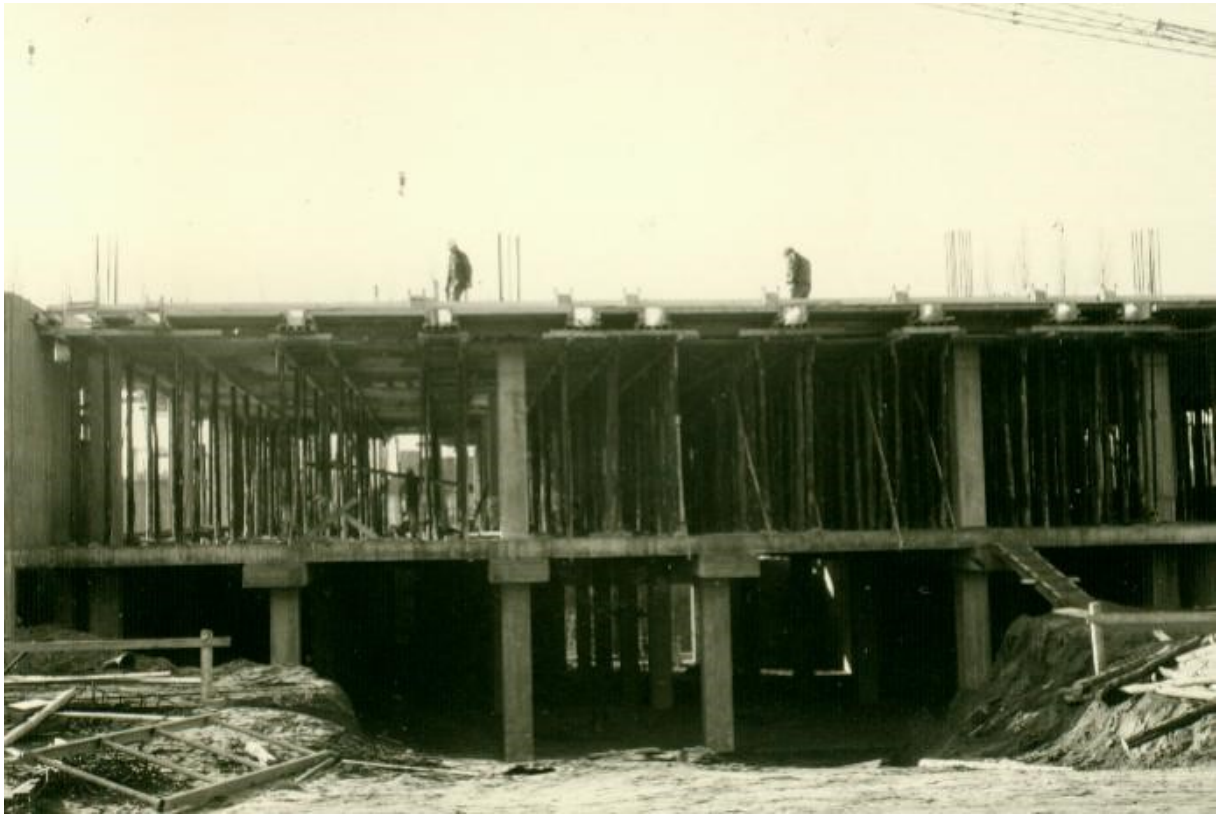


Abb. 4 und 5: Fortschritt des Baus innerhalb des ersten Jahres.





Abb. 6.: Neubau des Schulzentrums, 1975.



Abb. 7.: Das Schulzentrum 1977.



Literatur und Quellenverzeichnis:

1. Vgl. Neue Rhein Zeitung vom 21. September 1973.
2. Ebd.
3. Vgl. Niederschrift der Sitzung des Schul- und Kulturausschusses der Stadt Emmerich am Rhein vom 10. Februar 1969, S. 3f.
4. Vgl. Niederschrift der Sitzung des Schul- und Kulturausschusses der Stadt Emmerich am Rhein vom 21. Januar 1970, S. 5.
5. Vgl. Rheinische Post vom 21. September 1973.
6. Vgl. Neue Rhein Zeitung vom 21. September 1973.
7. Vgl. Rheinische Post vom 21. September 1973.
8. Vgl. Niederschrift der Ratssitzung der Stadt Emmerich am Rhein Vorlage 1140/VII, S. 381.

