Heinrich-Heine-Allee

Heinrich Heine wurde am 13. Dezember 1797 als Sohn jüdischer Eltern in der nur wenige Schritte von hier entfernten Bolkerstraße 53 geboren. Im Anschluss an seine Kaufmannszeit in Frankfurt/M. und Hamburg studierte er Jura in Bonn, Berlin und Göttingen. Er ließ sich taufen und promovierte zum Doktor jur. Seine wahre Berufung fand er jedoch auf dem Feld der Lyrik und Prosa. Er scheute dabei keine Zeitkritik. Seine polemische Einmischung führte zum Exil in Paris, wo er von 1831 bis zu seinem Tod am 17. Februar 1856 lebte. Heine blieb dabei ein deutscher Dichter, der nicht ohne Wehmut an Deutschland – und Düsseldorf – dachte und war zugleich ein Brückenbauer zwischen Franzosen und Deutschen mit europäischen Visionen. Heinrich Heine ist einer der bekanntesten deutschen Dichter und schrieb z. B.: „Buch der Lieder" mit der „Loreley"; „Neue Gedichte" mit den „Nachtgedanken"; „Deutschland. Ein Wintermärchen" und „Romanzero". Berühmt sind seine „Reisebilder" mit den Kindheits- und Jugenderinnerungen aus der Düsseldorfer Zeit in „Ideen. Das Buch Le Grand".

Zur Geschichte der Straße:
Frühere Namen der 1801 entstandenen Allee waren: Königstraße, Boulevard Napoleon, Friedrichstraße, Lindenallee, Hindenburgwall (ab 1915) und Alleestraße (vor 1915, ab 1949). Ihren heutigen Namen trägt sie seit 1963.

1898 eröffnet die Rheinbahn auf ihr die erste elektrische Schnellbahnstrecke Europas nach Krefeld. Geplant wurde die Allee mit fünf Baumreihen vom Gartenarchitekten Maximilian Weyhe im Jahr 1808, gleichzeitig riss man das alte Ratinger Tor mit der Windmühle auf seiner Mauer ab. Dafür entstanden zwei neue Torhäuschen in Gestalt dorischer Tempel als Zollstation. Die Anlage des Ratinger Tores durch Adolph von Vagedes, das aus einer Barriere mit Schlagbäumen bestand, diente als Vorbild für Schinkels „Neue Wache", Berlin und für Klenzes „Propyläen", München. Die Allee wurde nach Schleifen der Festungsmauern zur großen Flaniermeile und Paradestraße.

Wilhelm Breidenbach hat auf der Allee sein Hotel „Breidenbacher Hof" (1808-1812) von Vagedes errichten lassen. Zu Beginn der industriellen Entwicklung war der „Hof" ein gesellschaftlicher Mittelpunkt, seit Anfang des 20. Jahrhunderts Treff von Prominenz: Zar Alexander II, Bismarck, der Schah, Robert und Clara Schumann, Otto Reutter und viele mehr.

1831 hatte an der Allee das Königliche Gymnasium seinen Sitz, das dem Warenhaus Tietz, heute Galeria Kaufhof (erbaut durch Josef Olbrich, 1907-1909), zur Kö ausweichen musste. Im Revolutionsjahr 1848 erlebte der Grabbeplatz, direkt an der Allee, das deutsche Einheitsfest. Rund um eine extra errichtete Germania-Figur versammelten sich Bürger, Fahnenträger, Künstler, Turnvereinsmitglieder und Schützen. 1873-1875 wurde an der Stelle des jetzigen Opernhauses das Stadttheater errichtet. In diesem Gebäude residierte nach dem 2. Weltkrieg der Landtag. 1881 war die Städtische Kunsthalle eröffnet worden. Ihren Eingang zur Allee schmückten die vier Karyatiden – weibliche Figuren, die bei antiken Bauwerken Säulen oder Pfeiler ersetzen. Sie stehen heute an der neuen Kunsthalle.

Denkmäler von Moltke, Kaiser Wilhelm und Bismarck zierten früher die Allee. Immer wieder war sie Schauplatz politischer Demonstrationen oder Aufmärsche z.B. gegen das Dreiklassen-Wahlrecht. Auf den Stufen des Stadttheaters sollte 1923 unter französischer Besatzung die „Rheinische Republik" ausgerufen werden.

Mit dem Abholzen der riesigen Bäume verlor die Heine-Allee von ihrem Flair. Grund war der U-Bahn-Bau, 1968 vom Rat beschlossen. 1979 erfolgt der erste Spatenstich. Hierfür wurde das Jugendstil-Gebäude Carsch-Haus Stein für Stein abgetragen, nummeriert und etwas weiter östlich wieder aufgebaut! Der Heinrich-Heine-Platz erhielt dabei auch den Musik-Pavillon, der bereits früher diesen Ort zierte. 1984 eröffneten unter der Allee die Flinger- und die Bolker-Passage, heute Heinrich-Heine-Galerie. Die erste U-Bahn fuhr im Mai, die letzte Straßenbahn im Juli 1988 über die Heinrich-Heine-Allee.

Radierung: Ludwig Emil Grimm, 1827 (Heinrich-Heine-Institut)
Foto: Heinrich-Heine-Allee (Rheinbahn-Archiv)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Landtag (Kniebrücke, Apollo-Platz)

Am 6. März 1969 feierten die Düsseldorfer das Richtfest der Rhein-Kniebrücke. „Knie", weil der Rhein hier eine scharfe Biegung macht und damit, einzigartig für den ganzen Rheinlauf, eine Kurve in nordwestlicher Richtung. Die Brücke wurde am 16. Oktober 1969 dem Verkehr übergeben.

Das Landtagsgebäude entstand nach Plänen von J.C. Raschdorff (von 1876 bis 1880) und wurde für den Rheinischen Provinzial-Landtag zum langjährigen Domizil. Kurz zuvor hatte Oberbürgermeister Hammers das Gelände am „Lohpol" (jetzt Kaiserteich / Schwanenspiegel) für eine Bebauung kostenlos zur Verfügung gestellt, um die Abwanderung der Provinzialstände zu verhindern.

Der Landtag wanderte fast 100 Jahre später (1988), während der 700-Jahr-Feier der Stadt und genau am 42. Jahrestag des NRW-Landtages, vom Ständehaus-Gebäude zum Rhein, zwischen Kniebrücke und Rheinturm. Im alten Landtagsgebäude befindet sich nun mit dem „K21" das neueste Kunstmuseum der Stadt, einer Abteilung der Kunstsammlung NRW mit Werken des 21. Jahrhunderts.

Das mächtige, Amphitheater-ähnliche Landtagsgebäude wurde nach Plänen der Architekten Eller, Maier, Moser, Walter und Partner gebaut. Alles in dem Gebäude – sogar der Lift – ist als Kreis oder Kreisbogen konzipiert. Heute ist der Gebäudekomplex umringt vom Neubau „Stadttor" (Sitz des Ministerpräsidenten), vom Innen-, vom Sozial- und Wirtschaftsministerium, von Fernsehturm und WDR.

„Roncallis Apollo Varieté" am Apollo-Platz, wie eigentlich die Haltestelle auch heißen könnte, wurde nach rasant kurzer Bauzeit am 17. Oktober 1997 unter der Kniebrücke eröffnet. Die Varieté-Tradition des alten Apollo-Vielzwecktheaters an der Königsallee (1899-1959) wird nun erfolgreich von Bernhard Paul (Roncalli-Circus) und hochklassigen Artisten aus aller Welt fortgeschrieben.

An der stark belebten Rheinufer-Promenade hat Düsseldorf mit dem Landtag ein weiteres Baujuwel erhalten, das neben den erwähnten Gebäuden, dem jahrhundertealten Hafen und den Gehry-Bauten zum Muss eines Düsseldorf-Besuchs geworden ist.

Bild: Kniebrücke kurz vor der Eröffnung
Bild: Kniebrücke mit Rheinbahnbus in den 70er Jahren
(Rheinbahn-Archiv)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt
Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Belsenplatz

Nach der Eingemeindung der Bürgermeisterei Heerdt im Jahre 1909 wurde im August des gleichen Jahres der ehemalige Bahnhofsvorplatz in Belsenplatz umbenannt. Die Bahnstraße, die es in Düsseldorf schon gab, bekam gleichzeitig ihren neuen Namen Belsenstraße.

„In den Belsen" hieß niederdeutsch soviel wie inmitten von Pappel- oder Espen-Bäumen (= Belse).

Der fast dreieckige Belsenplatz trennt das alte Oberkassel vom Rest des Stadtteils. Hinter dem gutbürgerlichen beginnt der industrielle Teil. Nach dem Brückenbau 1898 wurde der Bahnhof von den Rheinwiesen hierher verlegt.

Im Anschluss an die seit 1851 bestehende Eisenbahnlinie Oberkassel-Neuss, die aber ab 1902 nur noch dem Güterverkehr diente, entstanden entlang der Hansaallee ein Elektrizitätswerk der Rheinischen Bahngesellschaft, Fabriken für Maschinenbau, für Werkzeuge, für Kühlschranke, für Autoteile und vieles andere.

1899 hatte sich die Rheinbahn das Monopol auf die Versorgung von Heerdt und Oberkassel mit Gas und Strom gesichert. Das Bahngelände ließ sich hervorragend dafür nutzen. Neben einem Straßenbahndepot, einem Ausbesserungswerk und einem Gaskessel baute sie dort ein Kraftwerk. Mit einer Ziegelei sicherte sich die Gesellschaft dort sogar eine Zeit lang das Monopol für Baustoffherstellung.

In den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Oberkasseler Bahnhof für kurze Zeit als Personenbahnhof wiederbelebt.

Seit 1971 hat die Rheinbahn ihre Hauptverwaltung auf der Hansaallee, nachdem sie bis in die 20er Jahre am nahen Belsenplatz ansässig war. Das ehemalige Bahnhofsgebäude präsentiert sich heute renoviert als Blickfang des Platzes und nicht nur die neue Gastronomie „Alter Bahnhof" soll frischen Schwung und Leben auf den Belsenplatz bringen.

Bild: Belsenplatz
(Rheinbahn-Archiv)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt
Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Oberbilker Markt

Ur-Oberbilk bestand aus einigen Gehöften des Ortes Bilk und wurde 1384 in die Stadt Düsseldorf eingemeindet. Etliche Gehöfte wurden beim Bau der Befestigungsringe Düsseldorfs „niedergelegt" (abgerissen). Im ausgehenden 19. Jahrhundert nahm sich die Industrieentwicklung viel Oberbilker Terrain als spottbilliges Bauland, um hier größere Fabrikgelände zu errichten. Oberbilk verzeichnete demnach in den 30er Jahren auch einen Arbeiteranteil von etwa 59 Prozent der Bevölkerung.

Unter den Fabriken befanden sich u.a. Stahl- und Röhrenwerk Reisholz, Rohrleitungsbau GmbH Kahle, Werkzeug-Maschinenfabrik Schiess AG, Hoefel-Brauerei AG, De Limon Fluhme und Co., Phoenix-Rheinrohr AG, die Vereinigten Kesselwerke, Piedboeuf (Röhrenwalzwerk und Dampfkesselfabrik), die Belgier Richard (Puddelstahlwerk) oder Schlüter Schleifmaschinen.

Als Vorläufer eines großen städtischen Krankenhauses wurde zwischen Hauptbahnhof und Oberbilker Stahlwerk 1896 ein Baracken-Krankenhaus errichtet.

Planlos waren Arbeiter-Wohnbauten und Fabriken errichtet, Erholungsstätten für die Arbeiterfamilien aber fast ganz vergessen worden.

Eine der Hauptverkehrsachsen von Nord nach Süd war die Kölner Straße – als jahrhundertealte Handelsstraße zwischen Köln und Düsseldorf – und von West nach Ost die Krupp-/Werdener Straße. Dieser Verkehrs-Schnittpunkt, mit einem Markt dazwischen, sah ächzende Planwagen reicher Kaufleute, mehrspännige Postkutschen von Reisenden in Richtung Bahnhof, Fußvolk auf dem Weg zur Arbeit und so manchen Reiter in prächtiger Uniform.

Der belebte Oberbilker Markt war schon nach Verpachtung der städtischen Straßenbahn an den Unternehmer von Tippelskirch 1892 an das wachsende Straßenbahnnetz Düsseldorfs angebunden worden (noch als Pferdebahn).

Hier startete auch die Schmalspurbahn des „Benrather Netzes" über Benrath, Ohligs (Solingen) nach Vohwinkel (Wuppertal), 1910 von der Stadt Düsseldorf an die Rheinbahn verpachtet.

Die Bomben des 2. Weltkrieges löschten viele Menschenleben in diesem belebten Stadtviertel aus und zerstörten viele Straßenzüge. Die Grausamkeit des Krieges zeigte sich einmal mehr im Fall des Juden Moritz Sommer, der am Oberbilker Markt am letzten Kriegstag erhängt wurde.

Bild: Oberbilker Markt (Rheinbahn-Archiv)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Bilker Kirche

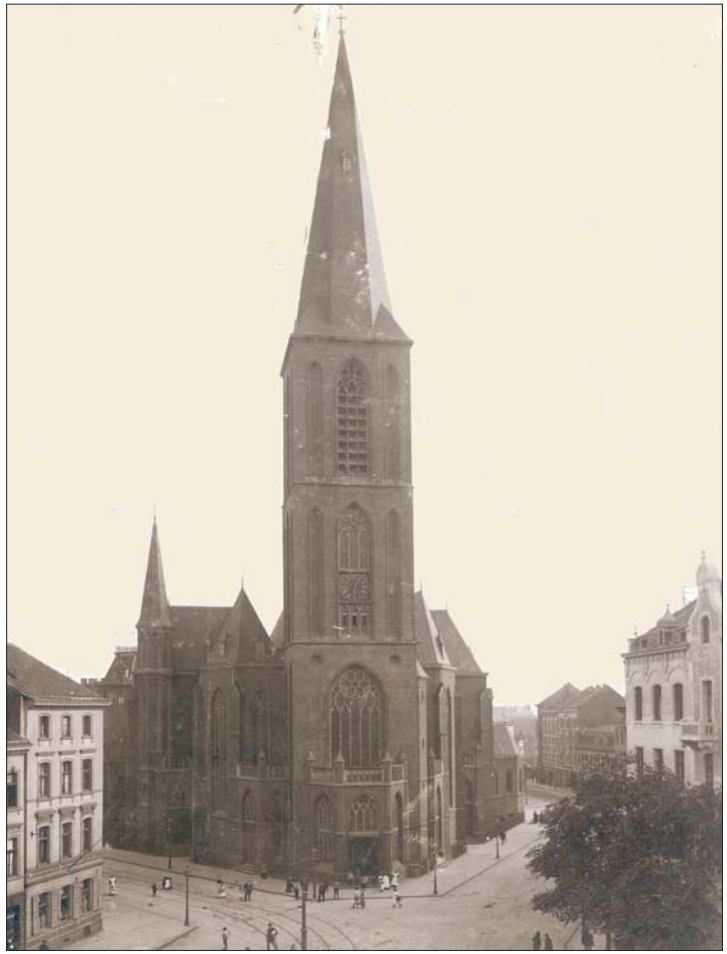
Herzog Wolfgang Wilhelm ließ im Jahre 1641 an dieser alten Wegekreuzung eine Säule aus Stein errichten, die der Gottesmutter geweiht war.

