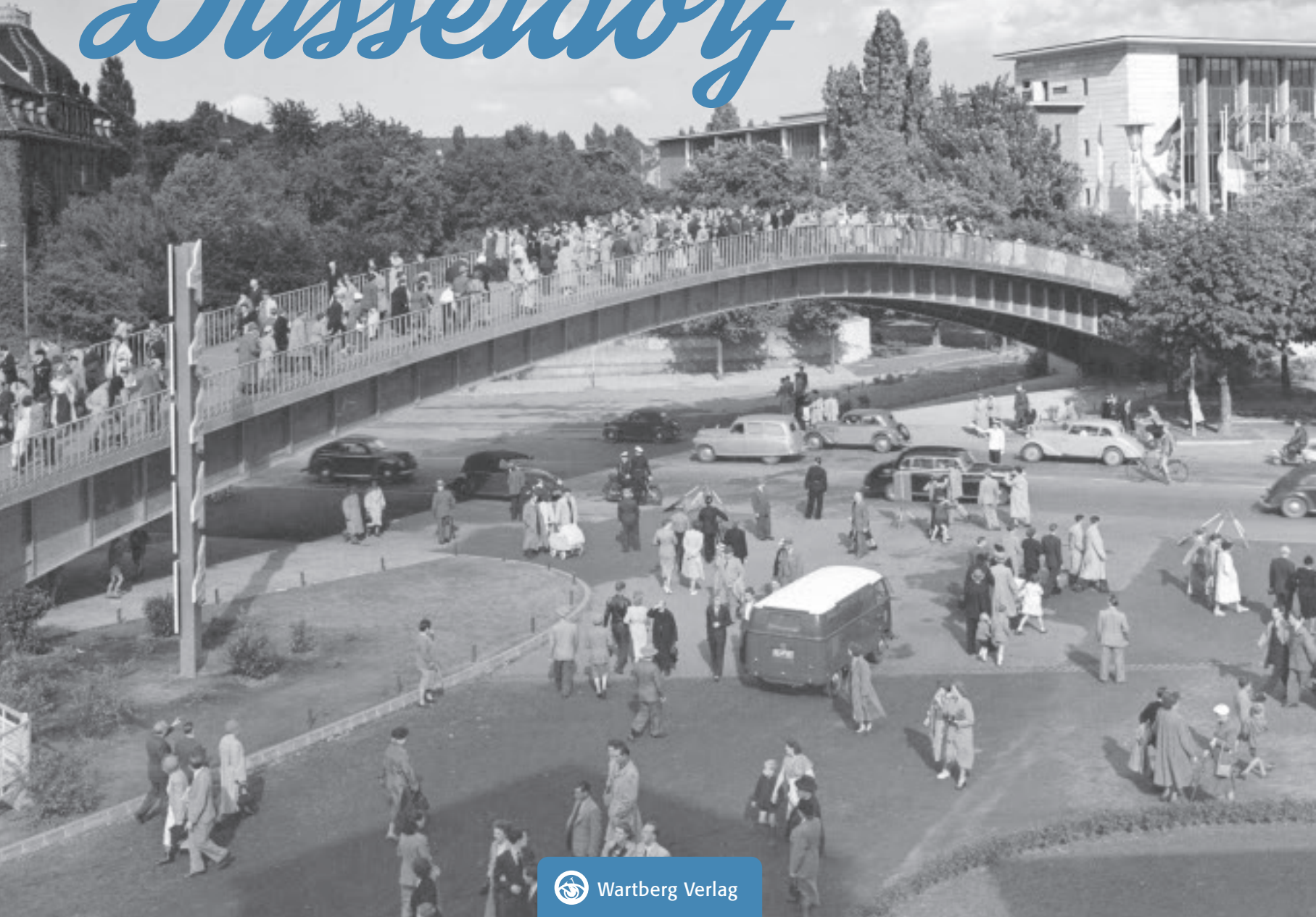


# Die junge Landeshauptstadt *Düsseldorf* in den 50er-Jahren



Stadtarchiv Düsseldorf (Benedikt Mauer, Andrea Trudewind)

Die junge Landeshauptstadt  
*Düsseldorf* in den 50er-Jahren



Wartberg Verlag



Landeshauptstadt Düsseldorf  
Stadtarchiv

Titelbild:

Die „Aluminiumbrücke“ für Fußgänger über die Cecilienallee verband bis 1967 das Messegelände rund um den Ehrenhof mit den temporären Ausstellungshallen im Rheinpark. Hier eine Aufnahme von 1953.

