

Der Mann, der den Musikpavillon aufstellte

Düsseldorf um 1900 - speziell die Alleestraße (heute Heinrich-Heine-Allee)

Robert Visser, Direktor des Düsseldorfer Zoos, später des Verkehrsvereins, stellte 1906 auf dem Alleeplätzchen einen Musiktempel auf. Visser hatte ihn wahrscheinlich von der Kunst-Ausstellung 1904 sichergestellt. Oder er war neu gebaut worden. Wer war dieser Mann?

Abenteurer, Seemann, Kaufmann, Sammler, Direktor

Düsseldorf war Robert Visser nicht genug. Als 20jähriger fuhr er als Seemann bis Russland und Brasilien, lebte 20 Jahre lang im Kongo, wo er Kakao- und Kaffeeplantagen baute und völkerkundliche Objekte sammelte. Für den Düsseldorfer Zoo kaufte er Tiere ein.

1893 stellte er im Kongo ein Heinedenkmal auf: "Hier hat der Stadtrat keine Macht, und da die Welt genug gelacht, ob diesem kannibalischen Treiben, soll Heine hier ein Denkmal bleiben". Die Kaiserin Sissi hatte vergeblich eine hohe Summe für ein Denkmal gestiftet. 5 Jahre lang hatte man gestritten.

Visser lebte in der Begeisterung für den Zoo (1876 gegründet) und für die Kolonien, ein Mann der Vergangenheit.

Die Alleestraße war um 1900 der Mittelpunkt und der Höhepunkt der Stadt. Schauen wir uns diese Straße etwas genauer an.

Vorab einige Korrekturen gängiger Meinungen:

1. Der Pavillon stand nicht neben dem Carschhaus, sondern unter dem Marx-Hochhaus
2. Die Allee endet nicht am Marxhaus, sondern an der Grabenstraße
3. Die Verbindung Flingerstr-Schadowstr (heute der stärkste Passantenstrom Düsseldorfs), war das ganze 19. Jht. geschlossen
4. Auf allen Bildern zum Alleeplätzchen sieht man nie die Flingerstr, sondern das Stadtbrückchen und die Häuser der Allee
5. Das Stadtbrückchen war im 19. Jht. keine Brücke, sondern eine Straße bis zur Grabenstraße.
6. Napoleon ritt auf dem berühmten Triumphbogenbild nicht in die Altstadt, sondern auf den Corneliusplatz
7. Es gab im ganzen 19. Jht. keine Verbindung Kasernenstr- Hunsrück
8. Von den beiden Flinger Toren ist nur das Tor an der Flingerstr das echte Tor, das nach Flingern führt.
9. Das Corneliusdenkmal wurde 1879 nicht auf den Corneliusplatz gesetzt, sondern vor das Stadttheater von 1875, vor den botanischen Garten.
10. Der Hofgarten muss nicht wiedervereinigt werden. Er war nie eine Einheit, sondern immer in zwei Teile durch eine Straße und einen Zaun geteilt.

Am Beginn des 19. Jht. hatte Huschberger nach Zerstörung der Stadtmauer 1801 zunächst eine neue Mauer, diesmal aus Wasser, gebaut. Es wurde der Stadtgraben an der Kö und im Hofgarten mit drei Brücken und drei Stadttoren. Die Wasserversorgung musste gesichert werden und eine neue Zollmauer musste her.

An der Kö, an der äußersten Peripherie der Festung, war das Aufräumen der geschleiften Festungsbauten einfacher als auf der Alleestr. Sie entstand 8 Jahre nach der Kö. Hier standen noch die wichtigsten Reste als Stümpfe der Hauptmauer und des Walls, die erst 1811 für den Napoleon Besuch endgültig weggeräumt wurden. Das Ratinger Tor, das bis an die Allee reichte, wurde erst 1811 gebaut - 15 Jahr nach dem Besuch Napoleons.

Napoleon ritt durch das für ihn gebaute Triumph-Tor auf dem heutigen Corneliusplatz (genau auf der Brücke über den Kögraben) dann durch die neue Elberfelder Straße zur Alleestraße (die Mauer), die den Namen "Boulevard Napoleon" erhielt.

Das ganze 19.Jht. war die Allee dann die Prachtstraße, die Kö war nur eine vornehme Wohnstraße und vor allem ein Kanal.

Die 1848iger Revolution spielte sich in der Karlstadt ab, die gerade mal 60 Jahre alt war. Das übrige 19.Jht. ist dann in der "Mittelstadt" (oder "City") zu Hause. Um 1900 ging man langsam über die „Eiserne Stadtmauer“ (sprich Bahngleise), hinüber in die neuen, ab 1908 eingemeindeten Stadtteile. Die "Elektrische" half dabei und ab 1920 wird das Auto den Radius der Düsseldorf- Erschließung noch viel weiter ziehen.

