



## Aus der Geschichte Essens

Von Professor Dr. Konrad Ribbeck, Essen

Der Name Essen (altfächisch *Asnithl*) bezeichnete ursprünglich eine bäuerliche Ansiedlung im Bernetale, das heutige Alteneffen. Als Karl der Große den Hellweg, den uralten Heer- und Handelsweg zwischen Rhein und Weser, zu einer befestigten Militärstraße umschuf, legte er an der Kreuzung dieser Straße mit einem von der Ruhr zur Emscher führenden Wege ein Kastell an, das nun den Namen jener alten, nördlich gelegenen Bauerschaft an sich brachte. Seine rechtwinklig geführten Außenmauern sind unter der Oberfläche des heutigen Burgplatzes noch festgestellt worden.

40 Jahre nach Karls d. Gr. Tode war im Besitze des Kastells und des zugehörigen Königshofes der Bischof Altfred von Hildesheim. Selbst einem alten Adelsgeschlechte entstammend, gründete er für die Töchter des sächsischen Adels mit reicher Beihilfe der karolingischen Könige ein Stift, dessen Besitzungen sich vom Rhein bis in die Gegend von Hamm, im Norden bis an die Wesel erstreckten. Im 10. Jahrhundert gehörte Essen zu den vornehmsten Reichsstiften; eine Enkelin Ottos des Großen, die Äbtissin Mathilde (973—1011) fügte dem Bau der alten Stiftskirche, dessen Grundmauern im Langhause des Münsters noch heute erkennbar sind, den schönen Westbau an und legte den Grund zu dem so viel bewunderten Kirchenschatz.

Der engere Stiftsbezirk, die sogenannte Burgfreiheit, umgab damals eine Befestigung, die sich im Laufe der heutigen Alzienallee, der I. Dellbrücke, des I. Hagens und hinter dem Rathause zwischen Steeler und Bergstraße hinzog. Nördlich von den Mauern dieser „Burg“ entstand um die Mitte des 11. Jahrhunderts eine Ansiedlung von Kaufleuten und Handwerkern, deren kirchlicher Mittelpunkt die der hl. Gertrudis geweihte Marktkirche wurde. Seit dem 13. Jahrhundert wurde das Stift, das bis dahin unter dem kraftvollen Schutze des Reiches gestanden hatte, mit dem Niedergang der Kaisergewalt zum Zankapfel

zwischen den Erzbischöfen von Köln und den weltlichen Großen der Umgegend. 1225 fand in diesen Kämpfen Erzbischof Engelbert I. den Tod durch den Grafen Friedrich von Jsenburg. Die Nachfolger Engelberts brachten dann das Stift für längere Zeit unter ihre Herrschaft. 1244 umgab Erzbischof Konrad von Hochstaden die Stadt, die sich inzwischen sehr ausgedehnt hatte, mit einem neuen Mauerring, der bis in das 19. Jahrhundert bestanden hat. Die Postallee, Kastanien-, Linden- und Alzienallee bezeichnen heute noch seinen Verlauf.

1288 gewann durch die Niederlage, die die rheinisch-westfälischen Grafen dem Erzbischof von Köln bei Worringen beibrachten, auch das Stift Essen seine Reichsfreiheit zurück. Die Stadt kam wieder unter die Herrschaft der Fürstbischöfin; die Schutzvogtei über das Stift erhielten durch König Rudolf von Habsburg die Grafen von der Mark.

Die Handelsbeziehungen der Essener Bürger erstreckten sich unter dem Schutze der Hansa bis nach England, Norwegen und Livland. Um 1337 war ihr Selbstgefühl so weit gestiegen, daß sie den Schultheißen der Äbtissin aus dem Vorhinein im Stadtrat verdrängten; 1377 erlangte die Stadt gar von Kaiser Karl IV., der auf der Durchreise durch Essen kam, die Anerkennung als Reichsstadt. Noch heute führt Essen neben seinem uralten Wahrzeichen, dem goldenen Schwert im blauen Felde, den doppeltköpfigen Reichsadler im Wappen. Die Äbtissinnen freilich haben die Reichsfreiheit der Stadt nie anerkannt und auch die Nachfolger Karls IV. die immer wieder nachgesuchte Bestätigung seines Privilegs nur mit Einschränkung gewährt. Tatsächlich genoss die Essener Bürgerschaft eine vollkommene Selbstverwaltung; die Stadt beschickte auch die Landtage des Stiftes nicht und trug nicht zu den Landessteuern bei. Um den Beitrag zu den Reichssteuern entspann sich immer wieder von neuem der Streit mit der Äbtissin, und zwar seit 1563 mit verstärkter

Schärfe, da die Stadt aus ihrer Reichsfreiheit das Recht, die neue Lehre einzuführen, ableitete. Die Äbtissin strengte einen Prozeß beim Reichskammergericht an, der nach 100jähriger Dauer mit einem formell für das Stift, inhaltlich für die Stadt günstigen Urteil abschloß.

