

10. Jahrgang Nr. 7.

Danzig, den 18. Februar 1939.

Inhaltsverzeichnis

Der "Danziger Pressedienst" umfasst heute 18 Seiten. Er enthält folgende Beiträge:

Kommunalpolitik:

400 neue Wohnungen in Danzig.
3 Millionen G für Wohnungsbauten.

Von der Pferdebahn zur elektrischen Strassenbahn.
Aus der Geschichte der Danziger Verkehrsmittel.

Wirtschaft:

Wieviel Wohngebäude hat Danzig?
Interessantes von der Gebäudezählung des Jahres 1936.

42 Kleingartenkolonien rund um Danzig.

Peuilleton:

Ein Danziger Kaufherr von alter Art.
Theodor Behrend zum 150jährigen Gedenken.

Frühlingsahnen.

Vom Kaufmannsgehilfen zum Kupferstecher.
Lebensgeschichte eines Danziger Künstlers.

10. Jahrgang Nr. 7.

Danzig, den 18. Februar 1939.

400 neue Wohnungen in Danzig.3 Millionen G für Wohnungsbauten.

Nachdem seit der Machtergreifung rings um Danzig großzügige Siedlungen entstanden sind, kann von einer Wohnungsnot in Danzig nicht mehr gesprochen werden. Die jetzt vorhandenen Wohnungen würden der Zahl nach ausreichen. Dagegen sind manche Wohnräume, besonders in der Altstadt, verbesserungs- oder ersatzbedürftig. Es fehlt vorwiegend an neuzeitlich ausgestatteten Zwei- und Drei-Zimmerwohnungen. Um diesem Mangel abzuhelpen, ist ein großzügiges Bauprogramm für das Jahr 1939 aufgestellt worden, für das 3 Millionen G bereitgestellt worden sind. Die 400 neuen Wohnungen, die im Laufe dieses Sommers in Angriff genommen werden, reihen sich dem Bauprogramm des Vorjahres an. Etwa 195 Wohnungen werden in der Gegend am Langgarter Tor entstehen, eine weitere Baugruppe ist an der Magdeburger Strasse und eine dritte in der Gegend an der Westergasse in Langfuhr geplant.

Die Eigenart des neuen Wohnungsbauprogramms besteht darin, daß nicht Siedlungshäuser, sondern vorwiegend mehrstöckige Wohnhäuser in großen Blocks gebaut werden. Der Baukörper an der nach Heubude führenden Straße wird 220 m lang und der andere an der entgegengesetzten Seite des Langgarter Tors geplante Baukörper wird 70 m lang. In einer Breite von 93 m wird vor dem Langgarter Tor ein Platz geschaffen, der umrahmt ist von den neuen Baufronten und dem Langgarter Tor. Durch diesen Grundriß erhält der Eingang zur Stadt eine sehr charaktervolle Schauseite, die noch dadurch unterstrichen wird, daß die neuen Häuser in der heimischen Bauweise als Rohziegelbau mit Werkstein errichtet werden, sodaß die ganze Umgebung des Langgarter Tors ein geschlossenes Baubild in Backsteinbau, dem bodenständigen Material des alten Danzig, bieten wird. Der hinter dem Langgarter Tor geplante Platz ist als eine ovale Grünanlage gedacht, die sich in den breiten Grüngürtel, der bis ans Stadion führt, eingliedert.

In Langfuhr wird das neue Bauprogramm zugleich die Baulücke schliessen, die bisher an der Magdeburger Strasse klaffte. Auch hier sind eine Reihe von Wohnbauten vorgesehen, die in ihrer Geschlossenheit dem bisher offenen Stadtbild einen geeigneten Stadtrand geben sollen. Auch die hier geplanten Wohnungen sollen haupt-

hauptsächlich Zweizimmerwohnungen werden, deren Miethöhe man auf etwa 20 - 25 G begrenzen will. Seine Ergänzung wird dieses Bauvorhaben durch die dritte Neubaugruppe erhalten, die an der Westerzeile ausgeführt wird. Dort sollen an Stelle der bisherigen Baracken ebenso wie in der Osterzeile 12 Häuser mit je 4 Wohnungen entstehen, die den Durchgang bis zur Ringstraße im Ausbau vollenden.

Durch dieses großzügige Wohnungsbauprogramm wird ein Ersatz für die unzureichenden Wohnräume geschaffen, die in den Gegenden der Altstadt vielfach anzutreffen waren. Die neuen Wohnungen werden mit öffentlichen Mitteln gebaut, die mit 6% verzinst werden. Auf diese Verzinsung gewährt der Senat eine 2 1/2% Zinsermässigung, sodaß eine Miete möglich wird, die nur 3 1/2% Verzinsung zu decken braucht. Bei einer Gesamtbausumme von 3 Millionen G bedeutet das eine Zuschußleistung von 75 000 G, die zur Bekämpfung des Wohnungselends aufgewendet werden. Wenn in diesem Jahr keine Siedlungen, sondern Mietshäuser gebaut werden, so entspricht das dem Bedarf. Da die Arbeitslosigkeit praktisch beseitigt ist, haben viele Volksgenossen nicht mehr die Zeit, einen großen Siedlergarten sachgemäß und intensiv zu bestellen. Es steht praktisch auch nicht soviel Baufläche zur Verfügung, um neue Wohnungen nur in Form von Siedlungshäusern zu errichten. Es ergibt sich also ein Ausgleich, wenn man je nach Bedarf Siedlungen oder Mietshäuser baut.