Um 1900 sind wir in der Blüte der Industrialisierung. Die wichtigste Infrastruktur (Gas – Wasser – Kanalisation - Elektrizität) ist fast beendet. Düsseldorf überlegt, was es sein soll: moderne Industriestadt oder alte Residenz. Das Pendel neigt zum ersteren, aber nicht alle alten Symbole fallen. Man versteckt die Industrie, die Stadt bleibt auf den ersten Blick Residenz-, Kunst-- und Gartenstadt: eine Zwitterrolle als Formel für den Erfolg.

So schnell wie Düsseldorf wächst niemand. Alle Probleme der Moderne stellen sich früh ein, aber auch keine zweite Stadt hat den Begriff "Altstadt" so bewahrt und zu neuem Leben erweckt.

Nun den näheren Blick auf die Alleestraße um 1900

1900 stand sie im Zentrum: Karneval, St.Martin, Kirmes Unterhaltung, alles hier, aber auch Agitation bis Spartakus 1919 und Separatisten 1923.

Schon die großen Ereignisse von 1848/49 hatten hier statt- gefunden: z. B. Einheitsfest mit einer riesigen Germaniafigur.

Die Allee war abgeschlossen: im Norden der Hafen, im Süden die Grabenstraße. Man gewinnt den Eindruck, den Preußen war das gerade recht. Düsseldorf galt früh als "Herd der Anarchie".

Auch die Zugänge zur Allee waren minimal: Von Norden über die Ratinger Straße, aber das war eine Welt für sich. Von Osten über die Mühlenstraße, jedoch der Zugang war durch den Hofgarten verbaut), eher über die Elberfelder Straße.

In die eigentliche Altstadt führte nur die "Communicationsstraße" (schon seit 1775 als besserer Zugang zum Tor angelegt) bis zur Neustraße, danach folgte ein schmaler Gang zum Hunsrück. Der Name sagt schon, wie eingeschlossen man sich in der Altstadt fühlte, sonst hätte man nicht sehlichst die "Verbindung" (Communication) gesucht.

Napoleon (den Boulevard Napoleon gab es noch nicht) wagte 1811 nicht, weiter als bis zur Neustraße zu reiten. Dann nahm er nach Süden die breite alte Torstraße "Flinger", die breite Marktstraße und die breite Mühlenstraße. Vielleicht nahm er auch die Krämerstraße, denn man sieht ihn auf der breiten Torstraße "Ratinger" hinausreiten. Nur diese wichtigsten Straßen waren breit, der Rest, vor allem die Querverbindungen Nord-Süd, waren eher Gassen. Napoleon ist nicht vor dem Haus des kleinen Harry Heine vorbeigeritten. Heine ist ihm bis zum "Köbogen" entgegen gelaufen.

Die Communicationsstraße (1775) hatte zum "Neuen Flinger Tor" geführt. Das Tor war eigentlich eine Attrappe zwischen zwei Bastionen (Mühlen-/Flingerbastion), denn man konnte nur ein paar Meter hineinreiten. Auch gegenüber auf der jetzigen Elberfelder konnte man kaum hinausreiten, denn sie ging nur bis zum Kälbermarkt (am Schadowplatz) oder zum Hofgarten mit der Hofgartenstraße.

Nur die alte Flinger Torstraße hatte nach Flingern und Elberfeld geführt. Aber sie war über 100 Jahre lang zugemauert und die Verbindung Flingerstr- Schadowstr war vergessen. Auch das Stück Schadowstr bis Kö war zugemauert.

1848 war man in der Altstadt gefangen. Es gab nur einen Südeingang: Mittelstraße und etwas versteckt: die Bergerstr. Die Zitadellstraße war meist wegen Hochwasser gesperrt. Im Osten gab es nur das Labyrinth: "Communicationstr" und die Mühlenstraße.

In der Mühlenstraße saß die Polizei, sie hatte leichtes Spiel

Um 1870 war man immer noch in der Altstadt gefangen, kein richtiger Ausgang. Erst die Pferdebahn und Elektrische verändern das in den 80iger Jahren. Später übertreibt man: nach dem 2ten Krieg 1945 will man sogar eine Hauptstraße von der Allee in die Andreasstr hinein, ein Durchgang ist erhalten.

Alle Straßen der Altstadt nach Osten endeten an der Neustraße. Sie führte südlich in die Karlstadt, zum Judenfriedhof, Soldatenfriedhof, Hospital und zur Kaserne, das letzte Stück der Neustraße hieß "Stadtbrückchen", denn vor dem Mauerfall 1801 war es eine Brücke gewesen.