Abbildungsverzeichnis:

- Abb. 1.: StAEmm, Fotoarchiv, Sig. E9_SCHULZ_HANSASTR_02_01.
- Abb. 2.: StAEmm, Fotoarchiv, Sig. E9_SCHULZ_HANSASTR_06_01.
- Abb. 3.: StAEmm, Fotoarchiv, Sig. E9_SCHULZ_HANSASTR_10_01.
- Abb. 4.: StAEmm, Fotoarchiv, Sig. E9_SCHULZ_HANSASTR_16_02.
- Abb. 5.: StAEmm, Fotoarchiv, Sig. E9_SCHULZ_HANSASTR_20_02.
- Abb. 6.: StAEmm, Fotoarchiv, Sig. E9_SCHULZ_HANSASTR_24_01.
- Abb 7.: StAEmm, Fotoarchiv, Sig. E9_SCHULZ_HANSASTR_30_03.

ERÖFFNUNG DES JUGENDCAFÉS – 22. OKTOBER 1998



Abb. 1.: Das ehemalige Jugendcafé am Brink.

Am 22. Oktober 1998 wurde in Emmerich am Rhein das heutige Jugendcafé eröffnet. Nachdem im November 1997 die Entscheidung getroffen wurde das Konzept eines Kultur- und Jugendangebotes auf dem Lohmann-Gelände nicht weiterzuverfolgen, sollte schnell Ersatz gefunden werden. Dieser wurde in der alten Werkshalle der ehemaligen Berufsschule gefunden.¹ Das Konzept für das neue Jugendzentrum wurde im Januar 1998 vorgestellt. Die Pläne klingen nicht schlecht, trotzdem haben die Mitglieder der Musik- und Kulturinitiative Emmerich (MuKIE) Zukunftsängste.

Regelmäßige Konzerte oder Discos können zu Lärmbelästigung für die Nachbarschaft führen. Außerdem könnte der Verein bis zur Fertigstellung des neuen Jugendzentrums ausgeblutet sein, meint David Krings (19), stellvertretender Vorsitzender der Initiative. „Die MuKIE wird zehn Jahre alt. Wir haben viel in die Jugendarbeit investiert. Gerade zum Jubiläum stehen wir ohne Domizil da.“²

Das Gebäude wurde letztendlich in etwa 6 Monaten für circa 600.000 Mark umgebaut, inklusive neuer Heizung und Umwälzanlage. Das Jugendcafé bietet eine Fläche von 200m² plus der Nebenräume. 60.000 Mark sind jährlich als Betriebskosten veranschlagt. Das Jugendheim soll montags bis donnerstags von 13 bis 22 Uhr geöffnet sein. Dann soll auch ein Mittagessen angeboten werden, das im Theodor-Brauer-Haus gekocht wird. Um die Jugendlichen kümmern sich die Mitarbeiter des Jugendamtes und ehrenamtliche Helfer. Eine Vollzeit- sowie zwei Halbtagskräfte arbeiten direkt vor Ort.³



Abb. 2.: Zeitungsausschnitt aus: NRZ vom 29.04.1992.

Stadtdektor Horst Boch sagte während der Pressekonferenz zur Eröffnung, dass die Jugendlichen sich es so gewünscht haben und, dass Rat und Verwaltung ihr Versprechen nun eingelöst haben.⁴ Zur Eröffnung am 22. Oktober 1998 überreichte Boch symbolisch einen riesigen Schlüssel aus Mürbeteig an Thomas Reese, den Zivildienstleistenden des Jugendcafés. „Das reicht jetzt langsam, den Schlüssel hab´ ich, ab geht´s“. das war das Stichwort für das „Discoteam One“. Allerdings zierten sich die Jugendlichen und tanzten noch nicht zum ersten Lied. „Brother Louie“ von Modern Talking ging auf der Tanzfläche leer aus. Das sollte sich aber beim vierten Hit schon ändern. Lange hielt es die 12-18-jährigen nicht auf den Stühlen, und sie drängten ins bunte Lichtermeer der Scheinwerfer und in den Dunst des Disconebels.⁵

Die Disco soll alle zwei Wochen im Jugendcafé stattfinden. Die 0,3-Liter Getränke kosten moderate 1,50 Mark. Neben dem Spaß steht natürlich auch Sicherheit an oberster Stelle: Alkohol ist tabu und die Eingangstüren werden vom Personal einer Überwachungsfirma kontrolliert.⁶



Abb. 3.: Flyer, 2004.