Auf einem Presseempfang machte Gauleiter Albert Forster von den Bauplänen des Jahres 1939 Mitteilung und erwähnte neben dem Wohnungsbauprogramm einige Projekte, die für die weitere schöpferische Ausgestaltung des Danziger Stadtbildes von größter Bedeutung sind, und zwar die Errichtung eines großen Hotelbaus am Heumarkt, die Planung eines Opernhauses, das demnächst zum Wettbewerb ausgeschrieben wird, Bauten der neuen Kreishäuser für Danzig-Niederung und Danzig-Höhe, später die Errichtung des Parteihauses und einer Riesenversammlungshalle, der Weiterbau der Arbeitsfront, des "Danziger Vorposten", der N.S.V., der Jugendherberge, die in diesem Sommer fertigwerden soll. Durch alle diese Bauvorhaben wird das Danziger Stadtbild ausgestaltet und den Anforderungen unserer Zeit angeglichen. (dp)

Von der Pferdebahn zur elektrischen Straßenbahn.

Aus der Entwicklung der Danziger Straßenbahn.

Die Danziger Straßenbahn gehört zu den ältesten von ganz Deutschland. Die Konzession für die Linien Danzig-Langfuhr und Danzig-St. Albrecht wurde bereits 1871 von dem bekannten Straßenbahngründer Ingenieur Büsing erworben, bald darauf an den durch seine vielfachen Unternehmungen nachher wieder eingegangenen, oft aber auch von wahrhaft großem Vorausblick getragenen Unternehmungen bekannten Heinrich Quistorp verkauft und von diesem auf die von ihm ins Leben gerufene Deutsche Pferdeisenbahngesellschaft in Berlin übertragen. Die ersten Schritte zur Ausführung dieses Baues wurden, wie es Aufzeichnungen beweisen, im Mai 1872 getan. Schon ein Jahr später am 23. Juni 1873, konnte der Betrieb auf der Linie Danzig-Oliva eröffnet werden, gerade einen Tag vor der Eröffnung der ersten Linie der großen Berliner Straßenbahn, die zum Gesundbrunnen führte. Die Bahn nach Oliva war damals eingleisig. Sie begann auf dem Danziger Heumarkt und führte über die heutige Hindenburg-Allee nach Langfuhr und dann auf der Provinzchaussee nach Oliva. Der Betrieb begann mit 18 zweistöckigen Wagen und 100 Pferden. Gleichzeitig kaufte Quistorp das ganze Gelände von Langfuhr bis zur Grenze von Oliva zu beiden Seiten der Chaussee. Hier sollte zur besseren Rentabilität der Pferdebahn eine Villenkolonie geschaffen werden. Es waren auch bereits mehrere Kilometer chausseiert und einige Villen im Bau als ein verheerendes Hagelwetter den größten Teil dieses Unternehmens vernichtete. Kaum vier Monate nach Eröffnung der Straßenbahn kam es im Oktober 1873 zu einem großen Berliner Börsenkrach, dem auch die Quistorpsche Bank und die von ihr finanzierte Deutsche Pferdeisenbahngesellschaft zum Opfer fielen. Die Gesellschaft geriet in Konkurs und ihr Danziger Unternehmen kam in gerichtliche Verwaltung, die dem Direktor Oskar Kupferschmidt übertragen wurde.

War die Bahn auf der Linie von Danzig nach Langfuhr allenfalls lebensfähig, so konnte die weitere Strecke nach Oliva wegen zu geringer Einnahmen auf die Dauer nicht gehalten werden. Der Betrieb wurde eingestellt, und damit schwand auch jede Aussicht auf eine gedeihliche Ent-

der geplanten Villenkolonie. Die Quistorpsche Konkursmasse verfügte sogleich die Aufhebung der angelegten Straßen und den Abbruch der unvollendeten Villen, sowie die Rückgabe des Geländes gegen die darauf stehenden Restkaufgelder an die Verkäufer. Während der nun vierjährigen Dauer der gerichtlichen Verwaltung wurde das Danziger Straßenbahnunternehmen vergeblich zum Verkauf angeboten. Schließlich erwarb Kupferschmidt 1877 das gesamte Unternehmen in der gerichtlichen Versteigerung für 173 000 Mark, um es in Gemeinschaft mit einem Danziger Finanzmann in offener Handlungsgesellschaft unter der Firma Danziger Straßeneisenbahn Otto Braunschweig, Oskar Kupferschmidt fortzuführen. Zunächst wurden die Gleise von Langfuhr bis Oliva aufgehoben, dann 1878 die Linie Heumarkt-Ohra 1884/85, die Linien im Innern der Stadt und 1886 die Linie nach Emaus gebaut. Solange die Außenlinien nach Langfuhr und Ohra allein blieben, war der Betrieb rentabel, als aber die in der Anlage teuren Stadtlinien hinzutraten ging er zurück, nicht zuletzt durch die Staatseisenbahn. Das Unternehmen konnte vor einem weiteren Verfall nur durch die Einführung des elektrischen Betriebes bewahrt bleiben. Dieser Aufgabe waren die beiden Inhaber der offenen Handelsgesellschaft in finanzieller Hinsicht aber nicht gewachsen. Sie sahen sich daher veranlaßt das Unternehmen im Oktober 1894 für 1250 000 Mark an die AEG in Berlin zu verkaufen, von der ^{die} Elektrisierung sofort in Angriff genommen wurde. Am 1. Januar 1896 übertrug die AEG das Unternehmen dann auf die Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft zu Berlin, in deren Besitz es bis 1903 verblieb. In dieser Besitzperiode wurde im Jahre 1900 die Linie Langfuhr wiederum bis Oliva verlängert, diesmal jedoch nicht auf der Chaussee, sondern auf eigenem Gelände zwischen Chaussee und den Olivaer Bergen.