Das inzwischen hereingebrochene Zeitalter der Religionskriege versetzte Essen in eine eigentümliche Lage. Der Wohlstand der Stadt beruhte auf ihrem blühenden Bächenmachergewerbe, das durch den Krieg immer wieder neue Nahrung erhielt. Aber andererseits zog die waffenerzeugende Stadt die sich belämpfenden Heere an. Immer wechselnde feindliche Heerhaufen, Spanier und Holländer, Kaiserliche, Hessen und Schweden sah sie in ihren Mauern, und immer wieder gingen die Kriegsgewinne in Kriegskontributionen auf. Am Ende des 30jährigen Krieges war die Stadt völlig verarmt, mit einer ungeheuren Schuldenlast beladen; aber die Freiheit des evangelischen Bekenntnisses, das die Äbtissin mit Hilfe der Spanier zeitweilig unterdrückt hatte, behauptete sich. Auch der Versuch einer nachfolgenden Fürstin, 1673 die Truppen Ludwigs XIV. zur Aufrihtung ihrer Landeshoheit zu benutzen, hatte nur Erfolg, solange die Franzosen im Lande waren.

Im 18. Jahrhundert kam dadurch, daß Holland, der Hauptabnehmer der Essener Gewehre, aus der Reihe der kriegsführenden Mächte mehr und mehr ausschied, Preußen seine eigenen Gewehrfabriken errichtete, das Bächenmachergewerbe der Stadt allmählich zum Erliegen; der 7jährige Krieg zerrüttete vollends den Wohlstand der Bürgerschaft. Das Stift hatte noch eine leiblich geordnete Verwaltung, insbesondere unter der letzten Äbtissin, der sächsischen Prinzessin Maria Kunigunde, obschon diese sich meist in Koblenz, bei ihrem Bruder, dem Kurfürsten Clemens Wenceslaus von Trier, aufhielt. In der Stadt herrschte ein verrottetes Patrizierregiment, das die Kräfte des Gemeinwesens in unfruchtbareren Streit-

igkeiten mit dem Stift erschöpfte, während die nächsten Aufgaben, Ordnung der Finanzen und Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit, vernachlässigt wurden.

Was gegen Ende des 18. Jahrhunderts für die Besserung der Verkehrsverhältnisse geschah, die Schiffbarmachung der Ruhr und die Anlage der großen Staatsstraße von Unna über Essen nach Wesel, war das Werk der preussischen Regierung.

Durch die große Säkularisation der Jahre 1802-03 fielen Stadt und Stift an Preußen. Essen erfuhr zum ersten Male die Vorteile, freilich auch die Lasten und Härten, wie die Zugehörigkeit zu einem großen Staate mit sich bringt. Das Stift wurde aufgelöst, seine Güter fielen an den Staat. Der Rest des kleinen Hofhalts verschwand; die meisten Stiftsdamen verzehrten ihre lebenslänglichen Renten auswärts; die Beamten wurden, soweit sie brauchbar waren, in den preussischen Staatsdienst übernommen. Aber noch ehe die Bevölkerung Zeit gehabt hatte, sich an die neue Herrschaft zu gewöhnen, riß der unglückliche Krieg von 1806 das Ländchen wieder von Preußen los und brachte es an das neugeschaffene Großherzogtum Berg, mittelbar also an Frankreich. — Die Fremdherrschaft, die ja die Erbin der Revolution war, befreite die Essener Bauern von Hörigkeit und Feudallasten; aber auf der anderen Seite stand die Absperrungspolitik Napoleons, die Handel und Gewerbe zum Erliegen brachte, stand der furchtbare Steuerdruck und der erzwungene Kriegsdienst in Spanien und Rußland.

Im November 1813 schlug die Befreiungsstunde; aber die Truppendurchzüge und Kosateneinquartierungen des folgenden Winters stellten die Opferwilligkeit des Volkes noch auf eine harte Probe. — Am 15. Mai 1814 huldigte Essen von neuem dem preussischen Könige Friedrich Wilhelm III. Noch weit mehr als 12 Jahre zuvor bedurfte die Stadt der Hilfe der Regierung; aber auch der Staat war völlig verarmt und vermochte nur langsam zu helfen.

Essen war damals ein Landstädtchen von etwa 4000 Einwohnern; aber es war immerhin der bedeutendste Ort der näheren Umgegend (Duisburg, Mülheim und Dortmund waren ihm wenig überlegen) und bot als früherer Sitz einer kleinen Regierung in den ehemaligen Amtsgebäuden und Kurien des alten Stifts Unterkunft für eine Reihe von Behörden. Es erhielt ein Landratsamt, das freilich 1823 infolge der Vereinigung der Kreise Essen und Dinslaken zum Kreise Duisburg wieder einging; es wurde der Sitz eines Kreisgerichts und eines Bergamtes (bis 1862) und das Stabsquartier des 36. Landwehrbataillons. Aus den Resten der älteren konfessionellen höheren Schulen wurde ein paritätisches Gymnasium geschaffen, dessen Bestand der Staat durch Herausgabe von Gebäuden und einen jährlichen Zuschuß sicherte. Eine noch größere Wohltat erwies die Regierung der Stadt durch Übernahme ihrer bis 1833 auf mehr als 74 000 Taler gestiegenen Schulden, wodurch die städtische Finanzverwaltung endlich auf eine gesunde Grundlage gestellt wurde.