Schon 45 Jahre später baute Kurfürst Jan Wellem auf Wunsch seiner Gemahlin Maria Anna an gleicher Stelle eine kleine Kapelle zur Anbetung eines „wundertätigen Marienbildes". Diese Kapelle war der „Casa di Loreto" nachgebildet, dem Wohnhaus der „Heiligen Familie von Nazareth", das im Jahre 1295 von Engeln aus dem Heiligen Land in den Ort Loreto in den Marken (Italien) getragen worden sein soll.

Mit finanzieller Hilfe seiner zweiten Gemahlin Anna Maria Luisa legte Jan Wellem 1698 den Grundstein für eine neue Kapelle, die das „Heilige Haus von Nazareth" überbaute. Zu dieser Loreto-Kapelle zog es wahre Pilgerströme. Sie machte Düsseldorf als Wallfahrtsort alle Ehre.

Die Kapelle wurde etwa seit 1812 als Pfarrkirche benutzt und das „Heilige Haus" darin abgerissen. Von 1893 bis 1895 entstand hier der Neubau der Pfarrkirche St. Martin durch den niederländischen Architekten Alfred Tepe. 1924 war die Kirche in aller Munde, als an Pfingsten ein Sturm den Turmhelm auf die Häuser stürzen ließ. So entstand der Name der dort ansässigen Kneipe „Turmfang". Die Pfarrkirche wurde in den Kriegsjahren 1943 und 1945 stark zerstört. Die Architekten A. und W. Dickmann bezogen 1951-52 einige Außenmauern und auch die Taufkapelle in den jetzigen Neubau mit ein.

Bild links: Loreto-Kapelle
Bild rechts: St. Martin 1910
(Stadtarchiv Düsseldorf)



Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt
Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Fortunaplatz („Paul-Janes-Stadion“)

Seit den 30er Jahren ist die Fortuna am Flinger Broich zu Hause. 1912 fusionierten der SV Flingern 08 und Alemannia 1911 zur Fortuna Düsseldorf. Namensgeber war eine Brotfabrik. Das Gründungsjahr 1895 erhielt der Verein, weil später, am 15. November 1919, noch ein Zusammenschluss mit dem „Turnverein Flingern 1895“ erfolgte.

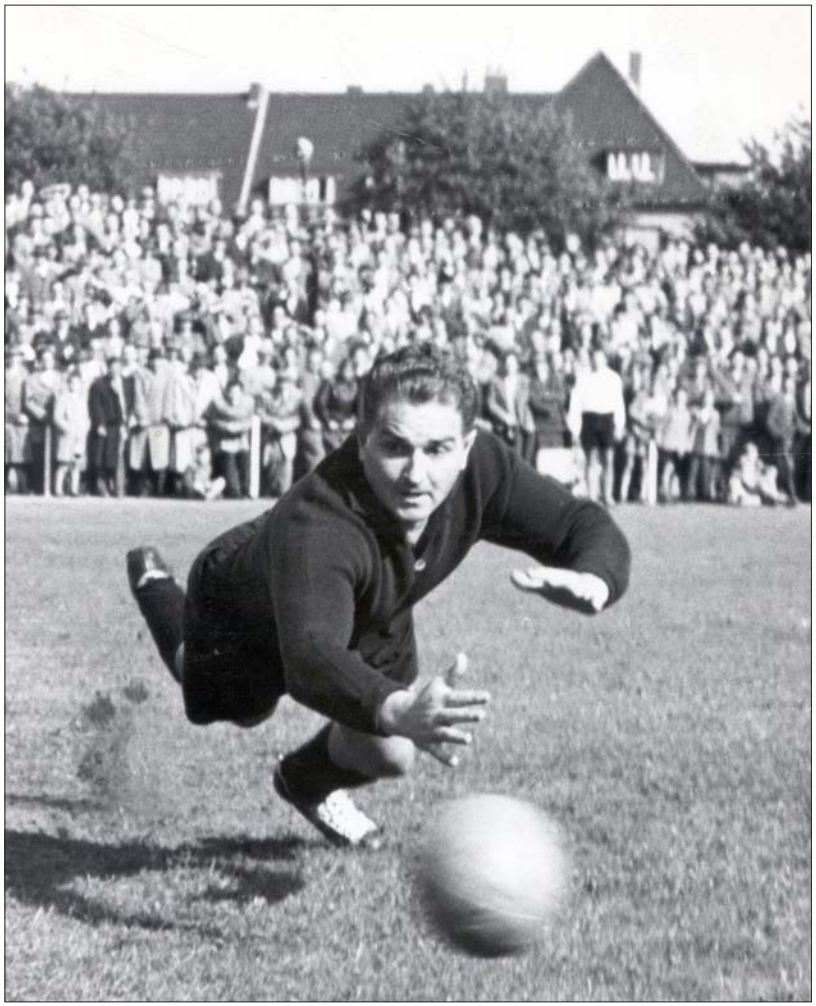
1933 wurde Fortuna Düsseldorf nach einem 3:0 Endspiel-Sieg gegen den FC Schalke 04 in Köln Deutscher Fußballmeister. Im gleichen Jahr bestand die Nationalelf im Spiel gegen Belgien fast komplett aus einer Düsseldorfer Stadtauswahl: Sechs Fortuna-Spieler und zwei Spieler aus Benrath gewannen mit 8:1. Drei Jahre später musste sich die Fortuna im Endspiel um die Deutsche Meisterschaft in Berlin dem 1. FC Nürnberg knapp mit 1:2 nach Verlängerung geschlagen geben.

Im WM-Endspiel 1954, heute gerne als „Das Wunder von Bern“ bezeichnet, stand Fortuna-Spieler Anton „Toni“ Turek als Torwart der deutschen Mannschaft zwischen den Pfosten. Rundfunkreporter Herbert Zimmermann bedachte ihn in seiner Live-Reportage vom Finale mit den Worten: „Toni, du bist ein Teufelskerl! Toni, du bist ein Fußballgott“. Toni Turek war fast 27 Jahre, von September 1950 bis April 1977, Mitarbeiter, später Leiter der Registratur der Rheinbahn.

Paul Janes, der Namensgeber des Stadions am Flinger Broich, war lange Zeit deutscher Rekord-Nationalspieler mit 71 Berufungen. Andere berühmte Namen waren Erich Juskowiak, Jupp Derwall, Reiner Geye, Gerd Zewe (440 Bundesliga-Einsätze), „Pitter“ Meyer, „Mattes“ Mauritz sowie die Allofs-Brüder Klaus und Thomas, von denen ersterer 1979 im Trikot der Fortuna Torschützenkönig der Bundesliga wurde.

Ebenfalls 1979 feierte die Fortuna mit dem Einzug ins Europapokal-Endspiel der Pokalsieger in Basel gegen den FC Barcelona einen ihrer größten Erfolge vergangener Tage. Das Spiel ging unglücklich mit 3:4 nach Verlängerung gegen den haushohen Favoriten verloren. Die Fortuna-Fans konnten sich in jenem Jahr jedoch mit dem Gewinn des DFB-Pokals trösten, welcher im folgenden Jahr sogar erfolgreich verteidigt werden konnte. Ein Kunststück, das erst 22 Jahre später wieder von einer Mannschaft vollbracht wurde.

Bild links oben: Paul Janes
Bild rechts: Toni Turek
(Stadtarchiv Düsseldorf)



Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211.363929 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Königsallee (Steinstraße)

Mit dem Frieden von Lunéville 1801 schlug die Geburtsstunde unserer weltbekannten Königsallee. In den Jahren 1802 bis 1804 schufen Hofbaumeister Huschberger, Gartenmeister Weyhe und Wasserbaumeister Bauer anstelle der Festungsbauwerke einen Stadtgraben, der über 30 Meter breit, 5 Meter tief und fast 1.000 Meter lang ist und auch heute noch das Auge erfreut.

Als öffentliche Promenade mit mehreren Reihen von Bäumen hieß diese damals an der östlichen Stadtgrenze liegende Straße „Allee außerhalb der Stadt".

Zwei Brücken über dem Stadtgraben waren mit Zollposten versehen. Am Südende der Königsallee befanden sich 1838 mit der ersten Eisenbahnlinie in Westdeutschland die Bahnhöfe der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (auch Elberfelder Bahnhof genannt) und ab 1845/46 der Köln-Mindener Eisenbahn. Die Königsallee war zu dieser Zeit eine „Lebensader" mit regem Ausflugs- und Promenierverkehr, mit eiligen Reisenden, schneidigen Soldaten und Offizieren, Café- und Hotelgästen und Besuchern der Posthalterei, des späteren Telegrafenamtes.

Spätere Namen des Straßenteils östlich des Grabens waren „Neue Allee", „Mittel-" oder „Kastanienallee" – bis zu jenem legendären „Pferdeäpfel-Attentat" im Jahre 1848: König Friedrich Wilhelm IV. soll hier mit Pferdeäpfeln beworfen worden sein, als er im Revolutionsjahr, vom südlich gelegenen Bahnhof kommend, zum Schloss Jägerhof fahren wollte.

Genaue Hergänge lassen sich nicht rekonstruieren. Tatsache aber ist, dass 1851 die „Kastanienallee" in „Königsallee" umbenannt wurde, um das Königshaus wieder gnädig zu stimmen. Zu dieser Zeit war die Westseite der Allee noch nicht bebaut und trug den Namen „Kanalstrasse".

Am südlichen Ende des Wassergrabens steht der Bergische Löwe (von Philipp Harth 1963 geschaffen). Am Nordende ist der Tritonenbrunnen (1902 von Fritz Coubillier) ein bekanntes Kö-Denkmal.

Die Königsallee war es auch, über die am 6. Februar 1876 die erste Straßenbahn Düsseldorfs rollte, noch mit „Hafermotor". Sie führte vom Burgplatz zum damals zentralen Bergisch-Märkischen Bahnhof am Graf-Adolf-Platz. Doch schon bald reichte eine Pferdestärke nicht mehr aus: Mit dem Industriezeitalter und seinen technischen Entwicklungen wuchs die Bevölkerungszahl rasant an. Um die vielen Menschen zu befördern und die immer länger werdenden Strecken zu den Vororten zu bewältigen, stieg die Straßenbahngesellschaft 1900 auf elektrischen Antrieb um. Nun steuerten zwei Linien – 1 und 10 – den Prachtboulevard an. Die Linie 1, die zwischen dem Rather Bahnhof und Benrath pendelte, wurde nach 1951 über die Breite Straße geleitet. Wer nach wie vor gemütlich aus der fahrenden Bahn heraus das Treiben auf der Flaniermeile beobachten wollte, musste in die Linie 10 umsteigen, die das Stadion mit dem Stadtteil Eller verband. Damals herrschte in den Straßen Düsseldorfs schon heftiges Baufieber: Seit 1947 wurden die Straßenzüge umstrukturiert und erweitert, um den immer stärker zunehmenden Pkw-Verkehr fassen zu können.

Eine der neuen, großzügig angelegten Straßen war die parallel zur Königsallee verlaufende Berliner Allee, geplant als breite, leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung für den Durchgangsverkehr. Am 16. Juli 1955 fuhr um 4.51 Uhr die erste Straßenbahn über die neue Straße, am Vorabend um 23.22 Uhr die letzte über die Königsallee. Geschmückt und überfüllt rollte sie hinter der Musikkapelle der Rheinbahn her, begleitet von nebenher schreitenden Menschen.

Seit 1988 macht die Rheinbahn hier erneut Station – allerdings eine Etage tiefer, unter der Kö. Wie vor fast 130 Jahren mit der Pferdebahn ist Düsseldorfs berühmter Boulevard wieder mit der unterirdischen Stadtbahn über die Haltestelle „Steinstraße / Königsallee" erreichbar.

Heute ist die Kö Shopping-Ereignis und Ausdruck eines bestimmten Lebensgefühls, mit hochklassigen Geschäften, edlen Einkaufszentren und den Banken auf der Westseite.

Bild: Historische Straßenbahn vor der Kaufhof Galeria an der Kö (Rheinbahn-Archiv)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Prinz-Georg-Straße

Mit diesem Straßennamen wurde dem Sohn des im Schloss Jägerhof residierenden Prinzen Friedrich von Preußen ein Denkmal gesetzt. Prinz Georg von Preußen war ein langjähriger Protektor des St.- Sebastianus-Schützenvereins und vermachte dem Historischen Museum in Düsseldorf einige wertvolle Sammlungen. Er wurde 1826 in Düsseldorf geboren und starb 1902 ebenfalls hier.

Die Straße bekam im Oktober 1888, also noch zu Lebzeiten des Prinzen, diese Benennung. Sie verläuft beidseitig der begradigten nördlichen Düssel und war um die Jahrhundertwende mit herrschaftlichen Villen und Jugendstilhäusern bebaut.

An der Ecke Bagelstraße erhebt sich der Bau der katholischen St.-Rochus-Kirche, der von Josef Kleesattel 1896 errichtet und im Kriegsjahr 1943 bis auf die Grundmauern zerstört wurde. 1953 begann der Neubau unter dem Architekten Schneider-Esleben, der einen runden Zentralbau schuf, dem der Volksmund den Namen „Halleluja-Gasometer" gab.

Zur Ecke Stockkampstraße hin stand das ehemalige Hauptstaatsarchiv, vormals Königliches Staatsarchiv. Daneben befand sich die Realschule Prinz-Georg-Straße, die heute die Clara-Schumann-Musikschule beherbergt. Davor waren hier die Landesbildstelle Rheinland und die freie Theaterszene im „Theaterhaus" (das seinerseits wiederum Nachfolger des VHS-Filmforums war) als Mieter zu finden.

Eine Gedenktafel an Haus Nr. 96 erinnert an das Grauen hinter schönen Hausfassaden in dieser Straße. Denn hier befand sich das Gestapo-Hauptquartier der Nazis, in dem zahlreiche Opfer gefoltert und von hier in den Tod in die Konzentrationslager geschickt wurden.

Bild: Prinz-Georg-Straße um 1909
(Stadtarchiv Düsseldorf)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt
Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Pempelforter Straße

„Pempelfort“ soll schon 1288 bei der Stadterhebung Düsseldorfs ein fester Begriff für diese Gegend rund um die Besitztümer des Rumpold von Pempelfort (Tempelfort) gewesen sein. Eine Furt durch die Düssel machte diesen Ort einprägsam für so manchen, der hier auf die andere Bachseite gelangen wollte. 1914 wurde das Gebiet von der Duisburger Straße bis zur Rochusstraße in „Alt Pempelfort“ umbenannt.

1666 stiftete die Bürgerschaft die Rochus-Kapelle, nachdem die schwere Pest vorüber war, die jedoch 1668 und 1669 wiederkehrte. Der Hof der Familie von Pempelfort wurde seelsorgerisch von der Gemeinde Derendorf versorgt.

Als einer der ersten, wenn auch glücklosen Großindustriellen wurde in Pempelfort in den 1750er Jahren Heinrich Kirschbaum bekannt. Er gründete hier eine Tuchfabrik und eine Färberei.

In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts befand sich die Richtstätte mit dem Galgen auf den Pempelforter Geisten, zwischen Jägerhof und Düsseltal, in der Nähe des Wehrhahns.

Einen weithin bekannten „Musensitz“ bildete der Wohnsitz der Brüder Jacobi in Pempelfort, heute der „Malkasten“, mit seinem wunderschönen kleinen Park. Hier waren die Großen der Literatur und der Philosophie zu Gast: Goethe, Herder, Humboldt, Wieland, Hamann, Heinse oder Iffland.

