

Grand Central - Grand Skandal

"Die wirkliche Entdeckungsreise besteht nicht darin, neue Landschaften zu erforschen, sondern darin, altes mit neuen Augen zu sehen"
(Marcel Proust)

"Adler" und kein Ende, kaufen, verkaufen, Gewinne machen, aber es steht kein einziges Haus hinter dem Bahnhof. Gerresheim, Central, Mörsenbroich, der Immobilienhändler ist vielleicht pleite. Die Stadt sollte einschreiten.

Es sieht nicht gut aus, hinter dem langen Tunnel auf der Kölner Straße, auf der anderen Seite allerdings auch nicht. Das war damals anders. Verließ man den schrecklichen Tunnel, das ‚Schwarze Loch‘, empfing einen die große elegante Welt der Worringer Straße, die jüngste und modernste voller Cafés, Hotels und Kaufhäusern, große Bogenlampen und große Standuhren

Als man 1950 die Worringer Straße abriß, zerstörte man auch den Worringer Platz. Ein Fußgängertunnel markierte das absolute Ende.

Die Fehler gingen weiter

Der Turm im ‚Gorbipark‘ (Oberbilker Park) sollte "M" heißen: Moskauer Straße; damals, 1990, im Gorbijubel, die Russen wollten ja groß einsteigen. Ein böses Vorzeichen für die Zukunft. Der Turm war ein Witz. "M" war der Mörder Peter Kürten, und der saß 1926 etwa 100 m neben diesem Turm.

Fritz Lang hatte 1926 den Film "M" mit Gustav Gründgens gedreht. Eigentlich musste das jeder wissen. Die französisch Bouygues Gruppe, nach eigener Aussage "größter Baukonzern der Welt", wusste das nicht. Sie hatte sich für den Turm (147m hoch) stark gemacht mit den damals Weltarchitekten Pei, Roche, La Fonta usw.

1989 hatte die Hentrich-Gruppe den ersten Preis zur Entwicklung des "IHZ" (Internationales Handelszentrum) gewonnen. Düsseldorf sollte in die vornehme Gemeinde der weltweit ca 70 "World Trade Center" aufgenommen werden; das berühmteste in New York wurde am 11.09.2001 (nine eleven) durch Terror zerstört. Unter den Folgen leiden wir alle bis heute.

Das IHZ war das große Gebiet des nordöstlichen Gleisdreiecks, also zwischen Kölner Straße – Erkrather Straße – Werdener Straße, ein Gebiet, das bis auf die belgischen Pioniere alle großen Namen des Anfangs beherbergte: Poensgen vor allem, dann Weyer, Schieß und einige heute weniger bekannte: Höfelbrauerei und Bleiweißmüller. Alle diese Betriebe folgten in ihrer w/o Ausrichtung der Urbahn "Bergisch Märkische Eisenbahn" 1838, also der Graf-Adolf-Straße. Auch die Eintrachtstraße (die 1851 Hochdahlhütte hieß so), Eiffel folgten dieser Linie. Auf den alten Fotos sieht man immer hinter dem Hauptbahnhof die Fortsetzung der Graf-Adolf-Straße. Der Hauptbahnhof wirkt wie ein querliegender Fremdkörper.

Denken wir uns den Hauptbahnhof weg: 1845 fuhr die Cöln-Mindener Eisenbahn im Bogen zum heutigen GAP 15 am Graf-Adolf-Platz und im Bogen wieder raus. Die Bögen wurden später die Eisen-, Mindener- und die Worringer Straße. 1863 macht die Verbindungsbahn daraus das "Oberbilker Gleisdreieck".

Die Kölner Straße wurde darin die Hauptachse.

"Breit von massigen Häusern begleitet, wie eine stets brodelnde Schlucht. Hell singt der Motor sein Lied und wandert man nächtlings an den erleuchteten hohen Fenstern entlang, hört man drinnen das Rattern, Feilen und Surren, dann zieht dieser Lastenträger wie eine Silhouette vorbei. Seine Musik mischt sich mit dem Donnern der schweren Hämmer zu einem Sang der Riesen. Nimmer reißt die hehre Melodie ab, hier schlägt das Herz unserer Stadt" (1910, Verfasser unbekannt)

Wir gehen 1838 noch einmal die Kölner Straße entlang. Sie ist die älteste Straße überhaupt, älter als die Stadt Düsseldorf. Nach Querung der Gleise der Urbahn (1838), heute noch sichtbar bei Fa. Kahle, fallen rechts die vielen (ca. 12) Ziegelbrennereien auf (auf Meßtischblatt 1843 mit Zgl bezeichnet).

Über die Pfannenschoppenstraße(=Kloster-/Erkrather Straße) wurden die Ziegel in die Stadt gebracht, sie ist daher die einzige weit und breit.

Die Brennerei (Feldbrand-, später Ringöfen) war ein harter Beruf, in der Sommerkampagne gefahren und meist Ausländern überlassen, den "Ziegelwallonen" aus Lüttich. Die Qualität der Ziegel wurde nach Farbe, Härte, Klang gemessen, daher Klinker = klingen.