Inzwischen hatte sich in Danzig ein weiteres Straßenbahnunternehmen unter den Namen "Danziger Elektrische Straßenbahn A.G." mit konzessionierten Linien Brösen-Neufahrwasser-Danzig und Brösen-Langfuhr gebildet, dem zum Ausgleich für die voraussichtlich schwache Rentabilität dieser Bahnen von der Stadtgemeinde Danzig auch das ausschließliche Recht zur Abgabe elektrischer Energie zu Licht und Kraftzwecken an Dritte in Neufahrwasser und an der Weichseluferstraße eingeräumt war. Diese Bahnlinien kamen 1901/02 in Betrieb. Schwierige Kreditverhältnisse, unter denen die genannte Gesellschaft arbeitete, bewogen sie die Verschmelzung mit dem Danziger Unternehmen der Allgemeinen Lokal- und Straßenbahngesellschaft anzustreben, die 1903 in der Weise zustande kam, daß die Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft ihr gesamtes

Unternehmen der Danziger Elektrischen Straßenbahn A.G. über deren finanzielle Verpflichtungen ordnete gegen ein Entgelt 1 000 000 Mark. Zur Aufbringung des Entgelts wurde das 1 000 000 Mark betragende Grundkapital auf 4 300 000 Mark erhöht und außerdem durch Eintragung in das vereinigte Bahngrundbuch beider Bahnen gesichert. Wesentlich erleichtert wurde das Übereinkommen durch einen Anleihenvertrag in Höhe von 4 300 000 Mark aufgenommen. Wesentlich erleichtert wurde das Übereinkommen durch einen Anleihenvertrag in Höhe von 4 300 000 Mark aufgenommen. Wesentlich erleichtert wurde das Übereinkommen durch einen Anleihenvertrag in Höhe von 4 300 000 Mark aufgenommen. Wesentlich erleichtert wurde das Übereinkommen durch einen Anleihenvertrag in Höhe von 4 300 000 Mark aufgenommen.

Seit der Verschmelzung erfuhr das Bahnnetz im Jahre 1908 Erweiterungen durch den Bau der Linie Oliva-Glettkau und der Verlängerung der Linie Hauptbahnhof-Langgarter Tor bis zum Werdertor. Weitere neue Linien folgten von Danzig nach Heubude und als Abzweigung von der Hindenburg-Allee die Linie Danzig-Heeresanger. Schon im Jahre 1914 wurden in dem damaligen Verein zur Hebung des Ostseebades Heubude Pläne bezüglich einer Straßenbahnverbindung mit Danzig geschmiedet. Krieg und Inflation verhinderten die Verwirklichung dieser Pläne, bis schließlich am 1. Juli 1927 die neue Linie Danzig-Heubude unter dem Jubel der Bevölkerung dem Verkehr übergeben werden konnte. Seit jener Zeit sind gewaltige Verbesserungen des Straßenbahnnetzes vorgenommen worden. Danzig hat heute eine der modernsten Straßenbahnen Europas, deren Frequenz sich fortgesetzt in aufsteigender Linie bewegt. Die Zahl der beförderten Personen betrug im ersten Betriebsjahr der Pferdebahn 1873/74 rund 530 000, im letzten 1894/95 2 700 000. Nach Einführung des elektrischen Betriebs wurden im ersten Jahr 5 073 000 Personen und nach der Vereinigung mit der Linie Neufahrwasser 1904 schon 11 042 000 Personen befördert. Heute sind diese Ziffern weit überholt. Trieb- und Anhängewagen legten beispielsweise 1937 bei einer Bahnlänge von 43,5 Kilometer 6554161 Wagenkilometer zurück und es wurden insgesamt 28231028 Personen befördert. (dp)

K.K.

10. Jahrgang Nr. 7

Danzig, den 18. Februar 1939

Wieviel Wohngebäude hat Danzig?

Interessantes von der Gebäudezählung des Jahres 1936.

Die Gesamtzahl der Gebäude in der Stadtgemeinde Danzig betrug nach der letzten Grundstücks- und Gebäudezählung 1936, deren Ergebnis jetzt in einem Sonderheft der "Danziger Statistischen Mitteilungen" veröffentlicht worden ist, 27 212, wozu noch weitere 2 749 Gebäude in der Stadtgemeinde Zoppot kommen. Hiervon waren in Danzig 12 166 reine Wohngebäude und in Zoppot 1 767. Gesondert gezählt wurden sogenannte Wohn- und Geschäftsgebäude, die vorwiegend Wohnzwecken dienen, jedoch auch Läden oder Werkstätten enthalten. Es handelt sich hierbei um einen Haustyp, der besonders in den Hauptverkehrsstraßen anzutreffen ist. Von Gebäuden dieser Art gab es in Danzig 3 846 und in Zoppot 251.

Bei den Wohnbauten sind schließlich auch Wohnlauben und Wohnbauecken zu nennen, von denen in Danzig 1 697 und in Zoppot 17 vorhanden waren. Insgesamt gibt es also in Danzig 17 709 Wohngebäude, wozu noch 1 767 in Zoppot kommen, so daß sich eine Endsumme von 19 744 ergibt. Wohnlauben ohne Dauerwohnungen wurden in Danzig 403 gezählt, während in Zoppot gar keine vorhanden waren.