Handel und Gewerbe freilich lagen, wie im übrigen Deutschland, so auch in Essen, infolge der allgemeinen Verarmung und des übermächtigen englischen Wettbewerbes noch lange darnieder. Kühne Bahndreher der Technik, wie die beiden Essener Friedrich Krupp, der Erfinder des deutschen Gußstahls, und Franz Dinnendahl, der erste Erbauer von Dampfmaschinen im deutschen Westen, erlagen der Ungunst der Zeit. — Langsam und allmählich kam nun doch das Zeitalter von

Kohle und Eisen herauf. Seit der Einführung der Dampfmaschinen nahm der Kohlenbergbau von Jahr zu Jahr an Umfang und Ertrag zu.

Eine neue Periode für die Entwicklung des Essener Bergbaus und damit der Stadt selbst hob um das Jahr 1840 an. Es waren damals die Kohlenfelder nördlich von Essen erschlossen worden. In rascher Folge entstanden die Tiefbauzechen Graf Beust, Helene und Amalie, Victoria Mathias, Königin Elisabeth, Zollverein und zahlreiche andere. Einen neuen, damals fabelhaft erscheinenden Aufschwung nahmen Bergbau und Industrie, nachdem 1846—47 die Köln-Mündener Eisenbahn eröffnet und 1851 durch das neue Berggesetz der Bergbau von der staatlichen Bevormundung befreit war. Eben damals feierte Alfred Krupp, der 1826 das fast hoffnungslose Erbe des Vaters angetreten hatte, nach 25jährigem heiklem Ringen die ersten großen Triumphe auf den Weltausstellungen von London und Paris 1851 und 1855; es entstanden die großen Vorbeder Hüttenwerke, die Silgersche Maschinenfabrik, später mit einem anderen Werke zur „Union“ verbunden, das Schulz-Knaudtsche Walzwerk u. a. Die Bedeutung dieser Jahre für Essen spiegelt sich in der Bewegung der Bevölkerungsziffer, die von 1840 bis 1858 von 6325 auf 17 165, also in 18 Jahren fast auf das Dreifache, stieg. 1857 wurde Essen vom Duisburger Kreise abgetrennt und wieder zu einem eigenen Kreise erhoben. 1862 erhielt es durch die Eröffnung der Eisenbahnstrecke Witten—Duisburg eine zweite wichtige Bahnverbindung und den ersten unmittelbar bei der Stadt gelegenen Bahnhof. Die Stadtverwaltung bekam durch die Einführung der rheinischen Städteordnung ein festes Rückgrat; die Kosten ihres Haushaltes waren von 1846 bis 1858 von 8500 auf 43 000 Taler gestiegen.

Der allzufchnellen Entwicklung setzte die 1857 hereinbrechende schwere Handelskrise für längere Zeit ein Ziel. Die Notlage des Bergbaues führte 1858 zur Begründung des Bergbaulichen Vereins, der seinen Sitz in Essen nahm. Ein Glück für unsere Stadt war es, daß gerade damals Krupp die ersten großen Bestellungen für das preussische Heer erhielt. Der große Dampfhammer „Fritz“ wurde aufgestellt; die Arbeiterzahl stieg von 1858 bis 1863 von 1000 auf 4000. Die Stadtverwaltung, in die der neuberufene Bürgermeister Lindemann einen frischen Zug brachte, konnte in diesen für andere Städte so schweren Jahren einen Baudaunungsplan für die Erweiterung der Stadt aufstellen, durch Niederlegung des alten Hospitals einen geräumigen Marktplatz (den Kopstadtplatz) schaffen und eine Wasserleitung anlegen, die dem schweren, durch den Bergbau hervorgerufenen Trinkwassermangel ein Ende machte.

Die großen Ruhmesjahre Preußens und Deutschlands von 1864 bis 1871 bedeuteten auch für die deutsche Industrie und für die Stadt Essen eine Zeit neuen kräftigen Gedeihens, das leider in den ersten 70er Jahren zu einer schwindelhaften Steigerung des Unternehmungsgeistes führte. Die Arbeiterzahl Krupps stieg bis 1873 auf 12 000, die Bevölkerung der Stadt Essen auf 56 000. Das ungeheuer gesteigerte Kreditbedürfnis dieser Zeit veranlaßte Friedrich Grillo, dessen Gründungen damals den ganzen Industriebezirk umspannten, i. J. 1872 die Essener Kreditanstalt zu schaffen.