Bei Goethe findet sich auch eine Erwähnung des „Pempelforter Zirkels“ oder auch „Jacobikreis“ genannt: „In dem nicht weit entfernten Düsseldorf wurden fleißig Besuche gemacht bei Freunden, die zu dem Pempelforter Zirkel gehörten; auf der Galerie war die gewöhnliche Zusammenkunft.“

Der Name Jacobi steht auch für eine Zucker-Raffinerie, die auf dem heutigen Malkasten-Parkgelände stand. Gleich neben dem Malkasten steht das Schloss Jägerhof mit seinem „Goethe-Museum“, das in seiner Geschichte Politiker, Militärs- und Verwaltungsbeamte beherbergte. Eine Künstlerfarben-Fabrik auf der Pempelforter Straße rundet das Bild des Stadtteils ab: ein Ort der Begegnung von Muse und Weltgeschehen, von Bürgertum und Industrie-Pioniergeist. Zwischen Rheinpark und Derendorfer Güterbahnhof gelegen, bietet dieser Stadtteil inmitten der Metropole so manche Oase zum Verweilen.

Dagegen ist die Ecke Pempelforter Straße/ Am Wehrhahn / Kölner Straße eine der verkehrsreichsten Stellen in Düsseldorf, an der auch die längeren Straßenbahnlinien der Rheinbahn ihre wichtigen Umsteigepunkte haben.

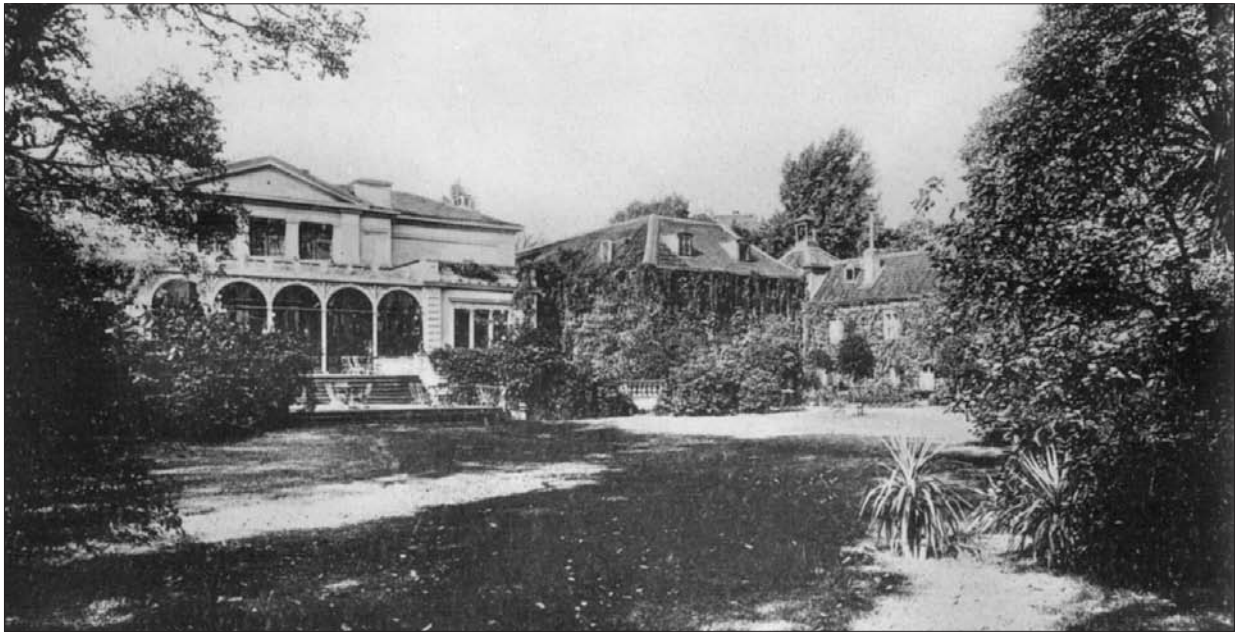


Bild: Malkastenpark (Stadtarchiv Düsseldorf)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Moorenstraße (Moorenplatz)

Von 1862 bis 1883 war der Professor und Geheime Medizinalrat Albert Mooren Augenarzt an der Städtischen Augenklinik. Er gilt als Begründer der „modernen Ophthalmologie" (Augenheilkunde). In Europa hatte diese Klinik in der Ratinger Straße – heute das Gerichtsgelände – einen hervorragenden Ruf.

Mooren führte während seiner Arztlaufbahn über 25.000 Operationen durch. 1898 erhielt er die Ehrenbürgerschaft der Stadt und 1908 wurde die Straße zwischen Witzel- und Himmelgeister Straße nach ihm benannt.

Albert Mooren starb am 31. Dezember 1899. Der „General-Anzeiger für Düsseldorf und Umland" vom 3. Januar 1900 schreibt über ihn: „Unsere Stadt hat in ihm einen der berühmtesten Bürger verloren, die Wissenschaft, speciell die Augenheilkunde, einen ihrer hervorragendsten Jünger. Herr Geheimrath Mooren hatte als Augenarzt europäischen Ruf, den er sowohl seiner practischen Erfahrung, wie seiner litterarischen Thätigkeit in seinem Sondergebiete verdankte. Er stammte aus Oedt, besuchte das Gymnasium in Köln und die Universitäten Bonn und Berlin, wo er einer der besten Schüler des berühmten Augenarztes Graefe war. Nach beendetem Studium ließ er sich in seinem Geburtsorte nieder, siedelte aber nach einigen Jahren nach Düsseldorf über. Hier wurde er 1862 an die Spitze der städtischen Augenheilanstalt berufen. Besonders zahlreich kamen Mooren solche Erkrankungen zu, die chirurgische Eingriffe erforderten.

Auf die vielfältige Beschäftigung Moorens mit unfallverletzten Augenkranken aus dem Arbeiterstande ist sein Buch über die Sehstörungen und Entschädigungsansprüche der Arbeiter zurückzuführen. Von Interesse ist darin die Einführung, in der Mooren die Wandlungen schildert, welche während der letzten drei Jahrzehnte in dem Verhältnisse zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern in dem rheinischen Industriebezirke vor sich gegangen sind. Neben seinem Ruf als Augenarzt steht aber gleich groß sein Ruhm als Mensch; er war ein edler, lauterer Charakter und besaß ein warmes Herz für die Armen und Elenden. Unzähligen ist er ein Wohltäter gewesen."

Bild links: Albert Mooren
Bild unten: Augenklinik Moorenstraße
(Stadtarchiv Düsseldorf)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt
Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Fürstenplatz (Fürstenwall)

Der Fürstenwall verläuft durch die Stadtteile Unterbilk und Friedrichstadt. Er bekam seinen Namen 1913, nachdem diese Strecke schon 1888 mit Fürstenwallstraße bezeichnet worden war. Das Gleiche gilt für den Fürstenplatz, 1903 benannt, vorher 1897 Fürstenwallplatz, davor Platz im Zuge der Pionierstraße.

Mit dem Namen wird an die Ausführung der Befestigungsanlagen der Neustadt unter Johann Wilhelm II (Jan Wellem) erinnert. Südlich des Fürstenwalls verlief die Umwallungslinie, die am Ständehaus über den Graf-Adolf-Platz führte.

Am Rheinpark Bilk, am Stadttor, stand das VHS-Studiengebäude Nr. 5 mit Hochhaus und Hörsaal, in der früheren Nr.1 befand sich um die Jahrhundertwende eine „Irrenanstalt". Am Jürgensplatz steht das geschichtsträchtige Polizei-Präsidium, das allerdings auch für unrühmliche Zeiten Düsseldorfs während der Willkürherrschaft der Nazis steht.

An der Ecke Florastraße steht ein großer Schulpalast, der in Romanen von Spoerl Geschichte machte, z.B. in „Die Feuerzangenbowle" („Wat is en Dampfmaschin'? – Da stelle mer uns janz dumm. Dat fällt uns ja nit schwer."). Der Verfasser Heinrich und sein später ebenfalls schriftstellernder Sohn Alexander Spoerl gingen hier auf die Oberrealschule. Die Albrecht-Dürer-Schule, vorher die Peter-Behrens-Werkkunstschule, bildet hier Drucker aus.

Der Kirchplatz bietet mit seinem kleinen Markt einen Moment des Verweilens zwischen Bank- und Versicherungsgebäuden. Über die belebte Verkehrsachse Corneliusstraße geht es Richtung Fürstenplatz, dort befindet sich Haus Nr. 198, auch als „Judenhaus" bezeichnet. Hier wurden Juden zwangsweise einquartiert, bevor man sie zu Tod und Elend in die Konzentrationslager schickte.

In diesem an die Industriegebiete angrenzenden Stadtteil galt der Fürstenplatz über 100 Jahre als grüne Lunge. Heute, nach großem Umbau, gibt es viele Spiel- und Verweilmöglichkeiten. Parkplätze, Papier- und Müllentsorgung sind in den Untergrund verbannt. Der große Industriebrunnen ist nach seiner Verlegung vom Rheinufer hierher (1926) das bekannteste Wahrzeichen des Platzes. Geschaffen hat dieses Denkmal mit „Vulkan", Bergmann und Hüttenarbeiter im Lendenschurz der Bildhauer Fritz Coubillier. Enthüllt wurde es 1913 vor dem ehemaligen Kunstausstellungspalast.

Bild links: Figur vor dem Brunnen
Bild rechts: Brunnen Fürstenplatz
(Stadtarchiv Düsseldorf)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Graf-Adolf-Platz (Graf-Adolf-Straße)

Dieser Verkehrsknotenpunkt in der südlichen Innenstadt (mit der ersten Ampelanlage Düsseldorfs) erhielt seinen Namen im Jahre 1891. In den Jahren 1933 bis 1945 trug er den Namen Hitlers.

Die Graf-Adolf-Straße wurde 1893 benannt. Sie hatte den gleichen Verlauf wie die Eisenbahngleise, die zu den beiden Bahnhöfen der Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Eisenbahn führten. Die ersten Fahrten waren eine Sensation. Ein Bauer auf dem Streckenabschnitt in Richtung Erkrath wird beim Anblick des ersten Dampflokzuges 1838 mit folgendem Satz zitiert: „E Pähd setzt doch dren!"

Der Namensgeber Graf Adolf V von Berg erhob nach der Schlacht bei Worringen (5. Juni 1288) die kleine Ortschaft „Dusseldorp" am 14. August zur Stadt. Ihm setzen Platz und Straße ein Denkmal. Unweit steht der Bergische Löwe, das Wappentier der Herrscherfamilie von Berg – daher der Begriff Bergisches Land.

1891, nach dem Bau des Zentralbahnhofes (Hauptbahnhof), wurde der Platz erweitert. 1902 entstand im südlichen Teil ein kleiner Garten mit der Statue der „Ballwerferin" des Bildhauers Walter Scott.

Heute brausen täglich über 45.000 Autos über den Graf-Adolf-Platz. Alte Fotos zeigen ein beschauliches Plätzchen mit Droschken, Pferdebahnen und viel Grün. Hier siedelten sich auch schon früh Hotels an, der Europäische Hof, das Telegraphenamt, die Oberpostdirektion und eine der ersten „Filmvorführungslokalitäten" in Düsseldorf.

Der Fernbahnhof und der Busbahnhof der Rheinbahn sind bestimmt noch vielen älteren Düsseldorfern im Gedächtnis. Heute erinnert noch der ovale Pavillon am Taxistand – von den Nazis am 7. Juli 1937 mit viel Pomp und Pathos eingeweiht – an frühere Zeiten. Bahnen starteten von hier aus nach Krefeld, Moers und Duisburg. Buslinien fuhren nach Solingen, Hilden, Mettmann, Gruiten, Benrath, Ohligs, Ratingen, Mülheim/Ruhr, Essen, Neuss, Grevenbroich und damit in sämtliche Richtungen rund um Düsseldorf.

Mit dem Platz hat sich in den letzten Jahren auch die Graf-Adolf-Straße stark verändert. Als wichtige Einfallstraße war sie viele Jahrzehnte lang eine Vergnügungsmeile für Generationen von Düsseldorfern und Stadtgästen. Hier gab es Theater, Kinopaläste, Varietés, Cafés und die unterschiedlichsten Architektur-Stile, bis hin zu einem „Arabischen Café".

Filmverleih- und Filmproduktionsfirmen gaben der Straße zeitweilig auch den Spitznamen „Kinematograph-Adolf-Straße" nach dem Vorläuferbegriff für Kino: „Kinematograph".

Bild: Graf-Adolf-Platz (Rheinbahn-Archiv)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Tonhalle (Ehrenhof)

Der nördliche Teil der Oststraße wurde am 7. Februar 1871 in „Tonhallenstraße“ umbenannt – eine Erinnerung daran, dass an dieser Straße eine Vergnügungsstätte in Holzbauweise stand, in der die ersten niederrheinischen Musikfeste stattfanden und in deren Garten sich die Gäste vergnügen konnten.

„Jansens Garten“, „Beckerscher Garten“ oder „Geislers Lokal“ waren einige der beliebten Ausflugsziele der Düsseldorfer „außerhalb der Stadt“ am Flinger Steinweg (heute Schadowstraße). Die Attraktivität der Veranstaltungen in der Tonhalle war ein guter Grund für den Betreiber der Pferdebahn in Düsseldorf, Leopold Boyaert, zwischen Altstadt und Tonhalle einen Linienbetrieb einzurichten.

1863 erwarb die Stadt Düsseldorf diese Vergnügungsstätte, 1889 bis 1892 wurde der berühmte „Kaisersaal“ realisiert (Kaiser Wilhelm I. gab seine Genehmigung zur Benennung des neu geschaffenen Raumes). Mit dem „Rittersaal“ und der „Glashalle“ hatte Düsseldorf in ihr einen großartigen Konzert- und Veranstaltungsbau. Im Rittersaal wurde während des Krieges „reichseigenes Getreide“ gelagert. Max Schmeling boxte hier 1924 gegen Lokalmatador Jean Czapp. Joseph Goebbels, der Propagandachef der Nationalsozialisten, sprach oft im Kaisersaal zu seinen Anhängern – bis zum 2. Weltkrieg, der die Zerstörung des Gebäudes brachte.

Seit 1951 ist das Warenhaus „Karstadt“ an der Ecke Tonhallenstraße / Schadowstraße zu finden. Nach vielen Überlegungen über eine neue Konzert-Spielstätte und einer Zusage der Stadt wurde schließlich als neue Tonhalle der südliche Abschlussbau des Ehrenhofkomplexes neben der Oberkasseler Brücke ausgewählt erbaut 1924-25 vom Architekten Wilhelm Kreis.

Im April 1933, also einen Monat früher als im ganzen Reich, wurde die Tonhalle Zeuge von Bücherverbrennungen, veranstaltet von der Hitlerjugend und dem Deutschnationalen Handlungsgehilfen-Verband. Etwa eintausend Menschen warfen hier Werke von Kästner, Heine oder Tucholsky ins Feuer.

Erst viele Jahre nach der Zerstörung der alten eröffnete 1978 die neue Tonhalle, die 1926 zur „Gesolei“-Ausstellung („Gesundheitspflege, soziale Fürsorge und Leibesübungen“) fertig gestellt worden war. Das Gebäude war bis zu dieser Nutzungsänderung eines der weltgrößten Planetarien, dessen Kuppel beweglich war und in dem man auf einer Leinwand Projektionen der Gestirne beobachten konnte. Im Planetariumssaal soll es Platz für ca. 5.000 Menschen gegeben haben, für die Kuppelkonstruktion wurde die Firma Zeiss aus Jena gewonnen.