Neben den Freizeitangeboten ist das Jugendcafé auch eine Anlaufstelle für Kinder und Jugendliche, um Hilfe und Beratung bei persönlichen Problemen zu geben. Dafür steht eigens eine Sozialarbeiterin zur Verfügung, die Erfahrung in der Einzelfallhilfe hat.⁸

Ein Jahr später wird deutlich, dass das neue Jugendcafé sehr gut angenommen wird. 50 bis 70 Jugendliche kommen pro Tag in das Jugendcafé am Brink. Karin Ingendahl, Leiterin des Jugendcafés, macht für den Erfolg das Konzept des Brinks verantwortlich: „Wir machen nur Vorschläge. Das Programm ist flexibel.“ Die Entscheidungen fällen die Jugendlichen letztendlich selber. „Wir machen keine realitätsfremden Planungen. Wir fragen unsere Besucher vorher, was sie wollen“, erläutert Karin Ingendahl das Prinzip. Daher ist im Jugendzentrum kein Tag wie der andere. Ständig gibt es neue Ideen – da bauen die Jugendlichen auch manchmal spontan die Inneneinrichtung um.⁷

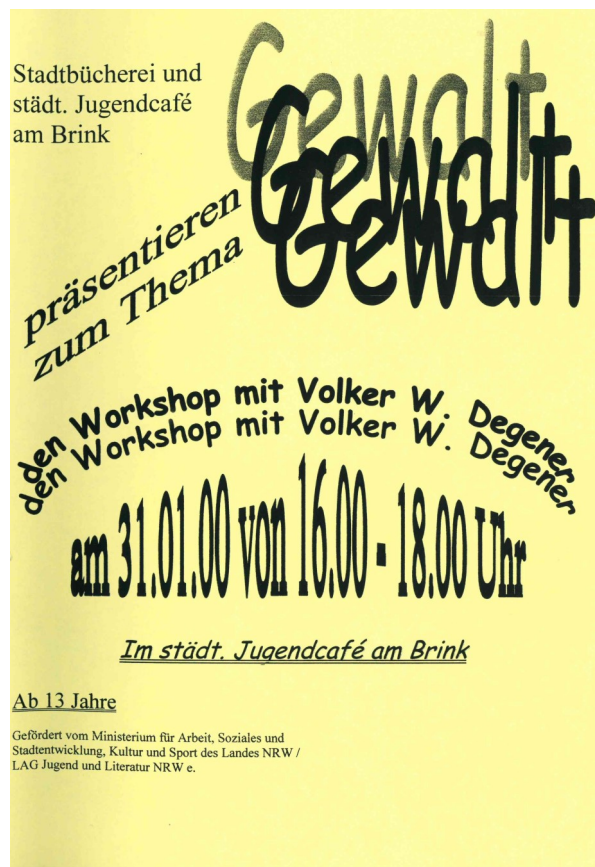


Abb. 4.: Flyer, Workshop.



Auch nach 10 Jahren „JuCa“ konnte man eine positive Bilanz ziehen. Die Einrichtung hat sich längst etabliert und es kommen pro Woche zwischen 130 und 150 Kinder und Jugendliche im Alter zwischen 10 und 20 Jahren ins Jugendcafé. Das Angebot reicht mittlerweile von Schülerhilfe und Musikunterricht über Kreativkurse bis hin zu Tanzen und Sport. Dazu kommen Wochenendveranstaltungen mit Konzerten, Disco-Termine und ein spezielles Programm für die Ferien. Dass das „Brink“ ein solch großer Erfolg geworden ist habe aber auch noch einen anderen Grund. „Wir können auf eine breite Unterstützung von allen politischen Parteien zählen. Das ist schon etwas Besonderes“, so Karin Ingendahl, Leiterin des Jugendcafés.⁹



Abb. 5.: Das Jugendcafé am Brink präsentiert sein neues Logo, 2023.



Literatur und Quellenverzeichnis:

1. Vgl. Rheinische Post vom 20. Oktober 1998.
2. Vgl. Rheinische Post vom 8. Januar 1998.
3. Vgl. Neue Rhein Zeitung vom 20. Oktober 1998.
4. Vgl. Rheinische Post vom 20. Oktober 1998.
5. Vgl. Neue Rhein Zeitung vom 23. Oktober 1998.
6. Ebd.
7. Vgl. Rheinische Post vom Oktober 1999.
8. Vgl. Die Jugend-Zeitung Emmerich Ausgabe 03, S. 7.
9. Vgl. Rheinische Post vom 21. Oktober 2008.

Abbildungsverzeichnis:

- Abb. 1.: StAEmm, Fotoarchiv.
- Abb. 2.: NRZ vom 29.04.1992.
- Abb. 3.: StAEmm, Sig. 12.8.1.
- Abb. 4.: Ebd.
- Abb. 5.: Stadt Emmerich, Stabsstelle 13 Büro für Öffentlichkeitsarbeit.