Wie die erste Gründerzeit, so endigte bekanntlich auch die zweite mit einem jähen Rückschlag, dem Börsensturz von 1873. Die Geschäftskrise dauerte diesmal viel länger. Auch Krupp und die

Stadt Essen hatten schwer darunter zu leiden; die Einwohnerzahl ging zurück und erreichte erst 1880 wieder die frühere Höhe. Mit der Einführung der Eisenzölle, 1879, kam endlich die rückläufige Bewegung zum Stehen; in dessen konnten die Folgen der Krise erst 1888 als völlig überwunden angesehen werden.

Als Alfred Krupp im Jahre 1887 starb, war sein Werk bereits das größte industrielle Unternehmen des Festlandes; die Stadt Essen aber war noch immer eine Mittelstadt von 80 000 Einwohnern. Sie hatte sich zwar entlang den Landstraßen längst über den Raum des mittelalterlichen Mauerrings hinaus ausgedehnt; aber dazwischen stand noch beträchtliches Baugelände zur Verfügung, und die Grenzen des Weichbildes waren noch dieselben wie zur Zeit der alten Reichsstadt. Freilich waren die Bauerschaften rings um Essen zum Teil schon seit Jahrzehnten im Begriff, sich zu Industrievororten auszuwachsen. Seit 1873 war die Stadt aus dem Kreisverbande ausgeschieden. Noch hatte sie nicht mehr als — alles in allem — 40 Beamte; aber in der Person ihres neuen Oberbürgermeisters Erich Zweigert (seit 1886) besaß sie ein Oberhaupt, das die großen Aufgaben dieses zukunftsreichen Gemeinwesens klar erkannt hatte und in der Folge tatkräftig zu bemeistern wußte.

Dem Stadtkern gaben enge und krumme Straßen mit überwiegend einseitigen, schieferverkleideten Häusern und hier und da eingestreuten Gärten ein bescheiden anheimelndes Gepräge. Hervorragende Bauten aus neuerer Zeit gab es nur wenige: die evangelische Paulus- und die katholische Gertrudiskirche, das neue Rathaus, das vor kurzem umgebaute Gymnasium und das neue Realgymnasium vor dem Steeler Tor (heute Humboldt-Oberrealschule), einige wenige vornehme Privathäuser. An der Peripherie breitete sich die Industrie aus: westlich die gewaltige Krupp'sche Fabrik, eine Stadt für sich, im Norden und Nordosten Zechenanlagen, dazwischen rasch entstandene Arbeiterviertel, leider mit teilweise recht ungesunden Wohnverhältnissen, im Südosten das Schulz-Knaudtsche Walzwerk längs der Bergisch-Märkischen Bahn, die die südliche Hauptverkehrsstraße im ebenen Niveau kreuzte. Einen gewissen Erfolg für die veräumte Gelegenheit, bei Niederlegung der alten Stadtbefestigung Promenaden zu gewinnen bot die Hunssenallee. Diese wie auch das evangelische Krankenhaus waren Stiftungen des früheren Bürgermeisters Heinrich Hunssen, Teilhabers der Gutehoffnungshütte; den 1862 von einer gemeinnützigen Gesellschaft angelegten Stadtpark, damals nur den vorderen Teil der heutigen Anlage umfassend, hatte i. J. 1877 die Stadt übernommen.

Es bestanden zwar in Essen drei Bahnhöfe, jeder von einer anderen Privatgesellschaft erbaut, das dürftige hölzerne Empfangsgebäude der Bergisch-Märkischen Bahn, die seit 1877 auch den Verkehr nach Werden eröffnet hatte, der Köln-Mündener Bahnhof für die Anschlußbahn nach Altenessen und der Rheinische für den Verkehr nach Krefeld und Mönchen-Gladbach; aber die große Verkehrslinie Köln—Berlin lief noch immer an Essen vorbei über Altenessen; eine direkte Verbindung mit Berlin gab es nicht; für die Bewältigung des nunmehr verstaatlichten Bahnverkehrs schien ein Eisenbahnbetriebsamt zu genügen.

Die hohe wirtschaftliche Bedeutung, die Essen bereits erlangt hatte, kam so wenig in seiner äußeren Erscheinung wie in seinen Verkehrs-