Bild oben links: Ehrenhof/Planetarium
Bild oben rechts: Rheinhalle/Planetarium
Bild unten: Planetarium, um 1930
(Stadtarchiv Düsseldorf)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt
Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Luegplatz und Luegallee

Als großes Entrée für den Stadtteil Oberkassel gilt der Luegplatz, mit dem sich ein weiter Blick über die Luegallee in Richtung Belsenplatz öffnet. Hier verläuft auch die ringförmige Erschließung und Bebauung Oberkassels; repräsentative Beispiele sind der Kaiser-Friedrich- und Kaiser-Wilhelm-Ring.

Auf Karten aus den 1890er Jahren finden sich noch Bezeichnungen wie „Chaussee von Neuss" oder „Chaussee von Crefeld". 1909 wurde die nun „Oberkasseler Straße" nach dem Geheimen Kommerzienrat, Industriellen und Düsseldorfer Ehrenbürger Heinrich Lueg (1840-1917) benannt. Lueg hatte sich bei Ausstellungen und bei der Schaffung der festen Rheinbrücke nach Oberkassel 1898 verdient gemacht. Die Rheinische Bahngesellschaft wurde 1896 unter seiner Leitung gegründet. Er gehörte, wie andere Industrielle der damaligen Zeit auch, der Stadtverordneten-Versammlung an.

Nach dem Brückenbau wuchs die Oberkasseler Bevölkerung auf 7.500 Einwohner. Die meisten von ihnen verband mehr mit Düsseldorf als mit ihrer Heimatgemeinde, der Bürgermeisterei Heerdt, so dass 1909 vier linksrheinische Ortsteile gegen den Widerstand der Alteingesessenen eingemeindet wurden.

Die Mietshäuser an der Luegallee waren stets höher und geräumiger als andere Bauten. Beeindruckendes Beispiel dafür ist der „Kyffhäuserblock" von 1912, eine großbürgerliche Wohnanlage gegenüber der Antoniuskirche mit hochherrschaftlichen, anspruchsvoll ausgestatteten Wohnungen des Oberkasseler Architekten Gustav Utermann. Die Fassade zeigt Formenreichtum durch Säulen, Jugendstilelemente, Erkerbauten und vier unterschiedlich gestaltete Giebel.

Der Barbarossaplatz gibt der Luegallee Raum zum Flanieren. Es entstand ein Boulevard, auf dem sich eine bemerkenswerte Szene von Geschäften und Gastwirtschaften ansiedelte. 1909 bis 1910 entstand die Antoniuskirche, deren prunkvolles Inneres gegen Kriegsende weitgehend zerstört wurde.

Der Verkehr von Düsseldorf nach Oberkassel, Krefeld und Neuss hatte sich um 1900 mehr als verzehnfacht. Es gab die ersten Staus, und so wurden Verbreiterungspläne besonders für die Oberkasseler Brücke diskutiert. Der Weltkrieg stoppte vorerst solche Ideen. In den 30er Jahren kostete übrigens eine Fahrkarte von der Luegallee bis zum Martin-Luther-Platz 10 Pfennige.

Hochfliegende Pläne hatten die Nationalsozialisten. Die Allee sollte zu einer riesigen Grünanlage umgestaltet werden, in deren Hotels sich die Militärelite erholen würde. In den zwei Weltkriegen sah sie verschiedene Armeen marschieren: Hinausziehende deutsche Truppen und belgische Besatzer im Ersten Weltkrieg, französische Truppen während Düsseldorfs Besetzung 1921-25. Im Zweiten Weltkrieg machten die Amerikaner Oberkassel mehrere Wochen früher als den rechtsrheinischen Teil Düsseldorfs zu einer „kriegsberuhigten Zone".

Nach Abriss der alten Brücke 1976 kam es zu einer „großen Schiebung": Innerhalb von 13 Stunden verschob man die neue Brücke von dem Platz, an dem sie zusammengebaut worden war, über eine Distanz von 50 Metern in ihre jetzige Position.

Bild: Luegplatz
(Stadtarchiv Düsseldorf)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt
Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Leo-Statz-Platz

War der Platz auch lange namenlos, so setzte er im Mai 1980 mit seiner offiziellen Benennung zum „Leo-Statz-Platz" gleich zwei Menschen ein Denkmal: Leo Statz und seinem Cousin Erich Klausener. Das Elternhaus dieser beiden Opfer der Nazi-Herrschaft soll hier gestanden haben.

Leo Statz war einer der bekanntesten Opfer des Nationalsozialismus in Düsseldorf. Der Kaufmann wurde in Köln geboren, verbrachte aber die meisten Jahre seines Lebens in Düsseldorf. Als Vorsitzender des Karnevalsausschusses war er bei den Bürgern sehr beliebt. Noch heute lebt sein Erbe weiter im Bilker Heimatverein, bei den Düsseldorfer „Jonges" wie auch bei der Karnevalsvereinigung „Rot-Wiß".

Als Verfasser einiger Karnevalsschlager („Duze, duze, duze mich") stand er bei den Nazis unter Beobachtung. Seine Abneigung gegen den Nationalsozialismus hat Leo Statz nie verborgen. Er ging bei öffentlichen Ansprachen und in Karnevalssitzungen mit seiner Kritik so weit, dass besorgte Freunde begannen, ihn zu warnen.

1943 wurde ihm seine Haltung zum Verhängnis. In einem Gespräch mit Kriegsverletzten hatte Statz Folgenschweres geäußert: „Ihr lasst Euch Eure Knochen zerschießen und wisst nicht wofür!" Einem Beinamputierten sagte er: „Sie sind beinlos – aber nicht für Deutschland, sondern für Adolf Hitler!"

Ein enger Mitarbeiter aus Statz' Firma denunzierte ihn bei der Gestapo, die daraufhin Ermittlungen einleitete und ihn verhaften ließ. Der für seine Willkür-Urteile berüchtigte Präsident des „Volksgerichtshofes", Roland Freisler, verurteile Leo Statz am 27. September 1943 zum Tode. Die Vorwürfe lauteten „Feindbegünstigung" und „Wehrkraftzersetzung".

Viele Freunde und Bekannte baten daraufhin um Gnade für Statz und versuchten, ihn vor dem Todesurteil zu retten – leider ohne Erfolg. Kaum war das Urteil bekannt, wurden zahlreiche Gnadengesuche im Namen tausender Düsseldorfer Bürger nach Berlin geschickt, ungeachtet der Gefahr, ebenfalls verhaftet zu werden. So sehr stieß dieses Terrorurteil auf Ablehnung! Zu Allerheiligen, am 1. November 1943, ließ Freisler es trotzdem vollstrecken.

Erich Klausener, ein gebürtiger Düsseldorfer, war hoher Beamter im Reichsverkehrsministerium und zugleich Leiter in der „Katholischen Aktion", einer kirchlichen Laienorganisation in Berlin. Auf einem Katholikentag in der Hauptstadt hatte er klar seine Gegnerschaft zum Nationalsozialismus ausgedrückt, viel stärker als andere in seiner Partei „Zentrum" es getan hatten.

Wegen dieser Rede wurde Klausener am 30. Juni 1934 auf Befehl Hermann Görings von zwei SS-Leuten in seinem Büro kaltblütig erschossen, wie später aus den Akten hervorging. Denn die Nazis gaben zunächst vor, er habe sich umgebracht. Vergeblich – die Wahrheit kam ans Licht, obgleich die Nazi-Propaganda den Mord mit der „Röhm-Affäre" in Verbindung zu bringen trachtete.

Bild unten: Leo Statz (im dunklen Mantel) als Karnevalist (Stadtarchiv Düsseldorf)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211.363929 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Schloss Benrath

Die Ritter von Benrode gaben der Ortschaft Benrath im Süden von Düsseldorf ihren Namen, der als Ortsname Ende des Jahrhunderts urkundlich nachweisbar ist. Ihren Besitz traten die Ritter im 14. Jahrhundert an den Grafen von Berg ab. Die Bürgermeisterei Benrath wurde 1929 nach Düsseldorf eingemeindet.

Schon im 13. Jahrhundert soll es ein „festes Haus" und später eine übliche Wasserburg-Anlage auf dem Gelände des Schlosses Benrath gegeben haben. Dies bezeugen bei Bauarbeiten 1964 gefundene Mauerreste.

Der Benrather Sitz der Grafen, später Herzöge von Berg, diente oft als „Morgengabe" oder „Witwensitz", bis Pfalzgraf Philipp Wilhelm 1651 einen Neubau des herzöglichen Besitzes in Angriff nahm. Hierzu gehörte auch ein großzügiger Tiergarten.

Diese Schlossanlage muss man sich im Bereich der heutigen Orangerie vorstellen. Es gibt nicht viele sichere Anhaltspunkte über sie, wohl aber über das „Belvedereartige" (belvedere = hübsche Ansicht) Hauptschloss, das etwa 1666 fertiggestellt wurde. Über dessen Ausbau, Gärten, Tierbestände oder Alleen berichten zahlreiche Urkunden und Verfügungen (siehe Abbildung).

Jan Wellem, Philipps Nachfolger, ließ das Schloss mit noch mehr künstlerischen Arbeiten versehen und nutzte die Anlage als Jagdschloss. Nach seinem Tode 1719 verfiel das Gebäude und genügte nach Brand und durch Wasserschäden den Ansprüchen eines Landesherren nicht mehr. Ein Neubau war fällig; das im Wasser gelegene Lustschloss riss man ab. Die Flügelbauten blieben noch eine Zeit lang erhalten, so auch die heutige Orangerie.

Das jetzige Schloss wurde unter Kurfürst Carl Theodor durch Oberbaudirektor Nicolas de Pigage in der Zeit von 1756 bis ca. 1770 errichtet. Diese lange Bauzeit erklärt sich nicht nur durch die damaligen Techniken, sondern zum einen durch die großzügigen Gebäude und Gartenanlagen und zum anderen durch einen zweijährigen Stillstand während des Siebenjährigen Krieges.

1755 wurden die Pläne für den Neubau des Schlosses ausgearbeitet, 1756 war Baubeginn, 1762 gingen die Schlafgemächer des kurfürstlichen Paares ihrer Vollendung entgegen und 1765 konnte man die Schlossanlage im Wesentlichen als vollendet bezeichnen. 1769 endete die Arbeiten am Haupthaus, 1770 erfolgte die Möblierung. Trotzdem dauerte es noch einige Jahre, bis alle Restarbeiten erledigt waren. 1778 wurde Carl Theodor zum Kurfürst von Bayern. Schloss Benrath blieb weiterhin unbewohnt.

1804 zog Herzog Wilhelm von Bayern als Regent des Herzogtums Berg in das Schloss. Joachim Murat war der nächste Hausherr als „Statthalter" und Schwager Napoleons von 1806 - 08. Napoleon selber lehnte es 1811 bei seinem Besuch ab, im Benrather Schloss zu wohnen.

Das Herzogtum Berg kam 1815 zu Preußen und das Schloss blieb wieder viele Jahre leer. In den Sommermonaten ab 1821 und zu in der Gegend stattfindenden Manövern nahmen preußische Könige, Prinzen oder deutsche Kaiser hier Wohnsitz. 1911 verkaufte die preußische Krone das Schloss an die Gemeinde Benrath.

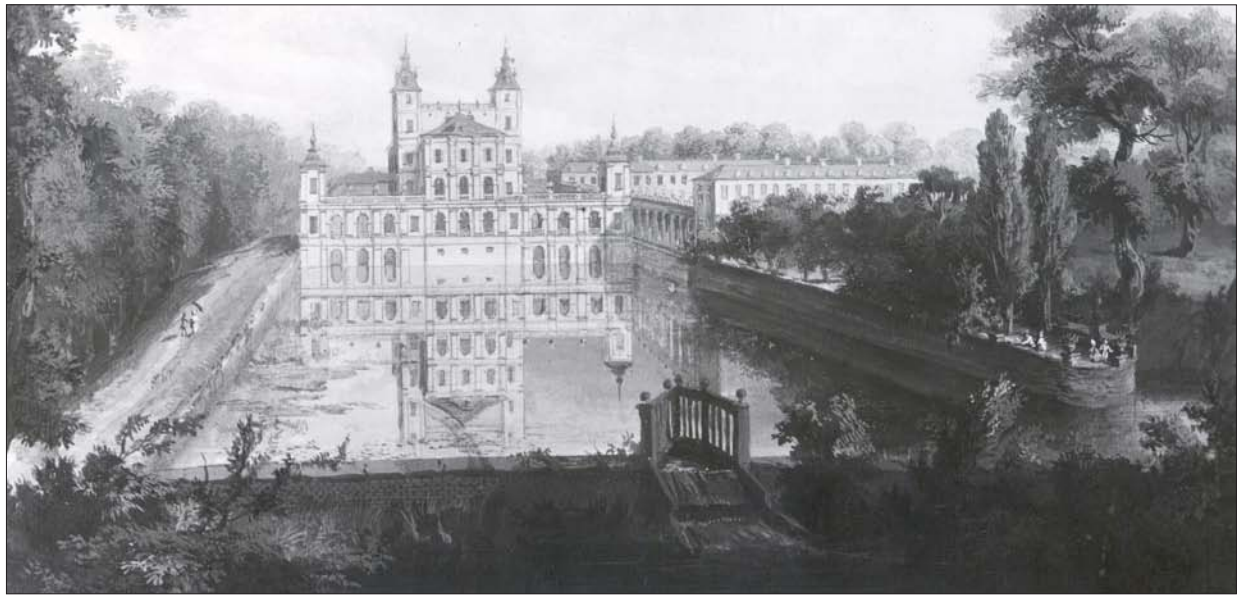


Bild: Altes Benrather Schloss (Stadtarchiv Düsseldorf)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Schloss Jägerhof

Ein erster Jägerhof ist in Pempelfort (damals vor den Toren Düsseldorfs) schon Mitte des 17. Jahrhunderts belegt. Er soll inmitten eines Tiergartens, unter anderem mit Fasanen und Bibern, gelegen haben. Kurfürst Jan Wellem (1658 -1716) ließ diesen Amtssitz der kurfürstlichen Forstverwaltung 1694 in die Nähe des heutigen Schlosses legen.

Mit dem Wegzug des Hofes nach Jan Wellems Tod verfielen Gebäude und Gelände in einen Dornröschenschlaf. Erst mit Carl Theodors „barocker Baulust" kam wieder Leben in diesen Teil Pempelforts. Sein Baumeister, Johann Josef Couven, plante einen repräsentativeren Jägerhof in der typischen Schlossgestaltung des Spätbarocks, ein dreigeschossiges Gebäude und Flügelbauten, um die der Düsselbach geleitet werden sollte. Kosteneinsparungen und heimliche Reibereien zwischen Couven und dem Architekten Pigage ließen die Arbeiten schleppend verlaufen. 1762 endlich war das Gebäude ohne Seitenflügel fertig. Um die durch mehrere Missernten (1769-71) verursachte Armut zu lindern, wurden in einer Art Arbeitsbeschaffungsmaßnahme der ältere Teil des Hofgartens und die Reitallee als öffentliche Parkanlagen erstellt. Federführend hierfür war der kurfürstliche Statthalter Graf von Goltstein. 1770 entstand dabei auch das Hofgärtnerhaus mit einem Restaurant. All dies begründet wohl auch den Ruf Düsseldorfs als Gartenstadt.