Vor dem Mauerfall 1801 hatte es drei Brücken über den 30m breiten Wassergraben gegeben: eine Doppelbrücke am Ratinger Tor (Mauer und Contergarde), eine Brücke östlich der Maxkirche, aber die längste und neuste, aber auch schmalste südwestlich der Flinger Bastion: das "Stadtbrückchen". Daher blieb dieser Name erhalten.

Vor dem Mauerfall 1801 gab es in der "Karlstadt" nur drei Häuser: das Hospital (später Lazarett), die St Anna Kirche und die Kaserne. Ab 1785 entwickelte sich die Karlstadt. Sie bestand nur 15 Jahre bis 1801, dann ging sie in dem größeren Verband auf.

Nach dem Mauerfall kam man mit dem Stadtbrückchen über das Alleepflätzchen auch zur Alleestraße. Das Stadtbrückchen führte also zur Allee und zur Karlstadt, ein wichtiger Name im 19. Jht.

Das große Terrain der Allee von Grabenstr bis Flingerstr (die ehemalige Flinger Bastion) war durch den hartnäckig verteidigten Besitz des Hofkammerrats Beuth entstanden. Adelige, z.B. Diemantstein, saßen gegen Ende der Mauerzeit gern auf den Bastionen. Beuth war für den Botanischen Garten des Hospitals nördlich der Kaserne verantwortlich.

Das Hospital war 1767 in die Neusserstr verlegt worden und war jetzt ein Militärlazarett. Die Chirurgen brauchten einen botanischen Garten. Der Garten lag in der Nähe seines Grundstückes. Beuth sorgte auch für die Überführung des Gartens in die Pfannenschoppenstr 1804.

Beuth hatte also großen Einfluss auf die Stadt. Weyhe bringt 1812 den Garten in den Hofgarten, wo er 1875 zur Hälfte durch das Stadttheater zerstört wird.

Die Kasernenstr gehörte zum System Karlstadt, ging also nur bis zur alten Mauer, d.h. bis zur Wallstraße. Es gab bis zum 2. Weltkrieg keinen Zusammenhang zwischen Kasernenstr und Hunsrück.

Das Planquadrat 1 der Karlstadt 1785 am Ende der Kasernenstraße (früher Hospitalstraße) wird das Terrain zwischen Alleeplätzchen und Kasernenstraße, also westlich der verlängerten Neustraße: des "Stadtbrückchens". Weil die Bebauung im 2. Krieg zerstört war, konnte das Marxhaus 1984 westlich verlängert werden und so mit dem um 23 Meter westlich versetzten Carschhaus eine gemeinsame Fluchtlinie bilden.

Die neue "Mittelstraße" war seit 1787 die Hauptverbindung von der Karlstadt in die Altstadt.

Die alten Verbindungen waren noch so sehr in den Köpfen der Düsseldorfer, dass ihre Pferde- und Straßenbahn vom Burgplatz ausgehend immer Marktstraße, Flingerstr, Mittelstr, Karlplatz Kasernenstr oder Hohe Straße nahm, später auch Hunsrück und Communication, aber nie Bolkerstr und sehr spät die östliche Flingerstr.

Die Allee war zu Beginn des 19. Jht. immer prächtiger geworden. Nach den verwinkelten Gässchen trat man plötzlich in eine andere weite Welt. Einsam stand Breidenbach seit 1815 da (Vagedes hatte ihm sein Haus gebaut), 1831 kommt majestätisch und einsam das Gymnasium dazu (die Ruhe war der entscheidende Standortfaktor gewesen nach dem fürchterlichen Krach in der Schulstraße.) 1875 kommt dann das Stadttheater. Jetzt öffnen sich auch alle Seitenstraßen: 1873 die Bazarstraße (1924: Rathenau, 1933: Körner), um 1890 die Flingerstraße, 1937: Bolkerstr zum heutigen "Bolker Stern", also die Verbreiterung der Communicationsstraße.

Die Zählung der Häuser verrät viel über aufgelassene Häuser, bei der neuen Zählung lässt man einfach die alten Häuser und Zahlen weg, behält also die alte Zählung von 1858 bei

An der Westseite der Allee zählt man wegen des Hofgartens durch: 1,2,3 bis 9, dann kommt die Mühlenstraße, dann weiter mit 12, 14, 15, dann kann man mit Normal weitermachen; normal seit 1858: rechts: ungerade, links: gerade von innen nach außen, von Nord nach Süd, von West nach Ost, im Kreis gegen den Uhrzeiger.

An der Ostseite: Anfang mit Oper 16 a, dann 20, 22, dann Elberfelderstr, dann in einer Folge 24 bis 44, das Gymnasium hatte 32, der Kaufhof (wahrscheinlich auch Breidenbach hat 34), 44 war das Schumannhaus.