verhältnissen zum Ausdruck. Noch weniger im geistigen Leben. Es gab zwar 5 politische Zeitungen in Essen: die nationalliberale Rheinisch-Westfälische Zeitung (aus einem seit 1742 in Essen gedruckten Blatte erwachsen), die Essener Volkszeitung, Organ der Zentrumspartei (seit 1868), den Rheinisch-Westfälischen Volksfreund, ein katholisches Arbeiterblatt (seit 1871), den General-Anzeiger (seit 1875, heute Essener Allgemeine Zeitung) und den demokratischen Allgemeinen Beobachter (seit 1885). Die politischen Gegensätze waren scharf und die Beteiligung an den Reichstagswahlen recht lebhaft. In dem Essener Wahlkreise, der auch die überwiegend katholische Umgegend mitumfaßte, pflegte es zu einer Stichwahl zwischen Zentrum und Sozialdemokratie zu kommen, wobei das Zentrum mit Hilfe der Liberalen Sieger blieb. — Im übrigen wurden die geistigen Bedürfnisse der Bürgerschaft, soweit sie öffentlich zu Tage traten — abgesehen von Kirche und Schule —, durch den Gewerbeverein (seit 1865), seine Vortragsabende und seine Bäckerei gedeckt. Ein von einer Privatgesellschaft unterhaltenes Theater hatte ein mehr als bescheidenes Heim in der Rottstraße. Dagegen standen die Konzerte des Musikvereins (seit 1837) schon damals auf bedeutender künstlerischer Höhe.

25 Jahre nach Alfred Krupps Tode beging die Firma Krupp das Fest ihres 100jährigen Bestehens; zwei Jahre später brach der Weltkrieg aus. In diesem Vierteljahrhundert, im wesentlichen während der Regierung Kaiser Wilhelms II. ist Essen aus einer Mittelstadt zu einer der ersten deutschen Großstädte erwachsen. Eine solche Entwicklung ist in Europa fast beispiellos; sie würde, selbst im Rahmen des allgemeinen Aufstieges der deutschen Wirtschaft, unbegreiflich sein, wenn man nicht bedächte, daß hier die Söhne, freilich in angestrengter eigener Arbeit, ernteten, was die Väter in Jahrzehnten planvollen Bemühens gepflanzt hatten.

Das Kruppische Werk beschäftigte allein in Essen im Jubiläumsjahr etwa 42 000 Beamte und Arbeiter. Ihren stolzen Ausdruck fand die ungeheure Organisation, die außer den auswärtigen Kohlenzechen und Erzbergwerken das Panzerplattenwerk Gruson in Magdeburg-Budau und die Germaniaerwerft in Kiel sich angegliedert und eine gewaltige Hochofenanlage in Rheinhausen geschaffen hatte, in dem Prachtbau des neuen Verwaltungsgebäudes, das bei der Festfeier inmitten einer glänzenden Versammlung den deutschen Kaiser in seinen Mauern sah.

Neben vielen neu entstandenen Fabrikbetrieben kleineren und mittleren Umfangs war in Essen inzwischen ein zweites großes industrielles Werk heimisch geworden und zu hoher Blüte gediehen: die 1891 von Berlin hierher verlegte chemische Fabrik der Gebrüder Goldschmidt, während das Schulz-Knaudsche Walzwerk, dessen eingeschlossene Lage der eigenen und der städtischen Entwicklung immer mehr hinderlich geworden war, seinen Sitz nach außerhalb verlegt hatte.

Essen war zum anerkannten Mittelpunkt des Rheinisch-westfälischen Industriebezirks geworden. Als im Jahre 1893 neben den mächtigen Gewerkschaftenverband des Bergbäuerlichen Vereins die fast alle Zechen des Ruhrbeckens umfassende Verkaufsvereinigung des Kohlenyndikats trat, nahm auch diese ihren Sitz in Essen. 1905 siedelte hierher ebenfalls das 1890 in Bochum begründete Kohlsyndikat über. Von anderen in Essen begründeten Industrieverbänden seien der Roheisenverband und die Deutsche Teerproduktvereinigung ge-

nannt. Von Arbeiterverbänden ließ sich außer zahlreichen örtlichen Gewerkschaften 1894 der Zentralverband der christlichen Bergarbeitervereine in Essen nieder. — Zu Organisationen größerer Umfangs hatte sich endlich auch das Handwerk zusammengeschlossen. Wiederum wurde Essen von vielen dieser Innungsverbände zum Hauptort gewählt.

Eine dringende allgemeine Angelegenheit des ganzen Industriebezirks war die Regelung der Wasserzuführung und der Entwässerung. Diese Aufgaben übernahmen der Ruhrtalesperrenverein, die Emshergenossenschaft, Schöpfungen des Essener Oberbürgermeisters Zweigert, und der 1914 gebildete Ruhrverband; die Versorgung mit elektrischer Kraft das von Hugo Stinnes begründete Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk, sämtlich mit dem Sitz in Essen. Die Essener Handelskammer dehnte ihren Bereich über Mülheim und Oberhausen aus. Essen wurde zum Vorort der Handelskammern des Industriebezirks erwählt.

Auch für den Verkehr war unsere Stadt ein Mittelpunkt geworden. 1895 erhielt sie eine Eisenbahndirektion, in den Jahren 1898—1902 einen neuen Hauptbahnhof. Die nun höher gelegten Geleise der Bergisch-Märkischen Bahn nahmen den Hauptdurchgangsverkehr auf. Seit 1893 besaß Essen eine elektrische Straßenbahn, die die Vororte enger an die Stadt anshloß. Als der Bau des Rhein-Herne-Kanals begann, wurde die Kanalbaudirektion nach Essen verlegt.