Beinahe wäre der Jägerhof während des Kampfes gegen die französischen Revolutionstruppen 1795 (wie das Hofgärtnerhaus) gesprengt worden. Der Hofgarten wurde wegen des Holzbestandes reichlich geplündert. Er diente dann als Lazarett und Nachtlager für die Schanzarbeiter der Franzosen und blieb bis zum Besuch Napoleons 1811 in einem bedauernswerten Zustand.

In aller Eile wurde 1811 alles renoviert und ausgestattet, denn vier Tage lang waren der Kaiser und seine Gattin Marie Louise zu Besuch. Dem Staatssekretär Graf Roederer soll es nach diesem Besuch zu verdanken sein, dass aus einem Brief heraus, den er seiner Frau geschrieben hatte, der Name „Klein-Paris" geboren wurde.

Nach dem Wiener Kongress 1815 fiel das Rheinland an Preußen. Den im Schloss Jägerhof residierenden Angehörigen des preußischen Königshauses war der Bau zu klein, daher setzten sie nun viel später die Pläne Couvens und von Vagedes' mit den Seitenflügeln um. Von den Preußen als Adelssitz zu klein und unangemessen empfunden, wurde das Gebäude mit rückwärtigem Garten veräußert.

1909 kaufte die Stadt „zähneknirschend" das Gelände, damit nicht auswärtige Interessenten zum Zuge kamen. Ein Versuch, es kostendeckend als Bauland weiterzuverkaufen, scheiterte zwar an Protesten vieler Düsseldorfer, aber unbeirrt stutzte man den ehemaligen Amtssitz eines Oberjägers um Garten und Seitenflügel. Seit 1910 hat Schloss Jägerhof nur noch einen kleinen, eingezäunten Vorhof und nur einen Mitteltrakt.

1925 wurde das Gebäude von der französischen Besetzung beschlagnahmt, 1937 richteten die Nationalsozialisten hier ihre Gauleitung ein. 1950 baute es Helmut Hentrich nach den Kriegszerstörungen wieder auf. Nun gab es auch einige Empfänge der noch jungen Bundesrepublik im Schloss.

1955 zog das Stadtmuseum ein, es folgte die Kunstsammlung NRW, die bis 1985/86 blieb. Das „Goethe-Museum" ist seit 1987 zusammen mit der „Stiftung Ernst Schneider" hier Hausherr. Wechselnde Ausstellungen mit geistes- und literaturgeschichtlichen Themen ergänzen die umfassende ständige Ausstellung zu Goethes Leben und Schaffen.

Bild: Schloss Jägerhof
(Stadtarchiv Düsseldorf)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt
Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Worringer Platz

In einer der blutigsten Schlachten des Mittelalters standen sich am 5. Juni 1288 bei Worringen, einer Ortschaft nördlich von Köln, der Kölner Erzbischof und unter anderem Graf Adolf V von Berg als Hauptgegner sowie Kölner und Düsseldorfer Bürger gegenüber. Letztere gingen als Sieger hervor.

Als Dank für die Kriegshilfe verlieh Graf Adolf den Düsseldorfer Mitstreitern die Stadtrechte für ihre Ortschaft an der Düssel-Mündung. An diesen wichtigen Wendepunkt Düsseldorfer Geschichte soll die Namensgebung vom 1. März 1906 erinnern. Von 1933 bis 1945 trug der Platz den Namen des SA-Sturmführers Horst Wessel.

Die Worringer Straße, die über den Platz führt, bekam ihren Namen schon 1893, sie hieß davor Ringstraße. In der Mitte des Platzes befand sich ein Pavillon mit einem kleinen Türmchen und dem „Kiepenkerl" darauf, einer heute verschwundenen Bronzestatue. Das „Capitol", das als Kino und Theater sehr beliebt war, stand bis Mitte der 70er Jahre ebenfalls dort.

Hierhin wich Mitte der 50er das Opernhaus beim Umbau des Hauses an der Alleestraße / Heinrich-Heine-Allee aus.

Ein geschlossener Platz war der Worringer Platz nie. Zu viele Zerschneidungen durch Straßenführungen und Straßenbahnlinien verhinderten eine Anlage, wie man sich heute einen Platz wünschen würde. Man versuchte dieses Problem mit einer Untertunnelung für Fußgänger zu lösen, aber das schlug gänzlich fehl. Immer wieder wurden Vitrinen zertrümmert und ausgeraubt. Viele Passanten benutzten diesen Tunnel überhaupt nicht, sondern gingen lieber halsbrecherisch über die oberirdischen Grünstreifen.

In den 30er Jahren, so erinnern sich Zeitzeugen, ist der Platz ein blühendes Geschäftsviertel gewesen. Die vielen Arbeiter aus den umliegenden großen Fabriken benutzten hier nicht nur die öffentlichen Verkehrsmittel, sondern kauften auch direkt für ihren alltäglichen Bedarf ein. Gäste lockte auch die „Brause- und Badeanstalt" an.

Auch die Gaststätten erfreuten sich regen Zuspruchs. Damit die Männer dort nicht viel Geld des Wochenlohns vertranken, warteten deren Ehefrauen häufig schon am Werkstor, um Gatten und Lohntüte in Empfang zu nehmen.

Als Dauerbrenner war die Umgestaltung des Worringer Platzes bis ins Jahr 2005 ein Thema. Schon 2000 wurde im Stadtrat beschlossen, den Platz zu einer „grünen Insel" umzugestalten. Künstler, Anwohner und Stadtplaner haben in verschiedenen Projekten den Platz belebt und mit Aktionen auf die Problematik aufmerksam gemacht. Grüne Pflastersteine, lange „Stadtsofas" aus Glassteinen und zusätzliche Bäume sowie höher gelegte Bahnsteige für die Straßenbahnen sorgen nun für einen schöneren und saubereren Platz inmitten eines verkehrsreichen und von typisch innerstädtischen Problemen belasteten Stadtgebietes.

Bild: Kiepenkerl
(Rheinbahn-Archiv)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt
Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Siedlung Freiheit

Gemeinnütziger Arbeiter-Bauverein
Vennhauser Allee
Telefon: Amt Gerresheim 19
"Freiheit"
E.G.m.b.H. Düsseldorf
Bank-Konto:
Barmer Bank-Verein, Düsseldorf

Nach dem 1. Weltkrieg war es mit der bäuerlichen Idylle am Eller Forst und an der Vennhauser Allee vorbei. Auf dem Gelände des Forsthauses entstand Großstadtbesiedlung. Unter den Arbeiter- und Soldatenräten wurde 1919 das Gelände des Forsthofes enteignet und der „Gemeinnützige Arbeiterbauverein Freiheit Düsseldorf-Eller" gegründet. Er baute für aus dem 1. Weltkrieg zurückkehrende Arbeiter ein- und zweigeschossige Doppelhäuser (Kottenhäuser) und zwei- bis dreiteilige Einfamilienhäuser mit Obst- und Gemüsegärten. Solange es die Nachbarn nicht störte, durfte Kleinvieh, sogar Schweine gehalten werden.

In einem Schreiben von 1919 heißt es: „Da die Wohnungsnot und die daraus resultierenden Wohnverhältnisse äußerst bedrohlich geworden, wirksame Maßnahmen dagegen bisher kaum zu erkennen sind, da ferner in der Erkrather, Ronsdorfer und Königsberger Straße gar keine Wohngelegenheiten vorhanden, die Straßenbahnverbindung schlecht und wegen der weiten Entfernung sehr zeitraubend sind, tritt die Arbeiterschaft der Firma Schöndorff AG zusammen, eine Genossenschaft zu bilden zur Errichtung von Arbeiterwohnungen, der auch Arbeiter anderer Betriebe beitreten können."

Bei den 152 Gründungsmitgliedern handelte es sich überwiegend um Arbeiter der Schöndorff AG (Schreinerei), die von Derendorf nach Lierenfeld umsiedelte. Das Genossenschaftskapital wurde von der AG teilweise bezuschusst und konnte aus den Löhnen getilgt werden. Rund 300 Wohnungen entstanden; heute noch sichtbares Merkmal: die „Ochsenaugen", runde Fenster im Treppenhaus.

1927/28 beteiligte sich der Bauverein an einem Bilker Wohnungsbauprojekt des Spar- und Bauvereins und der Städtischen Bürohausgesellschaft. 1942 erfolgte eine Zwangsverschmelzung mit anderen Bauvereinen, von nun an unter dem Namen „Gemeinnützige Wohnungsgenossenschaft Düsseldorf–Ost". Sie hatte einen Bestand von 1.346 Wohnungen, der bis 1977 auf 4.209 Einheiten bei 8.312 Mitgliedern anwuchs. Erst dann wurden die Wohnungen an Familien verkauft, die schon sehr lange – oft über zwei oder drei Generationen – Mieter waren.

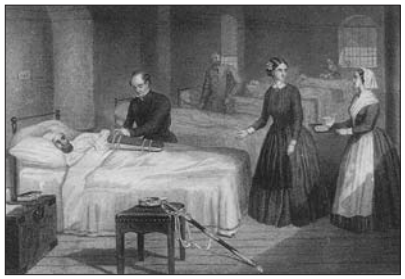
Unweit der Gaststätte am Forstrand wurden noch wenige Tage vor dem Einmarsch der amerikanischen Truppen zwei fahnenflüchtige Soldaten von einer Heerstreife erschossen und eine Frau, die beiden helfen wollte, brutal ermordet.

Bild: Siedlung Freiheit, um 1930 (Stadtarchiv Düsseldorf)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211.363929 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

Florence-Nightingale-Krankenhaus



Auf dem großen Gelände des Diakoniewerkes in Kaiserswerth befindet sich das moderne Krankenhaus mit Unfall-Ambulanz, das 1836 von dem früheren protestantischen Pfarrer in Kaiserswerth, Theodor Fliedner, als Diakonissenanstalt ins Leben gerufen wurde.

Theodor Fliedner gründet 1826 die interkonfessionale Rheinisch-Westfälische Gefängnisgesellschaft, lernt auf Reisen die neuen Nöte, bedingt durch die technische Entwicklung der Zeit kennen und hilft Strafgefangenen nach deren Entlassung. Die Diakonissenanstalt diente dazu, evangelische Frauen auszubilden und – ganz neu – sie als „Entwicklungshelferinnen" in andere Gemeinden zu senden.

Sie wurden Kinderschwestern, Fürsorgerinnen, Armen- und Krankenpflegerinnen. Hier gab es für unverheiratete Frauen der bürgerlichen Schichten eine Möglichkeit zur Ausbildung und Berufsausübung.

Fliedner nahm sich neben Armen und Kranken insbesondere der in Fabriken arbeitenden Jugendlichen und Kinder an. Am Kaiserswerther Markt kaufte er mit der Zeit mehrere Häuser und richtete hier 1849 die „Heilanstalt für weibliche Gemütskranke" ein. Diese Anstalt war gleichzeitig eine Ausbildungsstätte für Pflegerinnen und galt in damaliger Zeit als therapeutisch sehr fortschrittlich.

Florence Nightingale (1820 – 1910) kam 1850 auf Umwegen gegen den Widerstand ihrer Familie für anfangs zwei Wochen zur „Ausbildung" von England nach Kaiserswerth. Schon mit 17 Jahren schrieb sie in ihr Tagebuch: „Gott hat zu mir gesprochen und mich in seine Dienste berufen." Sie wollte die Krankenpflege erlernen, etwas völlig anderes also, als ihre wohlhabende Familie für sie vorgesehen hatte.

1851 nahm sie fast drei Monate lang an einem Krankenpflegekurs teil. Ihre hingebungsvolle Pflege von Verletzten in englischen Kriegs-Lazaretten und ihre Denkschrift über alle ihre pflegerischen Erfahrungen machten sie weit über England und Deutschland hinaus bekannt. Ein guter Grund, dem Krankenhaus den Namen der ehemaligen „Auszubildenden" zu verleihen, obschon sie nur wenige Wochen in Kaiserswerth war.

Bei Fliedners Tod 1864 arbeiteten auf über 100 Arbeitsfeldern im In- und Ausland bereits mehr als 400 Kaiserswerther Diakonissen.

Bild oben links: Florence Nightingale (Mitte)
Bild unten rechts: Diakonissenanstalt
(Stadtarchiv Düsseldorf)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn;
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29 ; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt
Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Mannesmannufer

Dieser Teil des Rheinufers, vorher „Berger Ufer", wurde 1940, zum 50. Mannesmann-Firmenjubiläum umbenannt. 1912 war die Verwaltung den Röhrenwerken von Berlin nach Düsseldorf gefolgt, die hier schon seit 1893 existierten.

Peter Behrens, Direktor der Kunstgewerbeschule Düsseldorf, hatte die Mannesmann-Verwaltung 1912 im Stil der „Neuen Sachlichkeit" errichtet; südlich davon ließen die Architekten Schneider-Esleben und Knothe 1958 das „Mannesmann-Hochhaus" folgen. Beide prägen das Uferpanorama zwischen Rheinknie- und Oberkasseler Brücke.

Reinhard Mannesmann (1856 – 1922) und seinem Bruder Max, Söhne eines Remscheider Werkzeugfabrikanten, gelang mit der Erfindung des Schrägwalzverfahrens die Endlosproduktion nahtloser Röhren, die ab sofort die unfallträchtigen geschweißten ersetzten. Jahrzehntelang stand ihr Name für bekannte Produkte dieser Art, die viele technische Bereiche revolutionierten.

Mit einem großen Startkapital, mit bekannten Familien als Gründern und nicht zuletzt auf Grund des großen Erfolgs der Produkte wurde Mannesmann zu einem der bedeutendsten Röhrenfabrikanten in Europa. Zu den Gründern gehörten technisch-wissenschaftliche Größen wie Mitglieder der Familie Siemens, die Maschinenbau-Kapazität Professor Reuleaux oder Eugen Langen (Erbauer der Wuppertaler Schwebebahn).

1900 hatte die Stadt die Errichtung des „Deutsch-Österreichischen Mannesmannröhrenwerks" auf einem 25 Hektar großen Grundstück in Rath erlebt. Bereits Mitte der 20-er Jahre beschäftigt Mannesmann rund 33.000 Arbeitnehmer, die 50.000 Tonnen Rohre jährlich produzieren.

Neben Düsseldorf wickelt der Konzern u.a. in der Tschechoslowakei, in Remscheid, Witten, Gelsenkirchen, in zahlreichen Bergwerken und in der Tschechoslowakei seine Geschäfte ab. Eine Schrift aus der Zeit berichtet stolz von Lieferungen „in riesiger Zahl bis in die entlegensten Winkel der Erde".

Über die Produktion von Röhren, Schiffsmasten oder Stahlflaschen hinaus wird Mannesmann zu einer der führenden Firmen im Behälterbau, z.B. für Säure-, Schiffs- oder Lokomotivkessel. Dynamo- oder Transformatorenbleche und Feuerbüchsen (Heizraum bei Dampfloks) sind weitere Produkte.

In den 70-er Jahren werden erfolgversprechende Geschäftsfelder erschlossen. Das Unternehmen besetzt fortan die weltweit führende Position im Maschinen- und Anlagenbau und steigt in die Auto- und Zulieferindustrie ein.

Schließlich errichtet Mannesmann das erste private Telefonnetz (D2) Deutschlands. Der Konzern steigt damit als Pionier in den damals wachstumsträchtigsten Markt ein. Ende der 90-er Jahre folgt der Beschluss, sich auf den Telekommunikationsbereich zu konzentrieren. Die Atecs Mannesmann AG fasst die industriellen Aktivitäten zusammen.