Nur auf der rechten Rheinseite hatte sich wegen des Westwinds der aus dem Rheintal herausgewehrte Sand abgelagert (Golzheimer-, Hildener- und Oberbilker Heide). Der leichtere Löß wurde weiter ostwärts transportiert. Zusammen mit Ton gibt das Lehm: die Voraussetzung der Ziegelei.

Der Oberbilker Sandboden war billig zu haben: ein Grund für den rasanten Aufstieg des Industrieviertels.

Manchmal wurde aus dem Lehm durch Geschiebe ein kleiner Berg. Die Kölner Straße hangelt sich so von Berg zu Berg im immer noch gefährdeten Bereich der Niederterrasse. Der Oberbilker Markt ist so ein Berg. Vom Wehrhahn ab bauten 1796 die Franzosen auf solchen Bergen ihre 60 Außenschanzen rings um Düsseldorf.

Die Anfänge der Industrie

Der erste Belgier, Richard aus Lüttich, musste 1851 dem Protest der Bürger weichen, er saß zu dicht am Wohngebiet: an der verlängerten Eller Straße, die später Luisenstraße heißt, Kreuzung Pionierstr, d.h. die späteren Stadtwerke.

Joseph Gobiet mit Joseph Renson aus Seraing bei Lüttich, dem vom Iren Cockerill gegründeten neuen Eisenzentrum, setzte sich dann als erster an die Kölner Straße (neben der späteren Kirche).

Gobiet holte alle anderen.

Vor allem Schwergewicht Jean Pascal Piedboeuf, dessen Vater 1812 in Jupille, Liege (alte "Waffenschmiede", s. Cockerill) angefangen hatte. Ein Bruder(drei Brüder mit wiederum Söhnen) gründet 1847 auf dem Landgut bei Aachen "Rote Erde" ein Walzwerk, ein anderer 1852 in Aachen den berühmten "Phönix".

Die Belgier kommen über Aachen, Eschweiler, Ruhrort, Kupferdreh nach Düsseldorf.

Es gab keine Adressen, weil es keine Straßen gab, nur Feldwege. Piedboeuf z.B. sitzt am Feldweg, der später Ruhrtalstraße (nach 1872 Ruhrtalbahn) genannt wird. Deswegen stand das Werk immer schräg zur neuen Werdener Straße.

Die Höhenstraße (alter Feldweg) wird zur Bogenstraße und führt zum Berg (Oberbilker Markt), dann weiter zur Ruhrtalstraße. Ein anderer Feldweg ging nach Icklak und wird schnell "Albertstraße" (Poensgen) genannt.

Die Eifeler Poensgen kommen 1860 so gewaltig, dass Historiker immer mit ihnen anfangen, aber es waren die Feinde: die Belgier.

Poensgen erwähnt einen "schiefen Berg", (langsamer Anstieg zum Oberbilker Markt), direkt an der Urbahn von 1838, heute Eisenstraße, noch ziemlich nah an der Stadt (das Dreieck ging ja bis zur Pionierstraße), die Körnerstraße (vorher Stoffeler Straße) grenzte im Osten (heute mit Stahlwerkstraße etwas erhalten).

Dann geht Poensgen über die Kölner Straße, immer an der Urbahn und nimmt noch die Nordseite der Kölner Straße dazu, das waren die besten Brocken des Gleisdreiecks. Für die heimwehkranken Arbeiter fährt er im Pferdebus in die Heimat Schleiden und baut die Eifeler Straße. Mit seinem Freund, dem Maschinenbauer Ernst Schiess und einigen Ursitzern (Weyer, Müller) ist das Dreieck 1870 zu.

Waggon Weyer geht auf den Kutschenbauer Vincelett (Jan-Wellem-Zeit) zurück, aus dem die Postwagenfabrik Overweg/ Bünger, dann Waggon Weyer wird.

Schiess kam aus Magdeburg, er hatte die Russen geärgert und wurde 1946 völlig demontiert .

Interessant: Müller Bleiweiss initiiert eine Chemieecke bis Oststraße (Piedboeuf Bleiweiß, Deus Moll Bleiweiss), in die 1878 Fritz Henkel, Schützenstraße, zieht.

Die Farbindustrie war für Düsseldorfs erste Industrie, die Textilindustrie, wichtig.(Bleiweiss Fabriken, Türkisch rot, Indigo blau, Ultramarin=Grundstoffe von "über das Meer"). Unsere Betten waren immer rot oder blau. Wir erinnern uns: der erste Banker Jaeger/Trinkaus am Carlsplatz 1790 war Farbholzhändler.

Wenn Brücken zu Bergen werden

Der Umbau der Stadt um 1890 durch Stübben und die neuen Eisenbahnen.

In Deutschland fuhren 1830 ca. 1 Millionen Menschen mit der Postkutsche, 1875 waren es 200 Millionen mit der Bahn.

Die Bahn war die neue Straße, hatte Vorrang.