Den Bedürfnissen des Geld- und Kreditverkehrs leisteten die Essener Reichsbankstelle, eine der größten Deutschlands, und die Essener Kreditanstalt, die ihr Kapital auf 116 Millionen Mark gesteigert hatte, kein Genüge mehr. Daneben erhob sich das alte Privatbankhaus Simon Hirschland zu großer Bedeutung; Berliner Banken, wie die Diskontogesellschaft und die Mitteldeutsche Kreditbank, gründeten Zweigstellen in Essen.

Eine wirtschaftliche Entwicklung wie die hier in den allgemeinsten Zügen angedeutete mußte an die Stadtverwaltung ungeheure Anforderungen stellen. Längst war die Stadt räumlich und wirtschaftlich mit den Vororten zusammengewachsen. Immer dringender wurde die Notwendigkeit, Verkehr und Bebauung, Wasserversorgung und Beleuchtungswesen, die sozialen Lasten und die gesamte Finanzpolitik einheitlich zu regeln. Noch unter Zweigerts Verwaltung wurde 1901 die Bürgermeisterei Altendorf mit Frohnhausen und Holsterhausen, 1905 Rüttenscheid eingemeindet; unter seinem Nachfolger, dem Oberbürgermeister Holle, folgten 1908 die Gemeinde Suttrop, 1910 Kellinghausen und Fulerum, 1915 Borbeck und Altenessen, Bredeney und Haarzopf.

Essens Einwohnerzahl stieg damit bis auf nahezu 450 000. Eine Aufgabe, die fortlaufend mit dem Anwachsen der Stadt gelöst werden mußte, war die Aufstellung und Durchführung eines einheitlichen Siedlungs- und Bebauungsplanes. Die Altstadt hatte inzwischen ein völlig verändertes Gepräge erhalten. An den Geschäftsstraßen waren hohe, moderne Häuser mit eleganten Läden entstanden. Einige Straßen waren verbreitert, an anderen Stellen Durchbrüche zur Erleichterung und Ablenkung des Verkehrs vorgenommen. Im Süden der Stadt war durch den Ankauf dreier großer Bauernhöfe, des Schnutenhaus-, Brünglinghaus- und Haumannshofes wertvollstes Baugelände erschlossen worden. Nach einem von dem damaligen Beigeordneten Robert Schmidt entworfenen Plan waren hier rasch die schönsten Wohnviertel entstanden, in denen sich

nicht nur der Wohlstand der Bürgerschaft, sondern auch in wohlthuender Weise der wiedererwachte Sinn für das Schlicht-Gediegene in der Bauweise ausprägte. Ein Ausstellungsgelände war geschaffen und nach der Ruhr zu ein ausgedehnter Waldbestand mit Wiesen zu Sportplätzen angekauft worden, der dem Erholungsbedürfnis der schwer arbeitenden Bevölkerung dienen sollte. Essen war im Begriff, nicht nur eine sehr große, sondern auch eine schöne Stadt zu werden. Die kaum zu bewältigende Fülle großer Aufgaben zog bedeutende Baukünstler wie Georg Mehnendorf und Edmund Körner, hierher. Essen bekam schöne neue Kirchen (die kath. Maria-Empfangnis-Kirche und die engl. Erlöserkirche), eine prachtvolle Synagoge und stattliche und geräumige Schulhäuser in großer Zahl. Gewaltige, zum teil palastähnliche Gebäude erhoben sich für die mächtig angewachsenen Behörden (Post, Eisenbahndirektion, Landgericht), für die Industrie, das Bankwesen und den Handel (so der Handelshof, das Keramikhaus, das Hansahaus, die Kaufhäuser von Althoff und Eid), für Gasthöfe (der prachtvolle Kaiserhof an der Stelle des alten katholischen Krankenhauses), für Badeanstalten, Krankenhäuser und Erholungsheime. Es gab freilich noch immer Straßen mit öden, einförmigen Mietshäuserfronten; aber Essen erlangte Berühmtheit durch die vielen in sein Stadtbild eingestreuten Grünflächen, durch die mustergültigen Beamten- und Arbeiterkolonien der Firma Krupp und verschiedener Zechenverwaltungen, durch die Gartenstadt der von Frau Margarete Krupp gestifteten Margaretenhöhe. Nach Norden hin boten sich für die Industrie weite Räume für Ausdehnung bis an den Rhein-Herne-Kanal; im Süden lockten die bewaldeten Höhen der Ruhrberge mit ihren lieblichen Seitentälern zur Anlage von Gartenvierteln.