Nach einer der spektakulärsten Übernahmeschlachten der deutschen Wirtschaftsgeschichte geht Mannesmann im April 2000 an den britischen Konzern Vodafone. Übrig gebliebene Zeichen sind der Name der Uferstraße und der Haltestelle.

Im August 2001 findet die letzte Hauptversammlung der Mannesmann AG statt. Siemens kauft die Atecs Mannesmann AG. Die Salzgitter AG erwirbt die Mehrheit an der Mannesmannröhren-Werke AG. Dadurch bekommt das Traditionsprodukt wieder eine strategische Bedeutung. Als Kerngeschäft des Stahlkonzerns kann es seine Leistungsfähigkeit und Modernität beweisen, die Erfolgsmarke Mannesmann lebt also in ihrem Ursprungsprodukt weiter. Die Marktpositionen der Mannesmann-Stahlrohrgesellschaften werden in der Folge durch Übernahmen internationaler Firmen konsequent ausgebaut.

Bild: Vodafone-Hochhaus, links davon das erste Verwaltungsgebäude von 1912 am Mannesmannufer; rechts das Landeshaus (Foto: Thomas Bernhardt)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Henkelstraße

1948 wurde die Heyestraße in Henkelstraße umbenannt. Sie erinnert an den Kommerzienrat und Begründer der gleichnamigen Werke, Fritz Henkel, (1848-1930), der schon 1928 für die Verdienste um die Entwicklung der Stadt Düsseldorf zum Ehrenbürger ernannt worden war.

Die Geschichte des Konzerns begann mit Fritz Henkels Neugierde, seinem Interesse an Naturwissenschaften und mit der Gründung der Firma Henkel 1876 in Aachen, wo er mit zwei Kompagnons ein Pulver-Waschmittel herstellte. Dieses „Universalwaschmittel" wurde erstmals lose in handlichen Verpackungen angeboten. 1878 siedelte sich die kleine Fabrik in Düsseldorf an. Zuerst auf der Schützen-, dann auf der Gerresheimer Straße.

Als erster Markenartikel wird „Henkels Bleich-Soda" in Papiertüten verkauft und folgendermaßen beworben: „Spart bedeutend Seife, macht die Wäsche blendend weiß. Uebertrifft bei allen Reinigungszwecken die Soda durch raschere und gründlichere Wirkung, macht namentlich Metallsachen sehr klar und Holzsachen sehr weiß. Greift Hände und Wäsche nicht an. Löst sich in Wasser sehr rasch, sollte deshalb in keiner Haushaltung fehlen."

Als die Geruchsbelästigung durch die inzwischen gewachsene Fabrik zu stark wurde, zog man 1899 nach Holthausen um. Hier liegt auch heute noch die Hauptverwaltung in einem Backsteinhaus aus den 1920-er Jahren, das vom Architekten Furthmann entworfen wurde. Die großen Produktionsgebäude nehmen einen wesentlichen Teil des benachbarten Stadtteils Reisholz ein. Von ursprünglich fünf wuchs das Betriebsgelände auf über 150 Hektar!

1907 erblickt „Persil" das Licht der Welt. Es wird als erstes „selbsttätiges" Waschmittel gepriesen und erhält seinen Namen nach den Bestandteilen „Perborat" und „Silikat". Die „Weiße Dame" wird zu einer der bekanntesten deutschen Werbefiguren.

1920 folgt der nächste Verkaufsdauerbrenner: der erste Allzweck-Haushaltsreiniger „ATA". 1923 startet Henkel mit der Klebstoffproduktion und nach Übernahme der Thompson-Werke beginnt der Konzern 1930 mit der Produktion von Wohnungspflegemitteln. Weitere marktbestimmende Produkteinführungen folgen, schließlich auch die Verwendung nachwachsender Rohstoffe.

1939 umfasst die Henkel-Gruppe neben dem Düsseldorfer Stammhaus 15 Firmen in Europa. Ende der 1990-er Jahre werden über 250 aktive Gesellschaften in mehr als 60 Ländern der Welt gezählt.

Bekannt wurde Henkel auch als fürsorglicher Arbeitgeber, der seinen Mitarbeitern viele Sozialleistungen anbot. Ein 13. Monatsgehalt soll „der alte Henkel" seinen Angestellten zu Weihnachten schon mal persönlich in die Hand gedrückt haben. Werksärztliche Betreuung, betriebliche Altersversorgung oder systematisch betriebene Berufsausbildung wurden zum Vorbild für die heutige Großindustrie.

Als „Henkelaner" verstanden sich die Mitarbeiter der stetig wachsenden Firma, die kulturelle Veranstaltungen in einem eigenen Saal der Henkel-Werke feiern konnten.

Der Konzern ist heute mit insgesamt 52.000 Mitarbeitern in über 125 Ländern vertreten. Vier weltweit operierende Unternehmensbereiche sind: Wasch- und Reinigungsmittel, Kosmetik und Körperpflege, Klebstoffe für Konsumenten und Handwerker sowie Henkel Technologies. In Düsseldorf gehört Henkel mit über 6.000 Mitarbeitern zu einem der größten Arbeitgeber. Der Umsatz lag im Jahr 2006 bei circa 12,7 Milliarden Euro.

Bild oben: Weiße Dame (Postkartenmotiv)
Bild unten: Eines der ersten Werbemotive für Persil (Postkarten-Ausschnitt)
(Sammlung Geschichtswerkstatt)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt
Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Hauptbahnhof

An der Stelle des heutigen Hauptbahnhofs entstand 1891 der „Centralpersonenbahnhof", den man in Abstimmung mit einer neuen Stadtplanung bewusst außerhalb des Stadtkerns angelegt hatte. Durch eine Ringführung sollte er als Magnet für eine zukunftsweisende Entwicklung des neuen Düsseldorf dienen. Strahlenförmig führten größere Straßen zum neuen Bahnhof, dem die wichtige Rolle eines Verkehrsknotenpunktes für den Fern- und Nahverkehr zufiel.

Allerdings fand Düsseldorf seinen ersten Anschluss an das Eisenbahnverkehrsnetz ganz woanders, nämlich auf dem Gelände um den Graf-Adolf-Platz, in der Achse der Graf-Adolf-Straße in westlicher Richtung. Auf der ersten Eisenbahnstrecke in Westdeutschland, Länge etwa acht Kilometer, zog 1838 eine dampfende Lok ihren Zug von Düsseldorf nach Erkrath, später bis Elberfeld. Gegründet 1835 als Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, beförderte sie die Reisenden später unter dem Namen Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Nähe der Elberfelder Industrien zum Düsseldorfer Hafen und gestiegenes Verkehrsaufkommen bei Personen wie Fracht hatten Aktionäre zur Gründung der Bahngesellschaft und zum Aufbringen von 400.000 Talern veranlasst. 1846 folgte in direkter Nachbarschaft der Bahnhofsbau für die Köln-Mindener Eisenbahn.

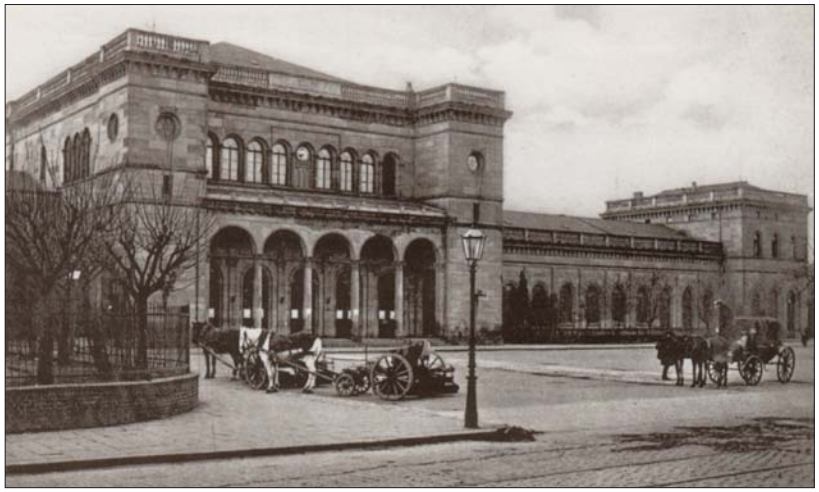
Im Umfeld der Stationen entstanden Hotels und Vergnügungsstätten. Von ihnen zogen Reisende über die Allee mit Wassergraben (heute Königsallee) in die Stadt und zu den Herbergen. Die Pferdebahn brachte Fahrgäste aus der Stadt zur Eisenbahn. Deren Gleise waren ebenerdig angelegt, wie die der Straßenbahnen.

Die Streckenführungen aus damaligen Zeiten bestehen zum Teil noch. Anderenorts folgen Straßen dem früheren Verlauf der Trassen. Auch das „Oberbilker Gleisdreieck" ist architektonischer Zeuge für die frühe Anbindung an die Bahn und für die Industriegeschichte der Stadt, die sich entlang der Strecken prächtig entwickelte.

1932 bis 1936 wurde ein Neubau geschaffen und die alten Gebäude des Centralpersonenbahnhofs abgerissen. Diese waren im Stile des Neo-Barock bzw. der Neo-Renaissance gehalten, passend zum protzigen wilhelminischen Stil. Das neue Erscheinungsbild mit dem Turmbau im Süden prägt bis in heute das Entree der Landeshauptstadt. Internationales Flair mit entsprechenden Geschäften, Büro- und Hotelbauten sowie Vergnügungsstätten aller Art hießen nun zahlreiche Fahrgäste willkommen.

Erneute Umbauten in den 80-er Jahren haben ein attraktives Zentrum geschaffen. Eines der größten Bauprojekte Düsseldorfs mit Kosten in Höhe von ca. einer Milliarde DM, öffnete die Stadt zum Osten. Heute befinden sich am Ausgang Bertha-von-Suttner-Platz die Zentralbibliothek, das Medienzentrum, die Volkshochschule sowie Ämter und Gerichtsgebäude. Über 250.000 Fahrgäste und Züge von insgesamt 135.000 Metern Länge täglich zählte man 2006. Im Bahnhof finden Reisende nicht nur ein reichhaltiges Angebot in fast rund um die Uhr geöffneten Geschäften und Restaurants, sondern auch Verbindungen zu rund 30 U-Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien. Die Tourismus-Information der Stadt in unmittelbarer Nähe bietet sich als erste Anlaufstelle für Gäste an.

Bild oben: Bergisch-Märkischer und Köln-Mindener Bahnhof mit der Pferdebahn auf einem Ölgemälde von J. A. S. Nikutowski, 1886 (Stadtmuseum)
Bild unten: Empfangsgebäude Bergisch-Märkischer Bahnhof um 1880



Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Zoo

Um einen zoologischen Garten in Düsseldorf anzulegen, fanden sich vor über 130 Jahren Mitglieder des „Tierfreundevereins Fauna“ zu einer Aktiengesellschaft zusammen, Startkapital 450.000 Goldmark. Sie kaufte, mit Unterstützung des Tierbuchautors Alfred Brehm, ein Gelände in Düsseltal und ließ es vom Gartenarchitekten Hillebrecht zu einem Landschaftsgarten umbauen. 1876 eröffnete die riesige Parkanlage mit einem großen Gartenrestaurant, einer künstlichen Burgruine, mit 200 Tieren und kleinen, von der Düssel gespeisten Seen.

1880 lockte direkt am Zoo die „Gewerbe- und Kunstausstellung“ über eine Million Menschen an, auch Kaiser Wilhelm I. gab sich die Ehre. Die große Anziehungskraft des Zoos führte zu emsigem Hausbau in der Nachbarschaft. Weitere Grünanlagen und Plätze machten aus dem Stadtteil ein bevorzugtes Wohnviertel der vornehmen Bürgerschaft. Die Pferdebahn und später die „Elektrischen“ schufen schnelle Verbindungen in die Innenstadt. In den 1880-er Jahren soll in der Nähe, am Schillerplatz, die Buffalo Bill Show mit Häuptling Sitting Bull gastiert haben.

1905 musste die Stadt den zoologischen Garten kaufen, der fast pleite war. So sorgte sie nun für das Weiterbestehen und wurde dabei von einer Stiftung mit 500.000 Goldmark unterstützt, Bedingung: Die Stadt betreibt das Gelände für immer als Zoo und es steht „zum Turnen und Spielen der Jugend offen“.

Ende der 1920-er Jahre gab es hier, wie in vielen deutschen zoologischen Gärten, „Völkerschauen“. Afrikanische oder indianische Dörfer wurden aufgebaut. Deren Bewohner sollten dort leben, so wie sie es in ihrer Heimat gewohnt waren, und den Besuchern das Gefühl der Exotik vermitteln.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Zoo vollständig zerstört. Die meisten Tiere starben dort oder auf ihrer Flucht. In der Nachkriegszeit war das Areal als öffentliches Grün beliebt. Seit den 50-er Jahren gab es Bemühungen, den Zoo wieder auferstehen zu lassen, doch ohne Erfolg. 1975 verklagten schließlich die Zoofreunde die Stadt, nachdem die Erben des Stifters ihre Rechte an sie abgetreten hatten. Dies endete im Vergleich: Der Verein verzichtete auf seine Ansprüche, die Stadt unterstützte den Bau des Aquazoos, der den Namen der Scheidt-Keim-Stiftung im Untertitel trägt.

Heute ist der Park ein beliebtes Erholungsziel. An den Stufen des Teiches, den früheren Terrassen des Zoo-Restaurants, lassen Bastler ihre Bootsminiaturen zu Wasser. Nördlich davon erinnern Mauerreste an die künstliche Burgruine, die einst als Dekoration für Tiergehege und Schülern als geschichtliches Anschauungsmittel gedient hatte.

Eine Art „Phantasieaffe“ aus Sandstein des Künstlers Johann Knubbel, der auch 1916 den hölzernen „Bergischen Löwen“ an der südlichen Königsallee schuf, sowie der Torpavillon am Parkeingang des Brehmplatzes, jetzt ein kleines Café, sind letzte Überbleibsel „eines der schönsten zoologischen Gärten Deutschlands“, wie das Gelände einst tituliert wurde.

Schon 1935 entstand das Eisstadion an der Brehmstraße in unmittelbarer Nachbarschaft des Zoos. „Die Arena tritt ein in den Kranz der großen Anziehungspunkte, die Düsseldorfs Ruf als Stadt von Welt begründen und mehren“, schrieb pathetisch der „Mittag“, als das neue Stadion mit der ersten Kunsteisbahn im Westen eröffnete.

Sportleiter der kurz vor dem Bau gegründeten Düsseldorfer Eislauf-Gemeinschaft, DEG, war Werner Rittberger, dreifacher Vize-Weltmeister und Namensgeber des berühmten Eiskunstlauf-Sprungs. 1944 lagen Stadion wie Zoo in Trümmern. Das Stadion wurde erst fünf Jahre später wieder eröffnet und bot nach weiterem Umbau 10.500 Zuschauern Platz. Neun Jahre später hob man, mit der DEG als Gründungsmitglied, die Eishockey-Bundesliga aus der Taufe.

Die Deutsche Meisterschaft errang die DEG in den Jahren 1967, ’72, ’75, ’90 bis ’93 und ’96, holte mehrere Vize- und eine Pokal-Meisterschaft. 1992 war die Mannschaft Vize-Europameister.

2004 wird neben dem Stadion auf der zweiten Eisbahn eine Trainingshalle eingeweiht, zwei Monate später liegen Pläne für eine neue Eishalle mit multifunktionaler Nutzung in Rath, dem „ISS Dome“ auf dem Tisch, der am 2. September 2006 eingeweiht wurde.