Titelrückseite

Verkehrspolizist an der Ecke Königsallee und Schadowstraße, 1955.

### **Bildnachweis**

Titelbild: Rudolf Eimke, Rückseite: Dolf Siebert

Bogler, Heinz: 24

Eimke, Rudolf: 7o., 17, 20, 23, 79

Garten- und Friedhofsamt: 45u.

Hartz, Hans: 43

Hatzenbusch: 37r.

Hoffmann: 56

Knobloch, Gerd: 8, 61

Landesbildstelle (LVR-Zentrum für Medien): 9, 58

Margulies, Wilhelm: 68o.

Müller, Horst: 69

Nowea: 80, 81

Ohne Angabe: 7u., 14o., 26, 28u., 32, 35u., 45o., 51, 63, 65, 67, 70, 71, 75, 84, 86, 89, 92, 93

Retzlaff, Jürgen: 49u., 60, 74

Rheinbahn: 14u., 21o.

Schirner: 52, 53

Siebert, Dolf: 6, 10, 11, 12, 13, 16, 18o., 19, 25, 27, 28o., 29, 30, 31, 33, 34, 35o., 36, 38, 40, 41, 42, 46, 47, 49o., 50, 54, 55, 57, 59, 62, 64, 66, 72, 73, 76, 77, 78, 83, 85, 87, 90, 91, 94, 95

Widder-Verlag: 68u., 82

Winter, Ernst: 15, 18u., 21u., 22, 37l., 39, 44, 48, 88

1. Auflage 2020

Alle Rechte vorbehalten, auch die des auszugsweisen Nachdrucks und der fotomechanischen Wiedergabe.

Layout und Satz: Christiane Zay, Potsdam

Druck: Griebisch & Rochol Druck GmbH, Hamm (Print Media Group)

Buchbinderische Verarbeitung: Buchbinderei S. R. Büge, Celle

© Wartberg-Verlag GmbH

34281 Gudensberg-Gleichen, Im Wiesental 1

Telefon: (0 56 03) 930 50

[www.wartberg-verlag.de](http://www.wartberg-verlag.de)

ISBN 978-3-8313-3292-2

# *Inhalt*

„Alle sollen besser leben“ – der Wiederaufbau in Düsseldorf.....	4
Altstadt.....	6
Wiederaufbau .....	13
Verkehr.....	20
Kaufvergnügen.....	32
Königsallee.....	36
Freizeitspaß .....	40
Brauchtum .....	50
Theater und bildende Kunst.....	58
Sport .....	66
Politik .....	70
Messe und Ausstellungen.....	75
Wirtschaft und Arbeit .....	83

# *„Alle sollen besser leben“ – der Wiederaufbau in Düsseldorf*

Im Düsseldorf der 1950er-Jahre trafen Kontinuitäten auf neue Herausforderungen. Natürlich konzentrierte sich die Großstadt am Rhein zunächst auf den Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg – dies gilt für den Städtebau an sich, aber auch hinsichtlich der Errichtung demokratischer Strukturen, einer funktionierenden Wirtschaft, des kulturellen Lebens und vieler weiterer Herausforderungen und Chancen, die nach dem Ende des sogenannten „Dritten Reichs“ auf der Tagesordnung standen. Hinzu kam speziell für Düsseldorf eine neue, durch die britische Militärregierung ersonnene Aufgabe, denn mit der als „operation marriage“ umschriebenen Gründung Nordrhein-Westfalens im Jahr 1946 – zu diesem Zeitpunkt noch ohne den Landesteil Lippe – wurde die Stadt zur Landeshauptstadt ernannt.

Schon seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert war Düsseldorf eine bedeutende Industrie-, Verwaltungs- und Ausstellungsstadt, zudem ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt zu Land, zu Wasser und auch in der Luft. Die bis heute so gerne kolportierte Selbst- und auch Fremdbeschreibung als „Schreibtisch des Ruhrgebiets“ suggeriert eine Produktionsferne, die keinesfalls zu halten ist. Natürlich war der industrielle Kern Düsseldorfs nicht mit dem Bergbau und den daran anschließenden Industrien in den klassischen Ruhrgebietsstädten zu vergleichen. Aber die Stahlindustrie (hier vor allem die Röhrenwerke) und der Maschinen- und Anlagenbau sowie die Metall- und Autoindustrie waren im Verbund mit der chemischen Industrie und der Glasherstellung ökonomische Schwergewichte und Arbeitgeber für Zehntausende Menschen. Zugleich hatten einige Industrieverbände in der