Auch das geistige Leben hatte jetzt in Essen einen Boden gefunden. Die große Zahl und der lebhaftere Besuch der höheren Schulen jeder Art ließ den Bildungseifer der Bevölkerung erkennen. Daneben besaß die Stadt außer ihren vielen Volksschulen zwei Mittelschulen, zwei Lehrerseminare, Fortbildungsschulen für Kaufleute und Handwerker, eine Bergschule und je eine königliche Baugewerks- und Maschinenbauerschule. Für das Lesebedürfnis der Bevölkerung, zugleich auch für die Möglichkeit wissenschaftlichen Arbeitens, sorgten die Stadtbibliothek und die Kruppische Bäckerei; der kaufmännischen und der allgemeinen Fortbildung dienten die von der Stadt eingerichteten „Akademischen Kurse“. In dem aus dem Vermächtnis Friedrich Grillos erbauten Theater, das sich freilich für das rasche Wachstum Essens bald als viel zu klein erwies, unterhielt die Stadt mit starkem Zuschuß der Familie Krupp ein gutes Schauspiel und, nach Begründung eines städtischen Orchesters, eine oft vorzügliche Oper. Für die Konzerte des Musikvereins, zugleich für größere Versammlungen jeder Art, war im Stadtpark, der inzwischen sehr erweitert und verschönert war, an Stelle einer alten mannsbühnen hölzernen Halle ein geräumiger und würdiger Saalbau mit schönen Gesellschaftsräumen geschaffen worden.

Aus den Sammlungen des 1902 entstandenen Museumsvereins hatte sich ein städtisches Museum gebildet. Die naturwissenschaftliche und ortsgeschichtliche Abteilung hatten in dem alten Postgebäude am Burgplatz, das Kunstmuseum in dem schönen Grillohause für seine noch bescheidenen Bestände und seine rege besuchten wechselnden Ausstellungen ein Heim gefunden.

Wohl wies das glänzende Bild auch dunkle Schattenseiten auf. All die angestrenzte Arbeit galt schließlich der Außenseite des Lebens; die Seele unseres Volkes drohte zu verkümmern. Und des Ernstes unserer politischen Lage waren sich die wenigsten von uns bewußt. Von dem Gefühl einer Schicksalsgemeinschaft waren wir, auch hier in Essen, weit entfernt. Die politischen und sozialen Gegensätze, die Gegensätze der Weltanschauung bestanden in voller Schärfe fort. — Aber es fehlte doch auch nicht an Bemühungen, sie auszugleichen. Eine segensreiche Tätigkeit entfaltete u. a. das von dem damaligen Beigeordneten Dr. Wiedfeldt geleitete Einigungsamt für das Baugewerbe im rheinisch-westfälischen Industriebezirk. Soviel wird man behaupten können: Rein wirtschaftlich genommen, ließ sich hoffen, daß, wenn Störungen von außen ausblieben, unser Vaterland sich zu einem allgemeinen Wohlstand erheben werde, der auch den ärmeren Volksgenossen einen reichlicheren Anteil an den Gütern des Lebens gönnen würde. Essen gehörte sicherlich zu den Städten, wo eine solche Hoffnung am ehesten auf Erfüllung rechnen konnte.

Aber eben die Erwartung der übrigen Völker, von Deutschland bei friedlicher Weiterentwicklung wirtschaftlich überflügelt zu werden, rief ja zu einem so wesentlichen Teile den Weltkrieg hervor. Essen hat, wie es im Falle eines feindlichen Einfallendes am schwersten gefährdet war, so auch in der Abwehrfront unter den deutschen Städten in der ersten Reihe gestanden.

Kruppsche Geschütze eröffneten unseren Heeren den Eingang nach Belgien; Kruppsche Panzer bewiesen die Überlegenheit deutscher Technik in der Stagertal-Schlacht; Kruppsche Granaten hielten vier Jahre lang den Feind von unseren Grenzen fern. Ungeheures ist in dieser Zeit von der Leitung und allen Angehörigen der Kruppschen Werke gefordert, Ungeheures auch geleistet worden. Welche Anforderungen an die staatlichen und Gemeindebehörden wie auch an die deutsche Wirtschaft die Ausbringung des Heeresersatzes und der Kriegsanleihen, die Organisation des Kriegesliebesdienstes und der heimatlichen Wohlfahrtspflege gestellt haben, was an Opfern und Lasten unserem ganzen Volke auferlegt wurde, ist noch in frischer Erinnerung des lebenden Geschlechts. Essen hat an allem diesem, an den Blutopfern und dem Aushalten der Hungerblockade, an der Hochstimmung der ersten Kriegsmomente und dem allmählichen Versagen der mo-

ralischen Widerstandskraft, seinen vollgemessenen Anteil gehabt.