Die Zahl der reinen Geschäftsgebäude ist verhältnismässig gering. Sie betrug in Danzig nur 295 und in Zoppot gar nur 17, insgesamt also 312. Reine Werkstattengebäude gab es dagegen in höherer Zahl. Gebäude dieser Art befanden sich in Danzig 759 und in Zoppot 61, zusammen also 820. Zahlenmässig besonders hervorstehend ist die Gruppe der Schuppen und Ställe, die sich in Danzig auf 5 934 und in Zoppot auf 432 beläuft. Infolge der starken Industrialisierung ist auch die Zahl der Fabrikgebäude recht beachtlich. Sie betrug in Danzig 469 und in Zoppot 17. Im Vergleich zeigt sich wohl ein besonders großer Unterschied zwischen den Zahlen, was auf den Charakter Zoppots als Badeort zurückzuführen ist.

Danzigs Bedeutung als Industrie- und Handelsstadt findet auch seinen Niederschlag in der Zahl der Speicher, wobei allerdings auch die in dem Stadtbezirk gelegenen Scheunen mitgezählt worden sind, so daß sich hier kein ganz klares Bild ergibt. Gebäude dieser Art wurden in Danzig 567 gezählt, während in Zoppot 24 standen. Durch die Entwicklung des Kraftfahrwesens bestimmt ist die auffällig hohe Zahl der Tankanlagen und Garagen, von denen 1936 in Danzig bereits 324 und in Zoppot 17 vorhanden waren.

In der Gruppe der öffentlichen Gebäude sind auch die Schulen, Kirchen

und Museen erfaßt. Hier wurden in Danzig 346 Gebäude gezählt und in Zoppot 35. Zu nennen sind schließlich noch die Pensionate, Stifte, Hotels, Hospitäler und Vereinshäuser, von denen es in Danzig 64 und in Zoppot 29 gab, und die Krankenhäuser, Kliniken, Sanatorien, Siechenhäuser und ähnliche Gebäude, deren Zahl in Danzig 62 und in Zoppot 4 betrug. Schließlich findet sich noch eine Restgruppe sonstiger Gebäude, deren Zähler für Danzig mit 271 und für Zoppot mit 49 angegeben ist.

42 Kleingartenkolonien rund um Danzig.

Nach einer Erhebung, die in den Danziger Statistischen Mitteilungen veröffentlicht wird, gibt es in der Stadtgemeinde Danzig insgesamt 42 Kleingartenkolonien, von denen sich 25 im Eigentum der Stadtgemeinde selbst oder des Freistaates befinden. Die Gesamtfläche der Kolonien im staatlichen und städtischen Eigentum betrug 98,8 Hektar und war in 1929 Parzellen vergeben. In privatem Eigentum befanden sich 35,6 Hektar Koloniefläche mit 498 Parzellen.

Von den 2427 in der Stadtgemeinde Danzig befindlichen Parzellen hatten rund zwei Drittel, nämlich 1512, einen Umfang zwischen 250 und 500 Quadratmeter. Die kleinste Gruppe von 411 Parzellen liegt zwischen 100 und 250 Quadratmeter. Auch die Zahl der größeren Parzellen zwischen 500 und 700 Quadratmeter ist recht groß und beträgt 383. Schließlich gibt es noch 121 Parzellen, die über 750 Quadratmeter groß sind.

Die Kleingartenkolonien sind nach ihrer räumlichen Größe und nach der Zahl der Kolonisten sehr verschieden. Es gibt Kolonien, die nur aus sechs bis 10 Kleingärten bestehen und es gibt wiederum große Verbände, wo die Zahl der in einer Kolonie beieinander wohnenden Kleingärtner weit über 100 hinausgeht. Die größte Kolonie trägt den Namen "Sonnenland" (Groß Walddorf) und umfaßt 286 Parzellen mit einer Bodenfläche von 166 850 Quadratmeter. Es folgen die gleichfalls in Groß-Walddorf gelegene Kolonie "Morgenröte" mit 187 Parzellen und 128 650 Quadratmeter Bodenfläche und die in Saspe gelegene Kolonie "Erntedank" mit 267 Parzellen und 120 700 Quadratmeter Bodenfläche.

Die Zahl der bereits eben erwähnten auch im Winter bewohnten Lauben beträgt 1432, wobei 1204 dieser Häuschen mit elektrischem Licht versehen sind. 228 Lauben müssen sich also mit einer anderen Beleuchtung behelfen.

Die Liebe, mit der die Kolonisten an ihren Kleingärten hängen, kommt auch in der Namengebung zum Ausdruck. Da gibt es zum Beispiel Kolonien mit solch poetischen Bezeichnungen wie "Lebensfreude", "Frühlingsluft", "Lieblings Ruh", "Sternentraum", "Ohne Sorge", "Gute Hoffnung", "Abendfriede", "Arbeitsfreude" und "Erdenglück". Das sind Namen, denen nichts hinzuzufügen ist und wo man nur die Hoffnung aussprechen kann, daß alle, die dem Zug ins Grüne gefolgt sind, auch die Erfüllung ihrer Sehnsucht finden. (dp)

Ein Danziger Kaufherr von alter Art.

Theodor Behrend zum 150 jährigen Gedenken.
von Arthur Lenz.