Chausseen (calcis=Kalkstein) hatten die Franzosen im 18. Jh. erfunden, es gab hier nur drei: Kölner, Elberfelder, Münster.

Eng zwischen Straße und Schiene wurde es am Wehrhahn, an der Acker- und Erkrather Straße, weil hier noch die Rheinische Bahn dazukam, deren Strecke (1874 und 1879) Stübben nutzen wollte.

Düsseldorf war eine vornehme Gartenstadt geworden. OB Marx, ein eleganter Weltmann, hielt nicht viel von alter Geschichte. Die Schornsteine wurden hinter einem hohen Wall versteckt, auch Gleise sollten verschwinden.

Der "Central Personenbahnhof" von 1890 auf einem hohen Damm hatte "Bahnsteige", man musste hochsteigen. Mit den hohen Waggontüren musste man nochmals hochsteigen. Steigen wird Synonym für Eintreten, z B. frz. monter= einsteigen, descendre= runter = aussteigen. Der "Perron"(Bahnsteig) kam allerdings noch früher in die Eisenbahnsprache: von "petrone"=Steigstein, um auf das Pferd zu steigen.

Auf den Pharusplänen der 20/30iger Jahre sieht man dann die Straßendämme eingezeichnet. Gerresheimer- und Ackerstraße schaffen zusammen eine riesige Rampe, die man als Berg mit Kirche drauf wahrnimmt. Am Wehrhahn konnte man die Rampe noch merken, hier nicht mehr.

Die Hauptstrecke, hoch vom Hauptbahnhof kommend, musste wieder auf Erdniveau gebracht werden, um unter der uralten Straßenbrücke Wehrhahn zu fahren. Hoch fahrend, schafft sie noch die Tunnel Kölner- und Erkrather Straße, saust dann runter unter die Ackerstraße und zum Wehrhahn. Weil das nicht so schnell geht, musste die Brücke Ackerstraße besonders hoch sein. Die ehrwürdige alte Pfannenschoppenstraße = Kloster=/ Erkrather Straße, eben noch tief unter dem neuen Tunnel, macht eine Kurve, um Anlauf zu nehmen für den Berg(Brücke) über die Verbindungsbahn von 1863 (Langerstraße). Auf diese Rampe setzt man unten das Depot (heute Kapitol) und rechts, wo Brauer Höfel saß, die Paketpost.

Der gesamte Süden bleibt auf hohem Bahndamm, während der Norden die Brücken genießen kann. Man kann das als Abgrenzung verstehen: der reiche Norden- der arme Süden. Vielleicht war es im Süden nur die Anpassung an die hohe Hammer Schiffsbrücke von 1871.

Das Gleisdreieck umgab wie eine Mauer das Stadtviertel. Oberbilk ist eingetunnelt, wir spielten in der Schule: wie kommt man nach Oberbilk ohne Tunnel oder Brücken?

"Manche hatten diese schwarzen Pforten nie durchschritten, kannten Düsseldorf nicht, hatten nie den Rhein gesehen, umgekehrt war Oberbilk für viele ein unbekanntes Land"... „dämmrige Höhlengänge, ständig tropfend, von Kohlenstaub verrußt, von weißen Dampfschwaden durchzogen, Vorhöllen" der lange Kölner-Straßen-Tunnel ist immer noch angsteinflößend "(Dieter Forte).

Damals folgte direkt hinter dem Tunnel die neuste Glitzerstraße, die Worringer Straße, hatte vierstöckige feine Häuser, Hotels, extra Bogenlampen. Von der Hölle ins Paradies.

1945 hat man den zerstörten Worringer-Platz zur tabula rasa gemacht, eine freie Fläche für Autoparkplätze, die beiden Inseln verband man mit einem Fußgängertunnel mit Rolltreppen

Das war das Ende.

Grand Central ist Oberbilk, es ist sogar ihr Herzstück: das " Gleisdreieck".

Dieter Forte hat Oberbilk ein Denkmal gesetzt:

"Oberbilk war die Welt, dieses kleine O, dieses Fleckchen Erde, Tag und Nacht von Feuer, Rauch und Lärm erfüllt, das Jahrhunderte lang als Ödnis unter einem offenen Himmel lag, Sand und Gesträuch, einsames Gehöft und unbekannte Wege, bis in einem Schöpfungsakt von wenigen Jahren aus diesem stillen Brachland ein vibrierender, feuerspeiender, ohrenbetäubender Ort wurde. Kein gelassener Schöpfungsakt, der Wille der Menschen erschuf hier eine eigene Welt, die Gut und Böse, Paradies und Hölle wahllos auf die Erde gesetzt, ohne jeden Heilsplan, ohne jede Ordnung, eine Explosion, ein Urknall, ein Sonnensystem, labyrinthisch immer neue Welten schaffend und doch für die, die darin lebten, dieses umeindertreibende Menschengewimmel, die winzige Nußschale auf der Erdkugel, an die sie sich klammerten, die sie Heimat nannten."

Autor: Dieter Jaeger • Redaktion: Michael Vetten © Geschichtswerkstatt Düsseldorf 2022