DAS WILLIBRORD-SPITAL BEKOMMT EINEN OSTFLÜGEL



„Gestern am Tage des hl. Willibrordus, des Schutzpatrons des hiesigen Krankenhauses, wurde der Grundstein zum Erweiterungsbau des Hospitals gelegt, der im Rohbau schon nahezu fertig dasteht. An dem feierlichen Akte, dem ein Hochamt in der Hospitalskapelle vorausging, nahmen die Geistlichkeit beider Konfessionen, Vertreter der Stadt mit Herrn Bürgermeister Dr. Alff an der Spitze, die Aerzteschaft und eine Anzahl Bürgerinnen und Bürger teil. Nach der Segnung des Grundsteins, der von der Fensterbrüstung des großen Treppenhauses am Neubau eingelassen wurde, hielt Herr Geistl. Rat Pfarrer Sprünken eine längere Ansprache, in der er auf die Geschichte des Krankenhauses näher einging.“¹



Abb. 1.: Krankenhaus, Sicht von Burgstraße, 1928.

Gründer des St. Willibrordus-Spitals waren der Pfarrer Konings, Kaplan Jasper und Walter Fackeldey. Bereits 1844 hatten die Geschwister Jaspers eine hohe Summe für den Erwerb eines Hauses gestiftet.² Im Jahr 1846 konnte zunächst ein Krankenhaus in einem Haus an der Reinpromenade eingerichtet werden.³ Zu Beginn waren dort nur drei Ordensschwestern beschäftigt, welche sich um die Pflege von Alten und Kranken kümmerten.⁴ Von 1860–1866 wurde ein fachgerechter Neubau an der heutigen Lilienstraße errichtet.⁵ In den folgenden Jahren wuchsen sowohl die Gebäudegröße als auch die Anzahl der Beschäftigten stetig. Zwischen 1890 und 1891 entstanden ein linker Seitenflügel, 1905 ein Waschhaus sowie ein Ökonomiegebäude, 1907 ein Isolierhaus und schließlich im November 1928 der Ostflügel.⁶

Notwendig war dieser geworden, da die vorhandenen Räume nur 170 Betten umfassten und den aktuellen Anforderungen nicht mehr genügten. Um den Bau realisieren zu können übernahm die Stadt eine Bürgschaft von 500 000 Mark.⁷ Der Ostflügel entsprach allen damaligen Anforderungen an ein modernes Krankenhaus.

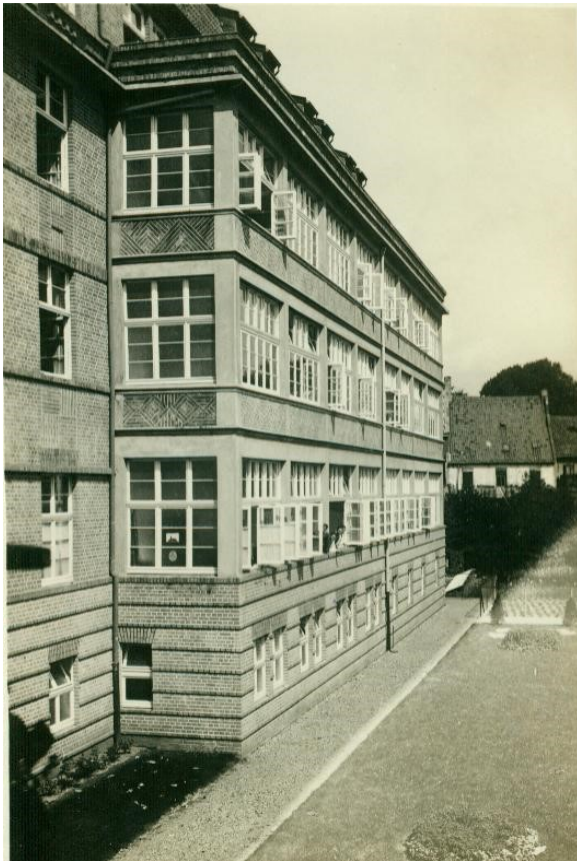


Abb. 2.: Erweiterungsbau, 1928.



Abb. 3.: Krankenhaus, 1938.