Welche Bedeutung jedoch unsere Stadt für das gesamte Vaterland erlangt hatte, was sie noch heute darin bedeutet, das ist vollends erst in den 10 Jahren seit dem unglücklichen Ausgange des Krieges klar geworden. In der Wehrlosmachung Deutschlands war die Zerstörung aller Möglichkeiten zur Waffenfabrikation bei der Firma Krupp eines der wesentlichsten Stücke. Nachdem dieses Werk vollbracht war, galt der Besitz Essens, des Mittelpunktes des Ruhrkohlenbergbaues, immer noch als Handhabe zur Lahmlegung der deutschen Wirtschaft, erst für die kommunistischen Führer der Umsturzbewegung des Jahres 1920, dann für die französisch-belgische Politik im Ruhrereinbruch 1923—25. Essen ist aus diesen Jahren nicht ohne schwere Erschütterung des allgemeinen Wohlstandes und der bürgerlichen Ordnung, aber doch ungebrochen in seiner Lebenskraft hervorgegangen, dank der Standhaftigkeit und dem Arbeitswillen seiner Bewohner, dank der Geistes- und Willenskraft seiner wirtschaftlichen Führer, dank der Festigkeit, wie auch der Anpassungsfähigkeit seiner Verwaltung, deren Leitung in den entscheidenden Jahren in den Händen des späteren Reichskanzlers Dr. Luther lag. Auch unter den Schwierigkeiten, die die Einführung der demokratischen Verfassung und der maßgebende Einfluß der politischen Parteien auf die städtischen Angelegenheiten besonders für die Industriestädte mit sich bringt, auch unter der Finanznot, der die Gemeinden heute unterliegen, geht die Entwicklung unserer Stadt kräftig vorwärts.

Das Kruppsche Werk hat der Gefahr des Zusammenbruchs standgehalten und, wenn auch unter schwersten Vermögensverlusten und harten Opfern seiner Angehörigen, sich eine neue feste Stellung erobert. Der Kohle und dem Eisen in immer mehr verfeinertem und immer wirtschaftlicherem Verfahren immer höher gesteigerte Werte abzurufen, wettsiefern Wissenschaft und Technik miteinander. Die nach dem Kriege entstandene dringende Wohnungsnot und das Verlangen, das Land gegen die immer weiter um sich greifende Verwüstung seiner Natur zu schützen, führte die Gemeinden und Industrieunternehmungen des Ruhrkohlenbezirkes zu einem Siedlungsverbande mit dem Sitz in Essen zusammen. So arm Staat, Gemeinden und Private auch geworden waren, so ließ sich doch die Notwendigkeit, einige lange verschobene Neubauten auszuführen, nicht ab-

weisen. Der Staat errichtete ein weitläufiges Polizeidirektionsgebäude und begann einen Neubau für die Post; die Stadt, für deren Verwaltung das Rathaus der 80er Jahre längst viel zu klein geworden war, mußte zwar auf ihre vor dem Kriege gehegten Baupläne großen Stiles verzichten, fügte aber dem vorhandenen Rathaus einen neuen Flügel an; einige Verwaltungszweige wurden in besonderen Gebäuden untergebracht. Auf dem zum Rathausbau erworbenen Gelände am Burgplatz wurden großartige Geschäftshäuser errichtet und damit der Anfang zur Neugestaltung des Burgplatzes gemacht. Auch der längst geplante Theaterneubau mußte zurückgestellt werden; ein bescheidenes, jedoch modern ausgebautes Volkstheater dient jetzt den Schauspielaufführungen, während dem Grillotheater die Oper vorbehalten bleibt. Stiftungen von kunstsinigen und opferwilligen Bürgern haben es der Stadt ermöglicht, das von dem Hagener Kunstfreunde Wilhelm Osthaus begründete Folkwang-Museum anzukaufen. Den Bedingungen des Kaufvertrages gemäß steht sie jetzt im Begriff, einen Museumsbau dafür auszuführen. Das naturwissenschaftliche Museum hat eine neue geräumige Heimstätte in dem stattlich hergerichteten ehemaligen Kruppschen Ledigenheim am Bahnhof Essen West gefunden. Von hervorragenden Neubauten der Wirtschaft sind vor allen die Börse und das Verwaltungsgebäude der Arenbergischen Bergwerksgesellschaft zu nennen.

Daß man in Essen wie auch im ganzen rheinisch-westfälischen Industriebezirk den Mut nicht verloren hat, sondern die Zukunft und ihre großen Möglichkeiten kühn ins Auge faßt, zeigt die Anlage des großen Essen-Mülheimer Flugplatzes, zeigen die bevorstehenden kommunalen Zusammenlegungen großen Stiles, die vielleicht ein Groß-Essen mit dem Umfang der ehemaligen Stifter Essen und Werden schaffen werden; zeigen endlich auch die weitaussehenden Pläne zur Verbesserung der Essener Eisenbahnverbindungen nach Nord und Süd, nach Ost und West.

Eine Strahlenkreuzung hatte vor 1150 Jahren Karl dem Großen den Anstoß gegeben, das Kastell Asnithi zu erbauen, das der Erschließung des unzugänglichen und unbotmäßigen Sachsenlandes dienen sollte. Heute laufen in Essen die Schienenstränge zusammen, die das Herz des größten deutschen Industriebezirkes mit Nord- und Ostsee, mit Mitteldeutschland, mit dem Rhein und mit der Hauptstadt des Reiches verbinden.