Tat ihren Sitz in Düsseldorf, so etwa der Stahlwerksverband, der Verein Deutscher Eisenhüttenleute und später – als Zusammenschluss mehrerer stahlverarbeitender Unternehmen – die Vereinigten Stahlwerke. Darüber hinaus war Düsseldorf seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert ein wichtiger Bankenstandort. Administrativ war die Stadt insofern von Bedeutung, als sie seit Beginn der Preußenzeit Sitz der Bezirksregierung Düsseldorf und seit 1906 eines Oberlandesgerichts war. All dies prädestinierte die Stadt am Rhein zur Übernahme weiterer Aufgaben, zumal sie zwar schwer zerstört aus dem Zweiten Weltkrieg hervorging, im Vergleich aber etwa zum benachbarten Köln doch noch deutlich mehr an intakter Bausubstanz aufwies.

Wenn in diesem Bildband eine der wichtigsten deutschen Großstädte in den 1950er-Jahren vorgestellt und durch über 100 Impressionen näher gebracht wird, dann fällt eines sofort auf: Der Wiederaufbau war seit der Währungsreform 1948 und mit dem im selben Jahr initiierten „Marshallplan“ in eine neue Phase eingetreten, hatte Fahrt aufgenommen und Schwung gewonnen. Natürlich sind zahlreiche Trümmergrundstücke und zerstörte Gebäude zu sehen, aber mit jedem weiteren Jahr schritt der Wiederaufbau unübersehbar voran.

Schon 1950 war die größte Trümmerräumung Geschichte, die allermeisten Straßen waren wieder befahrbar und neue Gebäude entstanden neben alten, oder man war dabei, alt durch neu zu ersetzen. Gegen Ende des Jahrzehnts war der Wiederaufbau zwar bei Weitem noch nicht abgeschlossen, aber nachdem mit Hochdruck an der Trümmerräumung und der Bereitstellung von

Wohnraum gearbeitet worden war – und auch in den 1960ern immer noch gearbeitet wurde – konnte man sich gegen Ende der 1950er-Jahre jenen Bereichen des Stadtbildes widmen, die zuvor nicht als vordringlich angesehen worden waren, wofür beispielhaft das Rathausareal oder Museen genannt seien. Mitgedacht wurden in jener Zeit die städtebaulichen mit dem erwartbar ansteigenden Individualverkehr erkennbaren Anforderungen an eine „autogerechte“ Stadt. Der Primat des Autoverkehrs wurde nicht angezweifelt und fand seinen prägendsten Ausdruck in der Anlage der Berliner Allee, einer vierspurigen Magistrale samt Straßenbahnlinie, die es vor dem Krieg nicht gegeben hatte und die nun parallel zur Königsallee durch ehemalige Wohn- und Geschäftsbebauung geschlagen wurde.

Dabei soll nicht verschwiegen werden, dass der Wiederaufbau Düsseldorfs städteplanerisch zu einem ganz erheblichen Teil von Architekten erdacht und realisiert wurde, die in der Nazizeit Karriere gemacht hatten und diesen nun beinahe ungestört fortsetzen konnten. Besonders prominente Personen dieser Gruppe waren der langjährige Baudezernent Friedrich Tamms, der langjährige Leiter des Stadtplanungsamtes Julius Schulte-Frohlinde und der freiberuflich tätige Architekt Helmut Hentrich. Sie und viele andere in Düsseldorf tätige oder durch städtische Aufträge versorgte Architekten konnten stilistisch ihre Karriere im NS-Staat nicht verleugnen, weshalb sich für diesen rückwärtsge wandten Baustil die beschönigende Bezeichnung „Düsseldorfer Klassizismus“ etablierte. Erst gegen Ende der 1950er fanden sie zur zeitgenössischen Architektursprache.