Da beim großen Bombenangriff am 07.10.1944 auch das Krankenhaus zerstört wurde, war auf der Lindenstraße, dem heutigen Akazienweg, von Ehrendomkapitular-Dechanten Sprünken das so genannte „Marienheim“ fertiggestellt worden, „[...] um wenigstens in dringendsten Fällen helfen zu können.“⁸

1946 konnte langsam wieder mit dem Wiederaufbau begonnen werden. Bis Ende 1947 wurde der Betrieb behelfsmäßig in den ehemaligen Kellerräumen durchgeführt. Obwohl der Großteil des Gebäudes zerstört worden war, ließ sich das Krankenhaus nach und nach wieder instand setzen. Insbesondere der Ostflügel war noch brauchbar, obwohl auch dieser stark gelitten hatte.



Abb. 4: Gebäude, 1944.



Abb. 5: Zerstörte Gebäude, 1946.

„Der Altbau sank in Trümmer, der neuerbaute Ostflügel, die gesamten wertvollen Einrichtungen und Instrumente wurden ein Raub der Flammen. Mit zahlreichen Kranken starben auch einige Schwestern während dieses Brandes den Tod im Dienste der Nächstenliebe. Zum Glück waren wenigstens die Mauerwerke des Ostflügels im wesentlichen [sic!] erhalten geblieben, so daß schon damals der Plan des Wiederaufbaus gehegt wurde.“⁹



Abb. 6.: Erweiterungsbau, 1954.



Abb. 7.: Erweiterungsbau, Sicht von Lilienstraße, 1954.

1949 standen bereits wieder 120 Krankenbetten zur Verfügung und es wurde berichtet:

„Hell und golden flutet das Licht eines klaren Wintertages durch das breite Fenster, das eine ganze Wand einnimmt, in das Krankenzimmer. Wohltuende Wärme empfängt den Besucher bei seinem Eintritt. Sicher und geborgen fühlen sich die Kranken in ihren weißen Betten unter der treusorgenden Pflege der Schwestern. Der Besucher aber fragt sich verwundert, ob dies das gleiche Krankenhaus ist, das Willibrordi-Krankenhaus, das bei dem Luftangriff auf Emmerich völlig ausbrannte.“¹⁰

Anfang der 1960er Jahre war der Neu- und Umbau des Krankenhauses weitestgehend abgeschlossen. Im Zuge dessen war dieses auch um einige Flächen erweitert worden, die zuvor dem Emmericher Bürgerverein gehört hatten und es konnten neue Grünanlagen und Erholungsflächen geschaffen werden.¹¹ Zahlreiche weitere Erweiterungen und Umbauten sollten in den kommenden Jahrzehnten folgen.¹² Bis heute ist das Willibrordus-Krankenhaus an diesem Standort ansässig.



Abb. 8.: Einweihungsfeier, Krankenhaus, 1953.



Abb. 9.: Einweihungsfeier, Krankenhausküche, 1953.

„Heute ist das St. Willibrord-Spital einer der größten Arbeitgeber und Ausbilder in der Region. 700 engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter machen es zu einem leistungsfähigen Krankenhaus in Medizin, Pflege, Verwaltung, Beratung und Betreuung. Dafür möchten wir Ihnen an dieser Stelle herzlich danken.“¹³

Literatur und Quellenverzeichnis:

1. Bote vom Niederrhein vom 08.11.1928.
2. Vgl. Zeitung vom 28.08.1946, Nr. 52.
3. Vgl. RP vom 29.03.1986.
4. Vgl. Zeitung vom 28.08.1946, Nr. 52.
5. Vgl. RP vom 29.03.1986.
6. Vgl. StdAEmm: Sammlung Krankenhaus.
7. Bote vom Niederrhein vom 08.11.1928.
8. Vgl. Zeitung vom 28.08.1946, Nr. 52.
9. Rhein-Ruhr-Zeitung vom 06.12.1946.
10. Vgl. RP vom 12.01.1949; RP vom 02.02.1949.
11. Vgl. RP vom 09.06.1955.
12. Vgl. RP vom 29.03.1986.
13. Jubiläumsausgabe 175 Jahre St. Willibrord Spital Emmerich. Für den Menschen – ganz nah dran! Erfahrung. Gesundheit. Vertrauen, 11/2020, S. 1.

Abbildungsverzeichnis:

- Abb. 1.: StdAEmm: Sig. F2_KRANKENH_03_01.
- Abb. 2.: StdAEmm: Sig. F2_KRANKENH_03_02..
- Abb. 3: StdAEmm: Sig. F2_KRANKENH_10_01.
- Abb. 4.: StdAEmm: Sig. F2_KRANKENH_05_01.
- Abb. 5.: StdAEmm: Sig. F2_KRANKENH_11_01.
- Abb. 6.: StdAEmm: Sig. F2_KRANKENH_17_01.
- Abb. 7.: StdAEmm: Sig. F2_KRANKENH_16_01.
- Abb. 8.: StdAEmm: Sig. F2_KRANKENH_14_03.
- Abb. 9.: StdAEmm: Sig. F2_KRANKENH_15_01.