Vor 150 Jahren, am 21. Februar 1789, wurde auf bäuerlicher Scholle, im Dorfe Ließau auf dem rechten Weichselufer, gegenüber Dirschau, der nachmalige hochangesehene Danziger Kaufherr Theodor Behrend geboren. Auch in seinem öffentlichen Wirken in den höchsten Ehrenstellen als Abgeordneter der alten Provinz Preußen und als stellv. Abgeordneter zur Nationalversammlung in Frankfurt a.M. 1848 verkörperte er den Danziger Kaufmann von alter Art mit Weitblick und entschlossener Zielsetzung. Von ihm stammt z.B. die Denkschrift der Kaufmannschaft von Danzig, die 1848 der Deutschen Nationalversammlung in Frankfurt a.M. die handelspolitischen Grundsätze der Seehandelsstadt Danzig* zur geneigten Beachtung" zur Kenntnis bringt. Den in dieser Schrift entwickelten Ansichten des Verfassers gaben die Ältesten der Danziger Kaufmannschaft Hoene, Albrecht und Trojan unter dem 16. August 1848 ihre volle Zustimmung.

Theodor Behrend wurde am 30. Juni 1851 in seiner Berliner Wohnung in der Jägerstraße im 62. Lebensjahre von einem Schlaganfall ereilt. Auf dem Salvatorfriedhof in Danzig wurde ihm die Ruhestätte bereitet.

Das Tagebuch dieses Danziger Kaufherrn, das 1896 von seinem Sohne Edmund Behrend, Pr. Arnau in Königsberg in Preußen (ostpreussische Zeitungs- und Verlagsdruckerei) herausgegeben wurde, hat bis heute seinen kulturhistorischen Wert behalten, weil es, über familiengeschichtliche Aufzeichnungen hinaus, eine lebendige Schilderung des alten Danzig in seinen Kriegsleiden 1807/14, der nachfolgenden politischen Ereignisse und Umwälzungen in der Denkungsart und der Anschauungsweise der Menschen seiner Zeit gibt. Von der Not der Zeit in Danzig als Jüngling in die Fremde getrieben, kehrte der 26 jährige Theodor Behrend nach den abenteuerlichsten Irrfahrten als Sekretär und Dolmetscher in französischen Diensten in Wien und Paris, wo er am 31. März 1814 Augenzeuge des Einzuges der russischen und preussischen Truppen wurde, nach Danzig zurück und errichtete mit seinen auf der Wanderschaft gemachten Erfahrungen am 1. Januar 1815 sein Handelshaus unter der Firma Almonde & Behrend ein. "Ich war vor Freuden ganz

„Außer mir und tanzte wie ein Wahnsinniger“, so heißt es in seinem Tagebuche bei der Schilderung seiner Eindrücke, als unter Trommelwirbel und Militärmusik die preußischen und russischen Garderegimenter durch den Triumphbogen Ludwigs XIV. in Paris ihren Einzug hielten. Zur Zeit der Franzosenherrschaft in Danzig während der Unglücksjahre 1807/14 hatte der Gouverneur Rapp den Vater Behrends, einen angesehenen Kaufmann, wegen rückständiger Kriegsbeiträge längere Zeit ins Gefängnis gesetzt. Als die französischen Belagerungstruppen 1807 auf Danzig anrückten, mußte der 18 jährige Theodor Behrend seine kaufmännische Ausbildung unterbrechen, um zur Verteidigung der Festung ein väterliches Grundstück in der Vorstadt niederzulegen, wie dieses befohlen wurde. Ziegel, Dachsteine, und Fenster wurden in der Stadt verwahrt, während sich die geängstigte Bevölkerung auf die Schrecken der Belagerung vorbereitete. Vor den in die Stadt geworfenen glühenden Kugeln flüchteten die Bewohner in bombensichere Gewölbe. Durch die drückenden französischen Requisitionen wurden die Bürger an den Bettelstab gebracht, der Vater Behrends aber ganz besonders durch den Verlust von 25 000 Thalern, die ihm durch einen jüdischen Großbetrüger Benjamin Jacob abgegaunert wurden. Jacob hatte sich in Fleischlieferungsverträge für die Garnison Danzig einzudrängen gewußt.

Die Tätigkeit Behrends als Getreide- und Holzkaufmann war ein ständiges Auf- und Ab in Erfolgen und Rückschlägen. Sein Sozios Cornelius v. Almonde war niederländischer Konsul. Das große Danziger Handelshaus Theodor von Frantzius kam 1818 zum Zusammenbruch, weil es die große Getreidekonjunktur von 1816 zu spät erkannt hatte. Theodor Behrend bekannte, er habe sich leichtsinniger Weise darauf eingelassen, an polnische Juden ansehnliche Vorschüsse für zu lieferndes Getreide zu machen. Da das Getreide aber nicht geliefert wurde, verlor er bei diesem Geschäft fast die Hälfte seines Vermögens. Der aufgenommene Holzhandel hielt dann das Geschäft während der nächsten 10 Jahre über Wasser. Behrend wurde Kommissionär der bedeutendsten Londoner Holzfirmen, welche die Anregung gaben, daß man in Danzig, die zum Holztransport nötigen Schiffe baute. Sie beteiligten sich an diesem Bau zur Hälfte und ließen durch Behrend Interessenten für den übrigen Anteil werben. Das Jahr 1828 brachte Behrend den Höhepunkt seiner geschäftlichen Erfolge im Getreidehandel mit einem Erwerb von 65 000 Thalern. Er besaß ein Vermögen von 200 000 Thalern. Nach der Löschung der alten Firma Almonde & Behrend gründete er ein neues Geschäft unter der Firma Behrend & Co., stellte sein Haus unter die Leitung eines Prokuristen und siedelte im Frühjahr 1829 nach Berlin über.