Bild: Blick über den Zoo um 1880; (Repro aus Jubiläumsband der NOWEA, 1957; Sammlund Geschichtswerkstatt)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Messe Congress Center

Begonnen hat Düsseldorfs Messegeschichte mit Napoleon, der 1811 die Gewerbeausstellung besuchte. In der Kanzlei des alten Rathauses präsentierten sich damals 14 Aussteller aus dem Bergischen Land mit ihren Industrie-Erzeugnissen in der Hoffnung, dass sie Zugang zum französischen Markt bekämen. Der Kaiser war zwar beeindruckt, verwehrte dies jedoch. Die ersten Schritte zur Düsseldorfer Messe aber waren getan.

Weitere Ausstellungen folgten, die auch die „Gewerbetätigkeit und den Kunstfleiß" beleben sollten. 1837 waren es bereits 113 Unternehmen, die ihre Angebote 8.600 Besuchern zeigten. Die „Erste Provinzial-Gewerbeausstellung für Rheinland und Westfalen" sah 1852 gar 60.000 Besucher. Unter den 756 Ausstellern trat unter anderem Krupp auf und die Firma Farina präsentierte ihr „Kölnisch Wasser". Diese rasante Entwicklung wurde durch die Nähe zum Ruhrgebiet und die Rheinlage begünstigt.

1880 zählte die „Gewerbe- und Kunstausstellung" eine Million Besucher und über 3.000 Firmen. Eine Verbindung zur Innenstadt gab es mit der Pferdebahn, später mit der „Elektrischen". Die „Industrie, Gewerbe- und Kunstausstellung" von 1902 begrüßte bereits fünf Millionen Besucher auf dem Gelände nördlich des Hofgartens.

Weitere Ausstellungen folgten. Die nächste bedeutende war 1926 die „GESOLEI – Gesundheit, Soziales und Leibesübungen". Mit 7,5 Millionen Besuchern stand diese für eine ökonomische Wiederbelebung nach französischer Besatzungszeit, Hungerrevolten und Geschäftsplünderungen. Parallel zum Rhein entstand dabei der Ehrenhof mit dem „Landesmuseum für Volk und Wirtschaft" und dem Planetarium (die heutige Tonhalle), dazu zahlreiche Hallen und Pavillons. Der angeschlossene Vergnügungspark war ständig überfüllt. Zu den Messegebäuden gehörte auch die Gaststätte „Rheinterrassen". Und zum ersten Mal in Europa konnten Ausstellungsbesucher eine Straßenbahn mit Speisewagen bestaunen, die „D-Bahn" zwischen Düsseldorf und Duisburg.

Mit der vorläufig letzten großen Industrieschau „Reichsausstellung Schaffendes Volk", wollten die Nationalsozialisten 1937 die Unabhängigkeit des Reiches demonstrieren und mit seiner Macht protzen. Der Nordpark mit den kolossalen Statuen „Rossebändiger" am Eingang und die Künstlersiedlung in Golzheim entstanden in dieser Zeit.

Am 7. Januar 1947 gründete sich die Nordwestdeutsche Ausstellungs-Gesellschaft, NOWEA. Sie begann mit der „Deutschen Presse-Ausstellung" und noch im gleichen Jahr öffnete die „Gewerbliche Leistungs- und Exportschau" ihre Tore. 1951 entschieden sich Gesellschafter und Aufsichtsrat für ein bis heute gültiges Konzept für Fach- und Branchenmessen. Die Ausstellung „Alle sollen besser leben" legte 1953 den Grundstein.

Das Gelände wurde ständig erweitert, bis Mitte der 60er-Jahre das Areal in der City zu klein geworden war. 1968 gab der Rat grünes Licht für den Neubau. Hinter dem Nordpark baute von 1969 bis 1971 die Stadttochter Industrieterrains Düsseldorf-Reisholz (IDR) die neue Messe. Die speziell für Fachmessen entwickelten Räume aus Stahl und Glas wurden Europas modernster Messekomplex, mit Nähe zum Flughafen und guter Verkehrsanbindung. 1971 eröffnete man feierlich mit der internationalen Messe für Kunststoff und Kautschuk, „K".

Mit zunehmender Globalisierung suchte die Messe Zugang zu neuen Märkten und vergrößerte sich ständig. Heute umfasst sie 17 Hallen mit Standflächen von 235.000 qm und präsentiert rund 24.000 internationale Aussteller. Jahrelange Erfahrung in den Bereichen Maschinen, Anlagen und Ausrüstung, Handel, Handwerk und Dienstleistung, Medizin und Gesundheit, Mode, Lifestyle und Freizeit sowie das Fachmessekonzept haben die Stadttochter zu einem starken und kompetenten Veranstalter gemacht. Über 4.000 Schauen organisierte sie bisher in aller Welt.
Als „Weltleitmessen" gelten die „boot", die „Drupa" (Druck und Papier) und die „K".

Seit 1948, mit der Gründung der Interessengemeinschaft Damenoberbekleidung, IGEDO, und der ersten Modenschau auf der in Trümmern liegenden Königsallee ist das Thema Mode eng verknüpft mit der Messe. Die IGEDO ist ebenfalls in Shanghai, London und Moskau präsent.

Im angeschlossenen Congress Center fanden zahlreiche bedeutende Tagungen statt. Die benachbarte neue Stadthalle eröffnet 1994 mit einer Silvester-Gala.

Bild: Luftaufnahme vom ehemaligen Messegelände mit Ehrenhof (rechts) und den Rheinterrassen, 1926 (Stadtarchiv)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Carlsplatz

Der Carlsplatz verdankt seine Existenz und den Namen der südlichen Stadterweiterung, die mit Kurfürst Jan Wellem begonnen und unter Kurfürst Carl-(Karl-)Theodor vollendet wurde. Diesem zu Ehren wurde der Stadtteil dann auch Karlstadt benannt. Nach vielen Bezeichnungen zu verschiedenen Zeiten (Carl-, Karl-, Karls- oder eben Carlsplatz) ist auf Initiative des Vereins „Alde Düsseldorfer" sein Name seit 2001 festgeschrieben.

Zur Ansiedlung im ehedem neuen Stadtteil wurde Neubürgern Steuerfreiheit und ein eigener Marktplatz versprochen. Vorerst aber diente der Platz ab 1787 als Exerzier- und Paradeplatz für Garnisonen in der Umgebung. 1797 errichteten die französischen Besatzer hier einen Obelisken, zur Erinnerung an die Französische Revolution. Bei einem Sturm 1800 kippte dieser um. Nach dem Friedensschluss von 1801, nach Truppenabzug und Schleifen der Festungsanlagen, wurde das Stadtgebiet zur begehrten Wohngegend.

Eine Altstadtbeschreibung berichtet aus der Anfangszeit des Platzes, dass der „Lustfeuerwerker" Girandolini dort ein Feuerwerk mit dem Titel „Die Persianische Tapete" abbrannte. Er soll dort sogar ein Amphitheater errichtet haben.

Als der bisherige Markt am Rathaus zum Carlsplatz verlegt werden sollte, gab es jahrelange, sogar gewalttätige Streitereien. Die Altstädter Marktleute waren verärgert, dass ihnen durch die Attraktionen auf dem Carslplatz die Kundschaft wegblieb und sie obendrein keine steuerlichen Vergünstigungen erhalten hatten. 1864 musste die Polizei den „Severinsmarkt" auf dem Carlsplatz schützen.

Fastnachtsspiele zeigt ein Kupferstich aus dem Jahr 1825. Die Marktordnung von 1827 verzeichnete Jahrmärkte. In den 1890-er Jahren gab es einen Nikolaus- und einen Pelzmarkt und zu St. Martin einen „Lampen- und Halbfastenmarkt". Daneben war der Ort beliebter Kirmes- und Puppenspielplatz, z.B. gastierte das Millowitsch-Theater.

Hier stand auch einst ein Hoppeditz-Denkmal, das nach Gründung eines Vereins (2005) wieder erstellt werden soll. Als das Denkmal enthüllt wurde, „öffneten sich die Klappen des Oberbaues, und heraus flogen 200 weiße Tauben, die die Karnevalsgrüße Düsseldorfs auf Zettelchen am Halse in die Welt hinaustrugen. Abends zog zu Ehren des Beschützers der Narrheit ein prächtig kostümierter Fackelzug durch die Stadt zum bengalisch beleuchteten Denkmal, wo ein Feuerwerk abgebrannt wurde. Hoppeditz-Gardisten mit trichterförmigen Filzhüten, Kleidern in Narrenfarben, Hellebarden mit Eulen auf der Spitze und Stockfischen als Seitengewehr hielten die Ehrenwache. Vorübergehende, die lachten, Bemerkungen oder sonstige ‚schwerwiegende Respektwidrigkeiten' begingen, wurden im Schilderhaus arrestiert. Sie konnten sich wieder loskaufen; die Männer durch Viertelkannen Bier und junge Mädchen durch einen Kuß".

Um 1870 liefen Langläufer zur Belustigung Runden um den Carlsplatz und hielten für eine Spende ihre Hand auf. Der Zauberer Mellini, der mit zur Gründung des Apollo-Theaters an der Königsallee anregte, trat hier in den 1890-er Jahren in einem Bretterbau auf.

Die Vergnügungen nahmen schließlich derartige Ausmaße an, dass man sie nach Anwohnerbeschwerden verbot. Zwischen den Weltkriegen lebte das Treiben allerdings wieder auf. Rings um den Platz kam man in vielen Häusern wieder zu Vergnügungen zusammen, z.B. im „Kaiser-Garten". 1899 lockte er im Generalanzeiger zur „Großen humoristischen Soireé".

Die sehr beliebten „Wiener Damenkappellen" waren eine Attraktion und spielten hier auf. 1906 inserierte das „Orpheum" Filmvorstellungen. 1926 bis 1962 gab es die „Karlplatz-Lichtspiele" mit etwa 600 Plätzen, nicht zu vergessen die Kurbelkiste im Karlplatz-Bunker (1952 bis 1968). An einer Seite des heutigen Parkhauses war der Lauff'sche Spiegelsalon, in dem geschickt platzierte Spiegel das kleine Lokal größer wirken ließen. Weitere Lokalitäten schrieben hier mit an der Stadtgeschichte.

Mit Radschläger-Turnieren oder der Feier der Närrischen Marktfrauen zu Altweiber waren zunächst noch Brauchtums-Veranstaltungen auf dem Platz zu Hause.

Umbauten schufen den Händlern im ehemaligen Luftschutzbunker unter dem Platz mehr Raum. 1997 erhielt der Markt zudem ein Stahl- und Glasdach.

Heute gilt der Carlsplatz als **der** Spezialitäten-Wochenmarkt in NRW. Es werden Waren aus aller Welt sowie aus umliegenden Erzeugerbetrieben angeboten. Sowohl die gastronomische Elite holt sich hier fürs „Promi-Dinner" die passenden Zutaten, als auch Düsseldorfer aus allen Stadtteilen.

Bild: Karnevalskirmes auf dem Carlsplatz, circa 1930
(Stadtarchiv)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Gerresheim, Rathaus

Gerresheim wurde 1909 nach Düsseldorf eingemeindet und entstand aus der kirchlichen Stiftung des fränkischen Adligen Gerrich, der in der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts lebte. Er begründete das 870 erstmals urkundlich erwähnte, hochadelige Damenstift zu Gerresheim, zu dessen erster Äbtissin er seine Tochter Reginbierg machte. Vor den Mauern der Stiftsimmunität siedelten sich rasch Handwerker und Bauern an.

In den folgenden Jahrhunderten tauchen verschiedene Namen auf: 873 Gerrichsheim, 904 Iherichesheim, 1218 Gherisheym oder 1260 Gerixheim. Im Jahre 1236 wird die Stiftskirche St. Margareta geweiht, die, aus Eifeler Tuffstein und Drachenfels-Trachyt gebaut, noch heute große Anziehungskraft auf die Besucher des Ortes ausübt.

1368 wird die Marktsiedlung, die sich um den wohlhabenden Stift herum entwickelt hatte, von Graf Wilhelm von Jülich-Berg zur „Freiheit" erhoben, was besagte, dass das Dorf Gerresheim nur der Befestigung durch einen Wall bedurfte.

Nachdem bereits vor der ersten Jahrtausendwende Markt- und Zollrechte vergeben worden waren, folgte um 1390 die endgültige Erhebung zur bergischen Stadt. Man beginnt mit dem Bau von Mauern, Wällen, Gräben und Stadttoren. Eine Wasserburg, der Quadenhof, wird als befestigtes Haus der Bergischen Vögte von 1423 bis 1437 errichtet.

Die größte Blütezeit erlebten Stift und Stadt Gerresheim vom 13. bis zum 15. Jahrhundert. 1583 tritt der Kölner Erzbischof Gebhard Truchsess von Waldburg zum protestantischen Glauben über, um die Gerresheimer Stiftsdame Agnes von Mansfeld heiraten zu können. Das Erzbistum, zu dem auch das Stift gehörte, wollte er zu einem Fürstentum ausbauen, seine Einkünfte als Erzbischof jedoch auf keinen Fall verlieren. Dies führte zum sogenannten Truchsess'schen Krieg, in dessen Verlauf Gerresheim und Neuss 1586 erobert, geplündert und teilweise zerstört wurden.

Das Stift stand fortan fast leer. Versuche, Stiftsdamen des „höheren Adels" anzusiedeln, die Wohlstand und Wohlwollen des Adels garantieren sollten, scheiterten an Herzog Wilhelm von Berg, der das Gerresheimer Stift den Neusser Kanonissen (nonnenähnlich lebenden Frauen) zuwies, die „niederem Adel" angehörten und durch den Krieg obdachlos geworden waren.

Verheerende Stadtbrände, Plünderungen im Dreißigjährigen Krieg sowie mehrere Epidemien ließen Gerresheim schließlich verarmen. 1738 machte der Ort nicht gerade rühmlich von sich reden: Er war grausiger Schauplatz der letzten Hexenverbrennung in Westdeutschland. 1797 belebten etwa 600 Menschen in rund 90 Häusern den Ort. 1806 wurde das Stift aufgelöst, die Stiftskirche wurde Pfarrkirche.

Erst mit der Industrialisierung Mitte des 19. Jahrhunderts erholte sich das unbedeutend gewordene „Landstädtchen" wieder. Durch die Nähe zur ersten Eisenbahnstrecke in Westdeutschland, die sich seit 1838 entwickelte, siedelten sich mit drei Drahtstift-Fabriken erste Industrieunternehmen in Gerresheim an.

Weltruf erlangte die von Ferdinand Heye 1864 direkt an der Bahnlinie errichtete Glashütte, aus deren Arbeitersiedlung ein eigener Stadtteil mit einer zum alten katholischen Gerresheim deutlich anderen Sozialstruktur entstand. Unter Heyes Sohn Hermann entwickelte sich die Hütte zur größten Glasfabrik Europas mit 5.000 Werksangehörigen.

Das Fachwerkhaus Neusser Tor 16 (ehem. „Canonicus"), oft als Bürgermeisterhaus bezeichnet, ist von 1989 bis 1991 in historischer Handwerkstechnik von Aloys Odenthal restauriert worden. Westlich davon stand bis 1875 das Neusser Tor, ein circa 24 Meter hohes Gebäude. Das benachbarte, im 15. Jahrhundert von Katharina Grubben gestiftete Katharinenbergkloster der Franziskanerinnen wurde nach seiner Aufhebung teilweise abgerissen. Der erhaltene Gebäudetrakt, 1993 restauriert, beherbergt heute das Gerresheimer Rathaus mit der Bezirksverwaltung 7 (Neusser Tor 12) und dem Bürgerbüro (Neusser Tor 8).