„HABEN SIE KONTERBANDE AN BORD?“



„Emmerich, 30. Dezember.

Der Motor des Benzinbootes der Hauptzollüberwachungsstelle Emmerich brummt, die Wasser des Zollhafens schäumen und pfeilschnell steuert das kleine Schiffchen dem offenen Rheinstrome zu. Es ist früher Nachmittag und auf den Wellen schaukeln zahlreiche Kähne. Sie liegen vor Anker und die Schiffer harren der Abfertigung durch die Zollbehörden. Täglich passieren etwa 500 Schiffe diese Abfertigungsstelle. Das Zollboot legt an dem ersten besten Kahne an und der Steuermann macht fest. Breitbeinig mit den Händen in den Taschen steht der Schiffer auf Deck. Noch rührt er sich nicht vom Fleck. Diese Kontrolle, ob er keine Schmuggelware an Bord hat, ist für ihn nichts Neues. Gemächlich schiebt er nur den ‚schwarzen Stift‘ nach Backbord.

‚Schippmann, wollt Ihr uns mal nach unten begleiten?‘ fordert der Beamte den Holländer auf. Der Schiffer spuckt über den Bordrand, nimmt die Hände aus den Taschen und schickt sich an, die Treppe hinabzusteigen. In dem Küchenvorraum stehen seine Kinder. Sie sind durch den ‚Besuch‘ in ihrem Spiel gestört worden und machen große Augen. Die Frau steht am Waschbrett und die Seifenflocken tanzen lustig umher. Sie stört sich nicht an die [sic!] Beamten und reibt die Wäsche umso heftiger auf ihrem Brett.



Abb. 1: Emmericher Zollbeamte auf dem Schiff „DE HOOP“ ca. 1930er.

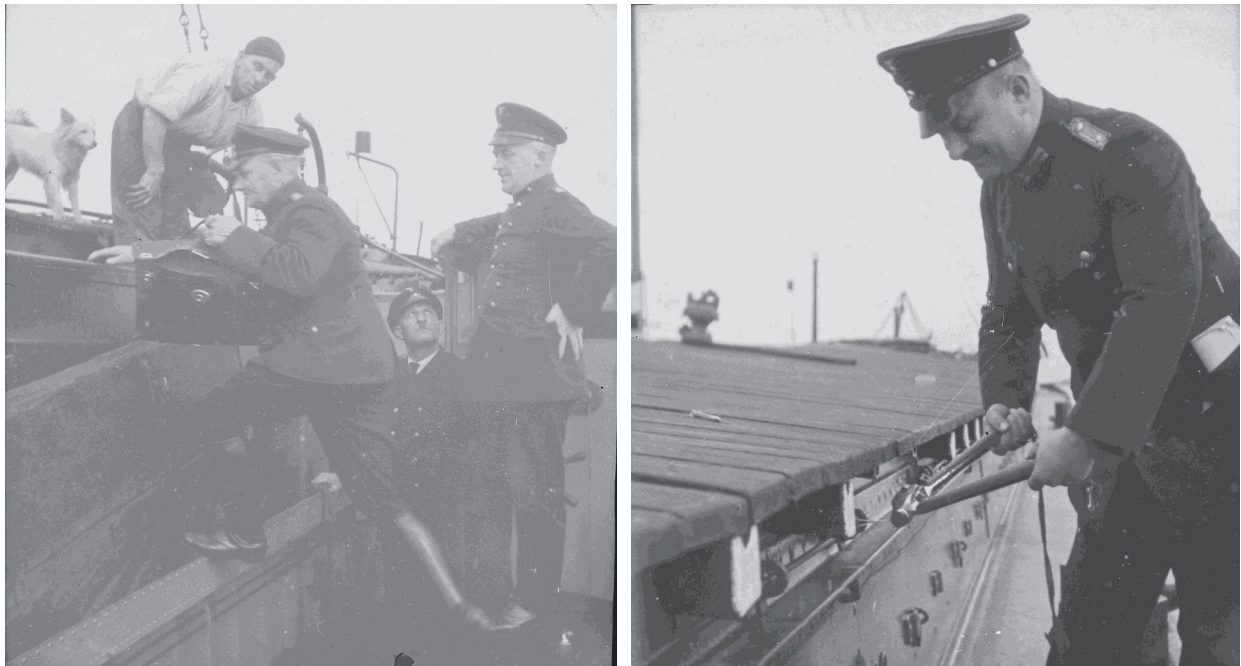


Abb. 2. u. 3.: Zöllner bei der Arbeit, 1930er Jahre.