Das „Wirtschaftswunder“ erfasste diese Stadt mit genau jenem Branchenmix, der in den kommenden Jahrzehnten und letztlich bis heute eine der besonderen Stärken Düsseldorfs ist. Die Stadt konnte sich – anknüpfend an Erfahrungen aus dem 19. und frühen 20. Jahrhundert – zudem einen Platz in der ersten Reihe der west-

deutschen Ausstellungs- und Messestädte sichern und entdeckte den Flughafen endgültig als eine große ökonomische Chance. Einen großen Anteil am Wiederaufbau hatten auch die mehr als 100.000 Vertriebenen, die in der Stadt eine neue Heimat fanden. Als Hauptstadt des wirtschaftlichen Kernlands Westdeutschlands ließen sich hier zahlreiche Verbände und Interessenvertretungen nieder, der „Schreibtisch des Ruhrgebiets“ wurde noch größer. Auch deshalb avancierte Düsseldorf zum Ziel zahlreicher Staatsgäste der Bundeshauptstadt, die einen Besuch in Bonn mit einer Visite in Düsseldorf verbanden.

Wenn es in Düsseldorf einen Ort gibt, der mit dieser Stadt beinahe klischeehaft in Verbindung gebracht wird, dann ist dies die Königsallee. Sie war selbst in den 1950er-Jahren in der Tat so etwas wie das Schaufenster Westdeutschlands. Wenn man Luxusprodukte sehen wollte (auch wenn man sie mangels Geld meist nicht kaufen konnte), dann hier. Schon 1949 bemerkte ein amerikanischer Journalist, dass sie inmitten der zerstörten Stadt „wie ein Bazar auf dem Friedhof“ wirke und fuhr fort: „Die Läden in den übel zugearbeiteten oder eilig reparierten Häusern sind angefüllt mit Luxuswaren, die der Fifth Avenue würdig wären.“

Der Wunsch nach Normalität zeigte sich in vielen Bereichen, zudem das Bestreben, auch in der Freizeit nahtlos an die Vorkriegszeit anzuknüpfen: Das Brauchtum in Gestalt zahlreicher Vereine verabschiedete sich vom „Führerprinzip“ und lebte wieder auf, der Karneval ebenso. Kinos eröffneten neu oder wieder, der Sport kehrte zurück – ob beim Fußball mit Fortuna Düsseldorf, beim Eishockey mit der DEG oder den Galopprennen in Grafenberg.

Wenn beim Blättern in diesem Band eines auffällt, dann ist dies der große Unterschied zwischen Aufnahmen der Jahre 1950 und 1959. In diesen wenigen Jahren boomte der Wiederaufbau, der Wohlstand kehrte zurück.



# *Altstadt*



## Die Silhouette der Altstadt

Blick von der Oberkasseler Brücke auf die Altstadt im Jahr 1957. Im Hintergrund sind die Lambertuskirche, das Wilhelm-Marx-Haus und der Schlossturm erkennbar.

Das Brückengitter stammt noch aus dem Jahr der Erbauung 1898. Mittlerweile dienen Teile davon als Zaun am Kaiserteich auf der Höhe der Haroldstraße.



## Die Mühlenstraße

Die Mühlenstraße – hier auf einer Aufnahme um 1950 – ist bis heute einer der „Zubringer“ in die Altstadt. Das monumentale, 1921 fertiggestellte Land- und Amtsgericht im Hintergrund hat den Krieg recht gut überstanden. Anders sah dies bei der übrigen Bebauung aus, wobei die Stadtverwaltung die gegebenen Neubaumöglichkeiten nutzte, um unter anderem den im Vordergrund gelegenen Burgplatz zu vergrößern.



## Kurze Straße

Wie aus der Zeit gefallen wirkt dieses Bild der „Kurze Straße“ aus dem Jahr 1950. Kaum Autos, intakte Häuser – wäre da nicht ganz rechts oben die Fassade der schwer getroffenen Andreaskirche, deren Dach noch fehlt.



## Das Levenhaus

Ein Touristenmagnet ist das Leven-, Liefer- oder Löwenhaus – rechts im Bild um 1950 – nicht unbedingt. Gleichwohl sollte man es kennen, denn sein Vorgängerbau war das älteste Profangebäude der Stadt und existierte bereits, als das Dorf an der Düssel im Jahr 1288 die Stadtrechte erhielt.





## Alte Kämmerei

In Düsseldorf wurde nach dem Krieg mehr abgerissen, als nötig gewesen wäre. So auch das am Marktplatz gelegene Haus in der Bildmitte (um 1952). Es musste zugunsten seines Nachbarn weichen, denn das in mehreren Etappen errichtete „Neue Rathaus“ – heute

„Alte Kämmerei“ genannt – benötigte Platz. Umstritten war vor allem dessen Architekt Julius Schulte-Frohlinde, der im NS-Staat Karriere gemacht hatte.