Bild links: Schienen vor dem Katharinenbergkloster, im Hintergrund die Basilika St. Margareta. Aufnahme um 1920.

Rechts: gleiche Ansicht mit dem „Gerresheimer Rathaus", um 2000.
(beide Fotosammlung H. Behr)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

LTU arena / Messe Nord

2001 verabschiedete der Stadtrat den Bau einer Multifunktionsarena, die 2004 ihren Betrieb aufnahm. Sie bietet bei Sportveranstaltungen über 51.000 Zuschauern Platz, es gibt eine Verbindung zur Messehalle, beste Verkehrsanbindungen und ein eigenes Hotel. Der städtische Anteil an den Baukosten sollte 125 Millionen DM nicht übersteigen. Eine Sanierung des alten Rheinstadions hätte 68 Millionen DM verschlungen.

Nach politischem Schlagabtausch beschloss man dann doch das Jahrhundertprojekt. Ursprünglich hatten die Verantwortlichen dafür die Olympischen Spiele 2012 im Blick, deren Bewerbung jedoch erfolglos blieb.

Die Arena in Zahlen: Das Dach wiegt 8.000 t und kann das Stadion in 30 Minuten verdunkeln. 100 Ventilatoren sorgen für frische Luft; von 20 Zentralen aus werden 15.000 Lampen, 188 Flutlichter und etliche Tausend km Lüftungs-, Heizungs- und Elektroleitungen gesteuert.

Zum Komplex gehören rund 6.500 qm Büros, VIP-Lounges, eine Bowlingbahn, Business-Plätze (für Firmen), einen Business-Club, Showrooms, eine große Physiotherapie, ein Hotel mit 288 Zimmern, ein Restaurant mit 160 Plätzen, ein Restaurant mit Sicht ins Stadion, über 23.000 Parkplätze.

Im Januar 2005 feierte das Stadion seine Premiere mit über 100.000 Besuchern eines Grönemeyer-Konzerts. Dann ging es in der „LTU arena" Schlag auf Schlag, nachdem sich die Düsseldorfer Airline anlässlich ihres 50. Firmenjubiläums zum Sponsoring entschlossen hatte.

Ebenfalls im Januar 2000 sahen 45.000 Zuschauer das Freundschaftsspiel zwischen Rekordmeister Bayern München und der Düsseldorfer Fortuna; im Februar folgte das Länderspiel zwischen Deutschland und Argentinien; im April kehrten die Footballer von Rhine Fire aus der Arena AufSchalke in die LTU arena zurück und im Juni feierte die NFL Europe ihr Finale im American Football.

Hier gehen Groß-Konzerte über die Bühne (Madonna, Bon Jovi, die Oper Aida), die Messe nutzt das Areal für Ausstellungen und Events. Fortuna, bis 2002 „Gastgeber" im Rheinstadion, sollte erst nach Aufstiegen in die Bundesligen wiederkehren, doch wechselte sie inzwischen schon öfter das Paul-Janes-Stadion gegen ihren Platz früherer Triumphe in Stockum.

Ein Blick zurück: Auf dem Arena-Areal stand seit 1925 an etwa gleicher Stelle das Rheinstadion. Vorher hatten dort Ziegeleien ihre Ware produziert. Der Erste Weltkrieg machte jedoch zunächst die hochtrabenden Pläne zunichte, dort eine Sportanlage entstehen zu lassen „wie sie noch keine deutsche Stadt in Angriff genommen hat".

Für etwa 13 Mio. Reichsmark entstand Jahre später nun doch die gewaltige Anlage am „deutschen Strom" mit Hauptkampf- und Radrennbahn, einer Anlage für Reitturniere, einem Schwimmbecken mit 100m-Bahnen und vielen weiteren Übungsfeldern.

Straßen, Bahntrassen und Wege hierher wurden großzügig angelegt. Presse-, Empfangs- und Übernachtungsräume, Spielleiterzimmer, Geräte-, Klub- und Sitzungsräume, Restaurationen und eine Unfallstation gehörten zum Komplex. Eine eigene Grundwasserpumpe füllte das Schwimmbecken. Umkleidemöglichkeiten und sanitäre Einrichtungen gab es für etwa 2.500 Personen.

1925 wurde das Schwimmstadion in Betrieb genommen, und der neu gewählte Reichspräsident Paul von Hindenburg hielt nach dem Abzug der französischen Besatzungstruppen hier eine flammende Rede zu den Feiern der „tausendjährigen Zugehörigkeit der Rheinlande zum Deutschen Reich". 1926 gilt als Eröffnungsjahr. Größere Umbauten des Stadions gab es 1968 bis 1972 zur Fußball-WM 1974 in Deutschland.

Abbildungen: links: LTU-Arena heute (Foto: Benedikt Jerusalem),

rechts: altes Rheinstadion, (Luftaufnahme von Franz Böhme während des Eröffnungsspiels Deutschland-Holland, oben rechts das Schwimmstadion; Stadtarchiv)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Niederkasseler Kirchweg

Der Weg zur Niederkasseler Pfarrkirche St. Anna wurde am 12. Juli 1909 offiziell zum „Niederkasseler Kirchweg“. Niederkassel gehörte viele Jahre zur linksrheinischen Bürgermeisterei Heerdt. Der ehemals ländliche Ortsteil wurde 1909 nach Düsseldorf eingemeindet. Der Ortsname ist aus dem römischen „castellum“ für „Burg“ abgeleitet.

Der Niederkasseler Kirchweg war eine der wichtigsten Verbindungsstraßen des Dorfes nach Heerdt. Bis in die 1940-er Jahre hinein war er nur ein mehr oder weniger befestigter Feldweg, an dem vereinzelt Häuser standen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, in den 1960-er Jahren, entstanden große Geländeflächen mit Wohnhäusern. Noch bis in die 1980-er Jahre hinein expandierte dieser neue Teil Niederkassels. Das Gesicht des ansonsten eng und kleinteilig bebauten Dorfes änderte sich grundlegend. Die großen Mehrfamilienhäuser standen nun nicht mehr direkt am Straßenrand, sondern boten, etwas zurückgezogen gebaut, größeren Vorgärten Platz. Ebenfalls standen sie auch nicht mehr einförmig parallel zur Straße. Der Wille des Architekten war es, den Häuser-Ensembles eine gelockerte Aufstellung zu geben.

Und dieses neue Niederkassel bekam schließlich nicht nur baulich ein neues Gesicht: Japaner als neue Einwohner bilden seit langem hier eine starke nationale Gruppe. Ende der 1980-er Jahre waren von fünf ausländischen Mitbürgern im linksrheinischen Düsseldorf immerhin vier Japaner.

Nördlich des Kirchweges wuchs ein Zentrum für das nichtgeschäftliche Leben der japanischen Gäste und ihrer Familien. Die japanische Schule wurde schon viele Jahre früher in Niederkassel ansässig.

Inzwischen ist hier mit Finanzhilfe des Geschäftsmannes Yehan Numata († 1994) Ende der 80-er bis Anfang der 90-er Jahre ein großes japanisches Kulturzentrum entstanden. Mittelpunkt ist der 1992 eingeweihte buddhistische Tempel, in dessen Nachbarschaft die japanische Tempelglocke steht (siehe Abbildung rechts).

Sie wird in der Neujahrsnacht 108 Mal angeschlagen. Mit ihrem Klang sollen die 108 Leiden des Menschen fortgetragen werden.

Dieses Zentrum mit Häusern im japanischen Stil, mit japanischen Gärten, mit Ausstellungs- und Vortragsräumen steht als Begegnungsstätte auch deutschen Gästen offen.

Neben dieser, für Düsseldorf neuen Kultur gibt es in Niederkassel aber auch interessantes altes Brauchtum zu entdecken, z.B. das Niederkasseler Tonnenrennen. Es geht um einen Spaß, aus dem nach seinem Beginn, etwa 1887, eine Attraktion im Karnevalstreiben entstanden ist.

Handkarren (auf Platt: „Schörskar“) werden schlingernd über etwa 70 Meter im „Affenzahn“ die Straße hinunter geschoben, dabei fliegen Perücken oder Narrenkappen durch die Luft und die (ehemaligen) Jauchefässer, die Tonnen, rollen dabei kreuz und quer. Eine Riesengaudi für das einige Tausende zählende Publikum.

Und so ist es jeden Sonntag vor Rosenmontag: Im „Veedel der Bauern“ ist der Karneval los. Dabei sein und purer Spaß an der Freud’ sind Motivation genug, sich zu hunderten für das Rennen anzumelden und in ulkigen Kostümen, mit kessen Sprüchen oder witzigen Einfällen sich und dem Publikum Spaß zu bereiten. Es gibt Staffeln mit Kindern, Hockeyspielern, den Düsseldorfer Jonges und viele andere Gruppen und Einzelteilnehmer.

Vor dem „sportlichen“ Wettbewerb mit Tonnen und Karren gibt es den großen Festzug. 800 Teilnehmer und ein 600 Meter langer Veedelszoch locken nicht nur die Karnevalisten in der Nachbarschaft an. Viele Jecken aus dem rechtsrheinischen Gebiet kommen jedes Jahr zur Rennpiste in Niederkassel, unter ihnen auch das aktuelle Prinzenpaar.

Bilder: Mitte: Tonnenrennen 1950 (Staadtarchiv)

rechts: Tempelglocke, 1992 (Archiv Thomas Bernhardt)

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211. 36 39 29; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn

Rheinbahnhaus

Mitte des 19. Jahrhunderts, als die schwimmende Brücke, Höhe Altstadt, schon ein paar Jahre im Dienst war und Eisenbahnen vom heutigen Graf-Adolf-Platz aus nach Duisburg, Elberfeld oder Köln fuhren, kursierten Ideen einer festen Rheinquerung und einer direkten Bahnverbindung nach Krefeld. Zudem lag im linksrheinischen Gebiet nutzbares Hinterland für das wachsende Düsseldorf: Dort lagen landwirtschaftliche Flächen und die Stadt Krefeld als bedeutender Textilindustriestandort; Kohlevorkommen bei Grevenbroich sollten mit einer Bahnlinie in die aufstrebende Stadt Düsseldorf transportiert werden.

Für die Suche nach einem günstigen Standort und zur Finanzierung eines Brückenprojektes – man musste nun mal über den Rhein – gründete man 1852 ein „Comitee". 1884 erst hatte Kommerzienrat Heinrich Lueg eine Finanzierungsmöglichkeit gefunden. Zusammen mit den Kommerzienräten Franz Haniel, August Bagel und dem Geheimrat Friedrich Vohwinkel, allesamt Großindustrielle, konnte er sechs Mio. Mark aufbringen. Die Bürgermeisterei Heerdt stellte ihm 1.300 Morgen Land zur Verfügung. Die Landesbank gab weitere sechs Mio. Mark als Darlehen.

Dieses „Consortium", mit Unterstützung des späteren Oberbürgermeisters Wilhelm Marx, schaffte es, dass die Krefelder Stadtverordneten am 21. Februar 1896, ihre Düsseldorfer Kollegen am 10. März der Bahn von Düsseldorf nach Krefeld zustimmten. Es folgte die Gründung der Rheinischen Bahngesellschaft AG am 25. März 1896, die den Bau der Brücke und der Bahnlinie schnellstens vorantrieb. 1898 übergab man die Brücke dem Verkehr. Im Dezember startete die Schnellbahn von der Endhaltestelle Ratinger Tor (heute Graf-Adolf-Platz) nach Krefeld.

Die Rheinbahn – so hatten die Düsseldorfer ihre Straßenbahngesellschaft sehr bald namentlich „zurechtgestutzt" – ließ zudem einen Bebauungsplan für das Linksrheinische mit Ringstraßen und Plätzen entwerfen, wie man sie noch heute erkennen kann. Ziegeleien sorgten für Material für den boomenden Wohnungsbau; das Straßennetz erhielt Wasser- und Gasleitungen.

Auch das Löricker Wäldchen mit etwa 100 Morgen Fläche legte die Rheinbahn damals an. Wohnbaugebiete und Industrieanlagen in Heerdt und Oberkassel versorgte sie mit Gas und Strom. Das Ausflugs- und Tanzetablissement „Rheinlust" ist von ihr erbaut worden. Und wer weiß heute noch, dass das Großunternehmertum ihrer Gründer damit noch keine Ende fand: Der Rheinbahn gehörten der Flughafen und die Stadtwerke. An der Gründung der Deutschen Lufthansa war sie ebenfalls beteiligt.

Das Gebäude Hansaallee 3 zeugt noch von dieser Zeit. Zum 75. Jubiläum wurde das Rheinbahnhaus auf dem Gelände des ersten Betriebshofes bezogen. Die Verwaltung, die in den 20-er Jahren zum Hauptbahnhof umgezogen war, kehrte wieder zurück.

Bis 1958, als Kleinbahn für den Personen- und Güteranschlussverkehr, fuhr die Tram mit einer Geschwindigkeit von etwa 40 km/h, was zu jener Zeit als sehr schnell galt. Die Fahrt ging auf einem besonderen Gleiskörper entlang der Kunstakademie, über die Brückenrampe, weiter über Lueg- und Hansaallee, über Lörick, Büderich, Haus Meer, Osterath, und Fischeln bis Krefeld-Dießem und von dort durch Krefeld Mitte zur Kreuzung Ostwall/Rheinstraße.

Ab Belsenplatz wurde die Strecke eingleisig geführt. Deshalb gab es an den Bahnhöfen Haus Meer und Fischeln sowie in Krefeld Ausweichgleise. Mit eigenen Stellwerken und Aufsichtsbeamten, mit Fahrkartenverkauf, Zugabfertigung und -meldung präsentierte eine zeitgenössische Gazette das neue Beförderungswunder so: „Die Eröffnung der ersten elektrischen Schnellzug-Kleinbahn in Europa…hat stattgefunden… Es verkehren auf ihr stündlich sogenannte Schnellzüge, die nur zwischen Krefeld und Düsseldorf zwecks Kreuzung an einer Haltestelle halten. In der Zwischenzeit und zwar ebenfalls alle Stunden fahren alsdann noch Personenzüge, die auch an den Haltestellen der freien Strecke zwecks Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen anhalten. Diese elektrische Kleinbahn ist die erste auf dem Continent."

Heute legen Busse und Bahnen der Rheinbahn täglich etwa eine Strecke von 130.000 Kilometern zurück; das entspricht mehr als drei Runden um die Erde! An Werktagen bringt sie auf dieser Strecke 700.000 Personen zu über 3.000 Zielen oder holt sie dort ab.

Bild links: Erste Oberkasseler Brücke um 1920, (Rheinbahn-Archiv)

Bild unten: Haltestelle Forsthaus Meer, in Blickrichtung Krefeld entstanden um 1900, (Siemens-Archiv).

Diese und 29 weitere Geschichten sind jetzt als Buch im Handel erhältlich:
Thomas Bernhardt, HaltestellenGeschichte(n), Droste Verlag, Düsseldorf, ISB-Nummer: 978-3-7700-1279-4.

Ein Gemeinschaftsprojekt der Geschichts-Werkstatt Düsseldorf und der Rheinbahn
Kontakt: Thomas Bernhardt, Tel. 0211.363929; www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de

ZEITMASCHINE
Geschichts-Werkstatt Düsseldorf E.V.

Rheinbahn