„Schippmann, Ihr habt doch keine Konterbande an Bord?“ forsch der Zollbeamte argwöhnisch, während der mit dem Schiffer die steilen Stufen hinabsteigt. Der schüttelt mit dem Kopf. – Schiffer pflegen nicht viel Worte zu machen.

Dann geht das Suchen los, der Zollbeamte stochert unter den Fußleisten, löst den Fußboden, beklopft die Schiffswände, rückt die Betten beiseite, hebt die Matratzen hoch. Solch ein Kahn hat unendlich viele Schlupfwinkel, in denen man Konterbande verstecken könnte. Selbst auf dem Klosett und in der Kajüte der Matrosen wird gestöbert und der Zöllner fährt mit einem Messer zwischen Außen- und Innenwand des Kahnes. Der Zwischenraum ist hohl, aber weder mit Kaffee noch Tabak gefüllt. Am Ende ist hinter der Schiffstreppe Schmuggelware versteckt. Jeder Winkel wird abgetastet. Aber es zeigt sich nichts Verdächtiges. Der Schiffer ist nicht etwa ungehalten über die Störung. Das gehört eben zum Beruf. Eilfertig öffnet er Schränke und Spinde; er will zeigen, daß er ein reines Gewissen hat. Man geht wieder an Deck und stößt noch mit einer langen Eisenstange in die Schiffsladung, aber nirgends ein Stäubchen Schmuggelware und ein verstecktes Paket wäre sicherlich zum Vorschein gekommen. Damit ist die Durchsuchung beendet. Ein kurzer Gruß wird mit dem Schiffer gewechselt, dann stößt das Boot wieder ab und die Beamten machen an einer anderen Stelle Stichproben. Die Möglichkeit, daß ein Schiff unbeobachtet durchbrennen könnte, besteht überhaupt nicht; dafür ist die Aufmerksamkeit der Zollbeamten zu groß und im übrigen sind sie ja im jahrelangen Dienst mit den Kniffen und Ränken der Rheinschmuggler vollkommen vertraut geworden.“

„Nach dieser ergebnislosen Durchsuchung ist die Frage des Laien berechtigt: Wird auf dem Rhein überhaupt noch geschmuggelt? Ja wohl, geschmuggelt wird noch, aber nur in geringem Maße: dieser Schmuggel zu Wasser steht in keinem Verhältnis zu dem zu Lande. Allerdings ist eine Durchsuchung der einzelnen Schiffe, wie gesagt, sehr schwierig und in dieser Beziehung die Aufgabe des Zöllners zu Land leichter, weil er an dem ‚Umfang‘ des Schmugglers erkennen kann, wo die Schmuggelware versenkt ist und der Schmuggler meist Rucksack und Pakete bei sich führt, die sich nicht verstecken lassen. Schmuggelversuche machen in erster Linie deutsche Matrosen. Würde ein Kapitän versuchen, auf seinem Schiff Konterbande zu verbergen, er brächte somit seine Position in große Gefahr. Erwischt die Behörde einen deutschen Matrosen beim Schmuggel, so lässt sie ihn nach Feststellung der Personalien vorerst weiterfahren, während ein holländischer Matrose als Ausländer gleich verhaftet wird. Darum scheut sich der Holländer meist zu schmuggeln. Belgier und Franzosen kommen als Schmuggler auf dem Rhein kaum in Frage, weil sie zu arm sind, sich zu diesem Zwecke Ware einzukaufen. Die beliebtesten Schmuggelartikel sind auch hier Tabak, Schokolade, Kakao und Kaffee, während am Oberrhein gern Kognak, [...], Wein, Sekt und Seide geschmuggelt werden.“



Abb. 4.: Emmericher Zöllner bei der Arbeit.



Abb. 5.: Emmericher Zöllner bei der Arbeit.