An der Westseite: die ungeraden Zahlen: 15 bis 43, Marxhaus hat 53, Carsch: ?. Die Communicationsstraße hatte rechts: 1-9, links: 2-10, (sie hatte sich also gemausert: 10 eigene Häuser), heute zählt sie als Bolkerstr: rechts: 69 (Ziem), links: 52, 56 (Apotheke).

Die Neustraße zählt von Nord nach Süd: rechts 1-57, links: 2-42. Die Fortsetzung: "Stadtbrückchen" hatte eine eigene Zählung (weil sie zum System Karlstadt gehörte): rechts 1-9, links keine Häuser wegen des Alleepflätzchens.

Die Flingerstr zählte bis zum Ende an der Neustr rechts: Nr 67.

Wichtig für die merkwürdige heutige Carschkurve

Die von Huschberger geplante, von Vagedes 1811 geschaffene Allee beginnt am Ratinger Tor und endet wegen des großen Besitzes von Beuth an der Grabenstraße. Die zunächst einzige Fahrseite der Allee lag im Osten, dort ging es auch weiter zur Breite Straße. Ab 1810 entstand das riesige Exerzierfeld. Aus dem Fußweg am Feld entlang wird 1898 die für die Straßenbahn "verbreiterte Straße": die "Breite Straße". Die Fahrseite im Westen war zunächst nur für die Elektrische bestimmt.

Auch im Norden am Hafen ging es nicht weiter. Zur Kirmeszeit lief man von der Allee über den Hofgarten zur Golzheimer Insel. Die Allee war von Anfang an eine geschlossene schöne Stube. Kreis betont 1922 noch einmal die östliche Fahrseite, verkürzt die schöne Stube aber, indem er das ganze Alleepflätzchen besetzt und rechtwinklig zur Wallstraße hin abschließt. Jetzt ist schon nicht mehr so viel Platz da, der Pavillon wird geschluckt. Zu dieser Zeit dachte noch niemand an die Kurve beim Carschhaus, um auf die Kasernenstr zu gelangen. Autos waren erst am Anfang. Es gab auch noch nicht eine Fahrbahn auf der Westseite

Carsch baut sein Haus 1915 an der neu eröffneten Flingerstr in Fluchtlinie der Westhäuser der Allee. Er hatte einige dieser Westhäuser gekauft. Moltke stand seit 1896 an der Flingerstr zusammen mit den Kollegen (Bismarck 1899) auf der Mittellinie der Allee.

Am Stadtbrückchen standen Häuser (Heidelberger Hof z.B.) auf der Weststraßenseite bis zur Grabenstraße. Auf der Oststraßenseite standen wegen des Alleepflätzchens keine Häuser. Kreis nennt den Durchgang seines Marxhauses 1922 "Stadtbrückchen". Fast an dieser Stelle verlief ja auch die alte Straße "Stadtbrückchen".

Die besonderen Prachtbauten der Allee standen (bis auf die Kunsthalle) alle an der modernen Ostseite: Theater, Gymnasium, Breidenbach, Kunstgalerien (permanente Kunstaussstellung).

An der alten Altstadtseite standen eher normale Häuser; Ausnahme: die nördlichen Häuser: Reg. Rat Sybel mit der reichen Brügelmann verheiratet, die Reichsbank, nach dem 1. Weltkrieg: die "Galerie von Frau Ey". Frau Sybel geb Brügelmann, öffnete jede Woche ihren "Salon". Sie war reich und unglücklich. Über ihr Unglück schrieb sie schlechte Gedichte. Die Künstlerschaft traf sich auch im Hofgarten, in der Villa Nuova (wahrscheinlich das heutige Standesamt Inselstraße).

In den 90er Jahren dann der Höhepunkt der Allee, eine Art "Berliner Siegesallee 1895": Wilhelm I und Moltke: 1896 an den beiden Flinger Toren, 1899: Bismarck an der "Residenz"straße (Mühlen-).

All dies ist auf der Kö undenkbar, sie war und ist eine Kaufmanns- und Bahnhofstraße mit schrecklichem Namen: Kanalstraße

1909 baut Olbrich das Kaufhaus "Tietz", sein Schüler Engler 1911 -15 gegenüber das "Carschhaus", 1922 baut Kreis das Marxhochhaus und zerstört den Pavillon. Aus dem Alleeplatz ist ein Plätzchen geworden, aus der Brücke ein fast verschwundenes Brückchen. Aber 1986 ist der Pavillon wieder da. Die Düsseldorfer haben ihn nicht vergessen.

"Hier hat der Stadtrat keine Macht"

... und weil die Welt genug gelacht, ob Geisels wunderlichem Treiben, soll hier der Musiktempel bleiben.

Autor Dieter Jaeger © Geschichtswerkstatt Düsseldorf Mai 2019