Vor der in Küstrin stark auftretenden Cholera flüchtete Behrend

mit Frau und Kindern aus Berlin und begab sich mit den Seinigen nach
über Frankfurt a.M. nach Paris. Hier starb das kleinste Töch-
lein und wurde auf dem Friedhof des Montmartre begraben. Anfang 1832
wollte sich Behrend ganz in Paris niederlassen, da sich in Frankreich
Bedarf an Getreide zu zeigen begann und er auch schon in Paris Auf-
träge auf Weizen für sein Danziger Haus erhielt. Aber auch vor
der in Paris plötzlich auftretenden Cholera flüchtete er mit seiner
Familie zurück nach Berlin. Im Winter 1839 mietete Behrend wieder in
Danzig eine Wohnung, und zwar im ersten und zweiten Stockwerk der
Brotbäckergasse auf dem Langenmarkt. Ein Haus in der Brotbäckergasse
besaß er nach seinem Geschmack aus und besaß auch ein Landhaus in
Umgebung. Von diesem öfteren Wechsel des Wohnsitzes sagte Behrend in
seinem Tagebuch, man habe ihm Unbeständigkeit vorgeworfen.
Bei seinem Rückblick auf seine 25 jährige selbständige Tätigkeit
als Kaufmann sagte Behrend u.a.:

"Ich habe während meiner kaufmännischen Lehrjahre in Danzig
sehr viel Geld erworben, aber auch jederzeit mehr ausgegeben als
irgend ein anderer Kaufmann daselbst; denn niedrige Habsucht und
Geiz waren mir antipathisch, und wenn in dieser Epoche von anderen
Kaufleuten in Danzig vielleicht ein größeres Vermögen erworben
ist, so konnte ich doch mit einer gewissen Genugtuung auf die Ver-
gangenheit zurückblicken, da ich zwar im Geschäft, ohne wesentlich
jemand Unrecht getan zu haben, viel Geld erworben, es aber auch
wieder ausgegeben und dadurch den ganzen Kaufmannstand meiner
Vaterstadt auf eine höhere gesellschaftliche Stufe gehoben hatte."

Ein schweres Schicksal traf Theodor Behrend und seine aus Elbing
stammende Frau Henriette geborene Silber durch das jähe Zerbrechen
des jungen Eheglücks der künstlerisch hochstehenden ältesten Tochter
Rose mit dem Tonkünstler Friedrich Curschmann. Es hatte schwerer Über-
zeugungen des Vaters bedurft, ehe er sich zur Zustimmung zu der Ehe seiner
Tochter mit einem freischaffenden Künstler durchgerungen hatte. Hier
war aber ein Künstlerpaar einen idealen Ehebund zur Freude der Eltern
eingegangen. Nach schwerer Krankheit starb Curschmann nach etwas mehr
als 4jähriger Ehe mit Rose Behrend im 37. Lebensjahre. Sein Gedenkstein
auf dem Friedhof von St. Salvator in Danzig enthält folgende Inschrift:

Er sang Natur, Unschuld
Liebe und Sehnsucht,
Und lebte wie er gesungen,
Naturtreu, in Liebe und Sehnsucht
Nach Unvergänglichem,
Vom 21. Juni 1805
Bis zum 24. August 1841.

Das Kapitel aus dem Tagebuch Theodor Behrends, in dem er davon er-
zählt, wie seine von ihm innig geliebte Tochter Rose nach dem frühen
Tode des Gatten an gebrochenem Herzen starb, wühlt jedes mitführende

... bis zu den Tiefen menschlichen Empfindens auf. Auf ihr Grab
... dem Salvatorfriedhof ließ er einen Gedenkstein mit folgender
Inschrift setzen:

In dieses Grab sank
früh entblättert und verwelkt
im Frühling ihres Lebens
Rose Eleonore Curschmann
Th. Behrends Tochter
geboren den 15. Dezember 1818.

Sie war dem Edleren zugewendet,
Vielbegabt und bescheiden
Treu, fromm und wahr.
Sie lebte glücklich
Als Tochter, Gattin und Mutter,
Sie starb an gebrochenem Herzen,
Bewältigt vom Gram,
Zehn Monate nach ihrem Gatten
am 12. Juni 1841.

(dp)

Frühlingsahnen in Stadt und Land.

Winter in Danzig - das ist eine Zeit, in der Stadt und Land an der Weichselmündung sich in ein graues Gewand hüllen. Während tiefer landeinwärts, in Ost- und Westpreußen, in Pommerellen, ja selbst 20, 30 km hinter Danzig, auf den Bergen des Höhenkreises, Schnee und Eis ein echtes Winterregiment führen, liegt die Landschaft an der Küste Woche für Woche in Masse und Nebel da. Grau verhangen ist der Himmel, hin und wieder gehen Regenschauer nieder; wie ein sternklarer Abendhimmel, wie ein Bündel von Sonnenstrahlen aussieht - ja, das weiß man überhaupt nicht mehr. Aber man sehnt sich unendlich danach...

Und eines Tages geht dann diese Sehnsucht in Erfüllung. In das trübselige Grau fährt eine frische Brise, die bald zum heftigen Wind, zum Sturm anwächst. Aus Westen, Südwesten kommt der Sturm und fegt über die alte Stadt hin. Die Nebel zerteilen sich, die grauen Wolken ergreift eine Panik, und in wirrem Schrecken fliegen sie hastig davon. Die Sonne geht unter; zum ersten Mal nach vielen Wochen gewahrt man ihren abendlichen Schein, sieht man ein Leuchten und Flammen in den letzten davonliegenden Wolken. Und dann liegt ein dunkler Himmel über Danzig, an dem Myriaden von Sternen funkeln, heller und leuchtender denn je - so scheint es, nachdem wochenlang kein einziger Stern zu sehen gewesen ist. Durch die Gassen der Stadt, um die alten Türme und spitzen Giebel heult der Sturm. Er rüttelt an Türen und Fenstern und läßt die Bäume ächzen und stöhnen. Aber der Sturm ist warm, er läßt das Thermometer auf 10 Grad ansteigen und man heißt ihn mit den Worten: "Aha, der erste Frühlingssturm über Danzig!" willkommen.