„Und die Strafen? Die deutschen Behörden sind verhältnismäßig human. Auf 100 Gr. Schmuggel-
tabak stehen etwa 70 Mark Strafe, während die Holländer etwa 500 Gulden verhängen. Die Hol-
ländische Behörde begnügt sich weiter nicht etwa damit den Schmuggler zu einer Geldstrafe zu
verurteilen, wenn sie auf holländischem Gebiet auf seinem Schiff ein Faß Kognak oder Rum fin-
det, sondern sie konfisziert das gesamte Schiff mit der Ladung. Die deutsche Behörde bestraft
weiter nicht etwa den Matrosen, der geschmuggelt hat, sondern die Firma für die er fährt.
Selbstverständlich muss ein solcher Matrose mit seiner sofortigen Entlassung rechnen. Die
höchste Strafe, die in den letzten Jahren von der Behörde verhängt wurde, betrug 30 000 Mark,
ein sicheres Zeichen dafür, daß sich der Schmuggel auf dem Rhein nur im kleineren Rahmen ab-
spielt. Im Jahre 1926 erhielt dagegen in einem Falle am Oberrhein ein Sektschmuggler eine Stra-
ße von 3 ½ Millionen Mark.“



Abb. 6.: Emmericher Zollboot vor Rees, 1930er Jahre.

„Eine vorzügliche Hilfe ist der Zollbehörde in Emmerich der Anlageposten in Spyck (letzte Zollstati-
on zwischen Deutschland und Holland), der jedes vorüberfahrende Schiff notiert und die spezifi-
zierten Angaben nach Emmerich weitergibt, wo die Kontrolle sehr scharf ist. Wird ein Schiff ange-
troffen, dessen Ladungsverschlüsse beschädigt sind, so erhält es von der Zollbehörde in Em-
merich einen Begleitmann, der bis zur Verladestation mitfährt und die Verladung an Ort und
Stelle überwacht. Der Schmuggel auf dem Rheinstrom hat gegen die Vorkriegszeit in keiner Wei-
se zugenommen und wird auch wohl schwerlich fürderhin zunehmen, denn die Zusammenar-
beit zwischen der deutschen und holländischen Zollbehörde ist im Kampf gegen den Schmug-
gel zu Wasser vorbildlich, während uns ja bekanntlich die Holländer im Kampf gegen den
Schmuggel zu Lande nicht im geringsten unterstützen. Auch die Internationalisierung des
Rheinstroms hat die ungesetzmäßige Einfuhr von Waren zu Wasser nicht vergrößern können.“



Abb. 7.: Altes Zollamt am Emmericher Hafen, Postkarte.

„Aus dem nicht uninteressanten und überaus verantwortungsvollen Beruf der Emmericher Zollbeamten sei folgender Fall berichtet: Es war im Hochsommer und eine drückende Hitze lag über dem Niederrhein. Ein Zollboot legte an einem Schlepper an, denn eine anonyme Nachricht war auf dem Zollamt eingetroffen, nach der auf dem Schlepper im Heizraum Konterbande versteckt sei. Als Schmuggler wurde der Heizer bezeichnet. Einer der Zollbeamten ließ sich den betreffenden Raum zeigen, und forderte den Heizer auf, hinter den Kessel zu kriechen. Dann versuchte der Beamte ihm zu folgen, aber er musste den Versuch aufgeben, denn sein Körper wäre dank seines Umfangs stecken geblieben und weiter herrschte in dem Raum eine Hitze, die für einen gewöhnlichen Sterblichen unerträglich war. Als dann der Heizer zurückkriechen wollte, war sein Körper durch die Wärme derart aufgedunsen, daß er zwischen Wand und Kessel geriet und keinen Schritt vorwärts kam. Es bestand für den Mann die Gefahr, in dem Raum zu ersticken. Schließlich kam einem der Beamten die Idee, dem Heizer einen Strick unter den Körper zu legen und ihn auf diese Weise zu befreien. Sechs kräftigen Männern gelang dann schließlich das mühselige Werk, aber der Heizer schien nach seiner Befreiung mehr tot als lebendig zu sein. Den Beamten war nach diesem Erlebnis die Lust vergangen, weiter nach Schmuggelware zu suchen und dem Heizer sicherlich das Bedürfnis, noch ein zweites mal auf diesem Wege zollpflichtige Gut über die Grenze zu schaffen, vorausgesetzt, daß er wirklich Schmuggel betrieb.“

Artikel von Hermann Jung, Groß-Duisburger Anzeiger vom 30.12.1928.

Literatur und Quellenverzeichnis:

Abbildungsverzeichnis:

Abb. 1.: StdAEmm: Sig. Gim_157.

Abb. 2.: StdAEmm: Sig. Gim_152.

Abb. 3.: StdAEmm: Sig. Gim_156.

Abb. 4.: StdAEmm: Sig. Gim_143.

Abb. 5.: StdAEmm: Sig. Gim_150.

Abb. 6.: StdAEmm: Sig. p4-zoll-03-01.

Abb. 7.: StdAEmm: Sig. p4-zoll-01-01.