Und dann zieht ein junger Tag herauf, der voller Frühlingsahnen ist, obwohl der Kalender erst Mitte Februar zeigt. Jetzt wirkt sich das milde Klima des Küstenstrichs angenehm aus. Gewiß, man sagt sich, es dauert noch eine lange Weile, bis der Lenz mit seinen Blüten, seinem Grün, seiner Milde und Wärme kommt, aber seine ersten Vorboten sind da - und dafür ist man dankbar. Am wolkenlosen Himmel geht die Sonne auf und taucht Stadt und Land, Hafen, See und Strand in eine Flut von Licht. Hell läßt der "Guldene Kerl" auf der schlanken Spitze des Rathausturmes auf

erhebt seine hohe Gestalt in den Himmel hinein. Das alte Gemäuer der Kirchen, Tore und Türme, das am Tage zuvor noch mürrisch und gleichsam erschlafen in den grauen Morgen blinzelte, schaut jetzt lächelnd, sich selber Behagen im hellen Licht sonnend, auf die Menschen herab, die geschäftiger als sonst, mit frohen Mienen, hin und her eilen. Ewig jung ist diese alte Stadt - das spürt man an solchen Tagen deutlicher denn je.

Schön muß es jetzt draußen sein, irgendwo an der See und im Walde - dieser Gedanke läßt einen nicht los. Man macht sich frei, verschiebt seine Arbeit auf den Abend, und dann sitzt man um die Mittagszeit, zum ersten Male seit langen Monaten, auf einem der kleinen Dampfer, die einen im Sommer sooft nach Heubude, Neufähr, Bohnsack gebracht haben. Um 12.15 Uhr fährt der Dampfer vom Heiligen-Geist-Tor ab, ganz leer und verödet, so ganz anders als im Sommer, wo der Dampfer die Fülle der Fahrgäste kaum fassen vermag. Am Johannistor steigen noch einige vom Markt kommende Fahrgäste ein, und dann geht es in flinkem Tempo die Mottlau abwärts. Diese ungewohnt, voll eigenartigen Reizes ist diese Dampferfahrt im Winter. Es ist nicht sonderlich gemütlich auf dem Dampfer, es zieht und pustet von allen Seiten und die Sonne vermag noch nicht richtig zu wärmen, mag sie noch so hell scheinen und in tausendfachen Reflexen auf dem Wasser spielen, Breitenbachbrücke, Heubude, Krakau - man grüßt die alten Freunde fröhlicher Sommerfahrten, von denen man Abschied genommen hat, als die Bäume sich gelb und rot färbten und die Dahlien und Astern bunt aus den Gärten leuchteten. Jetzt liegen die Häuser kahl da, und mit den grauen Zweigen der Bäume treibt der Sturm ein wildes Spiel. Bis Westlich-Neufähr geht die Fahrt, dann sieht man ein, daß die Zeit für Dampferausflüge noch nicht gekommen ist. Doch bald läuft man sich warm. Etwas erstaunt blicken den winterlichen Ausflügler die Dorfbewohner von Westlich-Neufähr an und grüßen mit einem freundlichen "Heil Hitler". Bald ist der Wald erreicht. Und hier wieder ist der Eindruck "Vorfrühling!" ganz stark. An geschützten Stellen spürt man vom Winde überhaupt nichts, und es ist hier so warm, daß man unwillkürlich seinen Wintermantel auszieht und den Schal vom Halse nimmt. In tiefen Zügen atmet man die wirzige Waldluft ein - einen wahren Ozon, denn die nahe See, im Verein mit dem Duft der Kiefern, bildet. Ein kleines Frühlingswunder, bei dessen Anblick einem ganz froh ums Herz wird, hat die milde Witterung der letzten Wochen hervorgerufen: zwischen dem dunklen, bläulichen Grün junger Kiefern ragen rötliche Äste empor und an ihnen schimmern ganz hart und klein noch, eben der schützenden Hülle entschlüpft, silbrig-grüne Weidenkätzchen, die ersten Blüten, mit denen der Frühling im Februar schon grüßt.

Der Wald ist durchquert. Nun steht man am Weichseldurchbruch und

läßt den Blick voller Entzücken über die weite Landschaft der
"Grünen Inseln", die allerdings jetzt noch grau-gelb sind, schweifen.
Nur bedeckt sind noch die Wasserflächen zwischen den Inseln, aber
hier und da tritt auch schon Wasser hervor und reflektiert den hel-
len Sonnenschein in tausendfachem Funkeln und Gleißeln. In zartem
Blau wölbt sich der Himmel, nur hier und da segelt hoch in den
Lüften eine leichte weiße Wolke dahin. Die Weichsel ist eisfrei;
gekräuselt vom Wind, wälzt sie in der Ferne ihre stahlblauen Wasser
zum Meer zu. Über der ganzen Gegen liegt ein Leuchten und Strahlen;
fast mutet es, nach all den dunklen Monaten in der Stadt, schon som-
merlich an. Doch da kommt ein kräftiger Windstoß und läßt einen frie-
rend zusammenfahren.

Wie ein feuriger roter Ball geht gegen 5 Uhr die Sonne unter und
taucht den Himmel in eine Symphonie von Farben, die zwischen Orange,
Rosa und Rosenrot variieren. So geht ein herrlicher Tag zu Ende. Erfrischt
an Leib und Seele kehrt man in die Stadt zurück. (dp)

Fred Tatatin.

10. Jahrgang Nr. 7

Danzig, den 18. Februar 1939

Vom Kaufmannsgehilfen zum Kupferstecher.

Lebensgeschichte eines Danziger Künstlers.
von Bruno Friedrich.

Wer hätte nicht schon einmal in dem hübschen Reisetagebuch unseres Freundes und Kupferstechers geblättert oder zumindest irgendwo in seiner Gaststube und in Wohnräumen einen der kleinen reizenden Chodowieckis gesehen! Kaum jemand aber dürfte wissen, daß Chodowiecki, der als Sohn eines Danziger Kaufmanns am 16. Oktober 1726 in der Heiligen Geistgasse das Licht der Welt erblickte, eine richtige Lehr- und Gehilfenzeit als Kurzwarenkauflmann durchgemacht hat.

Hier, liegen - seltsam genug - auch die ersten verwirklichten Anfänge seiner künstlerischen Gestaltungskraft, die später einmal nicht nur die höchsten Anerkennungen seiner Zeitgenossen verdiente, sondern auch für die Menschen unserer Tage als der klassische Kunsta Ausdruck eines der schönsten Jahrhunderte des bürgerlichen Zeitalters gilt.

Der kleine Chodowiecki, der seine Kinderzeit in einem großen Hause mit einem schönen Giebel und einem richtigen Danziger Beischlag verlebte, kam also in eine "Spezerei-handlung" in die Lehre. Im Jahre 1743 setzte er seine Lehrzeit bei einem Bruder seiner Mutter, die der Refugiés-Familie Myrer entstammte, in Berlin fort.

Zwölf Jahre hielt es Chodowiecki in dem Kurzwarengeschäft seines Lehrherrn und Onkels aus. Nebenbei beschäftigte er sich aber bis in die spätere Nacht hinein mit der Anfertigung der damals beliebten Miniaturbilder, die auf Elfenbein oder Emaille gemalt wurden und aus denen sein väterlicher Verwandter sozusagen nebenher manchen Kreuzer und Groschen nachschlug. Aber dann machte sich unser Kaufmannsgehilfe nach mühevoller Speren als Künstler selbständig. Eigenartig ist, daß er, trotzdem seine Existenz zwar nicht gefährdet, aber lange nicht gefestigt war, lebensmutig den Sprung in die Ehe wagte. Vielleicht sprach sein mütterliches Muttererbe mit, als er sich in Jeanne Barez, einer Angehörigen der Berliner Französischen Kolonie, verliebte und mit ihr einen Ehebund schloß, den er nicht bereuen sollte.

Eine Zeit geradezu unfassbaren Fleißes und Schaffens begann. Es gibt kaum einen zweiten, der sich mit solch einem Eifer an die Bewältigung zahlloser künstlerischer Aufgaben heranmachte. Emaillebilder und Minia-

Portraits, vor allem aber eine Fülle von Radierungen, Kupferstichen und Buchillustrationen, zeigte nicht nur die fruchtbringende Vereinigung von außerordentlichem technischen Können und einer ungemein geübten Beobachtungsgabe, - bei allem, was aus der Hand dieses Künstlers hervorging, sprach das Herz mit und es war nicht allein der Geist jener ruhigen Zeit, sondern das Mitgefühl eines großen Menschen, der in jeder Selbstlosigkeit oft unmerklich zu helfen verstand.

In seinem Hause in der Behrenstraße in Berlin zeigte sich Chodowiecki, der sich eines großen Freundeskreises nicht nur in der preußischen Hauptstadt erfreute, als vorbildlicher Familienvater. Einmal kam aber doch eine allerdings nur kurze Trennungszeit von seinen Lieben, als er sich selbst eine Freude machte und eine Reise nach seiner Vaterstadt Danzig antrat. 30 Jahre waren vergangen, seitdem er weder die Stadt seiner Kindheit noch seine Mutter gesehen hatte. Die Frucht dieser für heutige Verhältnisse besonders eigenartigen Reise war das bekannte Reisetagebuch mit seinen zahlreichen Bildern, die jedes für sich Dokumente des Lebens einer Zeit darstellen, die für das Danzig von heute oft merkwürdig drollig erscheint.

Wieder begann nach der Rückkehr aus Danzig die Arbeit den fleissigen Mann gefangen zu nehmen. An Aufträgen fehlte es ihm nicht und oft mußte er die komischsten Mittel anwenden, um recht früh morgens aufzuwachen. Die große Brille vor den Augen, freundlich lächelnd mit dem Stichel die Kupferplatte bearbeitend, so sehen wir ihn auf Bildern seiner Kollegen dargestellt. 1801 starb er, als draußen vor dem Fenster seines Arbeitszimmers der Februarschnee herabflockte, nachdem er vier Jahre vorher zum Direktor der Berliner Kunstakademie ernannt worden war.

Der Name Chodowiecki ist mit Danzig eng verknüpft. Erste Kindheitseindrücke waren sicher für das Schaffen dieses Mannes grundlegend und ausschlaggebend, der wie kaum ein anderer das Bild seiner Epoche einzufangen verstand und es festhielt für eine Zeit, die sich leider viel zu selten den Genuß gönnt, die Eigenart verklungener Tage nachzupfinden.

(dp)