

Willi Balthun

Vom Karrenweg zur Einkaufsmeile

150 Jahre

Bahnhofstraße

Ein Beitrag zur Stadtgeschichte
Gelsenkirchens

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	3
150 Jahre Bahnhofstraße	5
Heinrich Mönting, Vater der Bahnhofstraße	6
Die erste Bebauungsphase und anfängliche Probleme	9
Nebenstraßen zur Bahnhofstraße entstehen	11
Die Bahnhofstraße, ein starkes Argument zur Stadterhebung	12
Pioniere der Bahnhofstraße	13
Zeitgenossen erinnern sich an Pioniere der Anfangszeit	17
Amtliche Dienststellen fügen sich ins Bild der Bahnhofstraße ein	24
Verkehrsprobleme und deren Lösungen	25
Große Kaufhäuser leiten um die Jahrhundertwende (1900) den Beginn der zweiten Bebauungsphase mit modernen Geschäftsgebäuden ein	39
Gute Zeiten – Schlechte Zeiten Das Leben und die Menschen auf der Bahnhofstraße	47
Quellenverzeichnis	72
Abbildungsnachweis	73

Vorwort:

Der Autor möchte mit seinen Berichten den Lesern, orientiert am Zeitablauf, Einblicke in herausragende Aspekte und ausgewählte Gegebenheiten zur Geschichte der Bahnhofstraße vermitteln. Sie beruhen nicht auf dokumentarisch fundierten Recherchen, sondern auf eigene Erinnerungen und Interviews alteingesessener Gelsenkirchener Bürger und deren Aufzeichnungen, sowie auf Recherchen historischer Veröffentlichungen von Presse und Druck.

Quellenangabe: Soweit bekannt im Anhang (z.B.²)

Anmerkung:

Die in den Berichten angeführten Hausnummern entsprechen dem jeweiligen damaligen Stand. Sie können später im Laufe der Zeit, durch verändernde Baumaßnahmen oder Umnummerierungen, an Übereinstimmung mit den heutigen Gegebenheiten verloren haben.



Abb. 1: Die Bahnhofstraße 2006

150 Jahre Bahnhofstraße

„Ich geh mal inne Stadt.“ So oder so ähnlich klingt es, wenn Gelsenkirchener zum Einkaufen oder zum „Plachandern“ die Bahnhofstraße aufsuchen. Sie ist mit dem angrenzenden Bahnhof und ihren interessanten Nebenstraßen die Metropole, das Zentrum der Stadt. Sie ist Gelsenkirchen. Ihre Bürger, aber auch Besucher aus dem weiteren Umkreis wissen und wussten sie als die wohl größte und schönste Einkaufsmeile zu schätzen. An den Besucherzahlen gemessen, ist sie auch heute noch eine der meist frequentierten Einkaufsstraßen des Ruhrgebiets.



Abb. 2: Die Bahnhofstraße in neuerer Zeit

Anfang Oktober 2008 feierte die Bahnhofstraße ihr 150jähriges Bestehen. Die historische Genauigkeit dieses Datums bleibt sie jedoch der heutigen Generation schuldig. Es steht nur diesbezüglich in Verbindung mit der 100Jahrfeier von 1958. Zeitungsberichten aus damaliger Zeit zufolge wird das Datum der Fertigstellung der Bahnhofstraße mit August 1859 angegeben. Wonach die Feier ein Jahr später hätte stattfinden müssen. Doch man sollte es mit dem Fertigstellungsdatum nicht so ganz genau nehmen, denn es bezieht sich auf den zeitlichen Eindruck. Eine Straße dieses mannigfachen Formats wird im Wandel der Zeit nie ganz fertig sein.

Heinrich Mönting – Vater der Bahnhofstraße

Eine Idee nimmt Gestalt an

Die Beweggründe zum Bau einer befestigten Straße, von der ein Teilstück heute die Bahnhofstraße ist, reichen in der Geschichte Gelsenkirchens bis in die bäuerliche Zeit zurück.

Noch in den Jahren um 1800 führte das unbedeutende und wenig bekannte Kirchdorf Gelsenkirchen, umrahmt von Wald und Wiesen, abgelegen jeglichen Verkehrs, ein kümmerliches Dasein. Nördlich vom Dorfzentrum gelegen, befand sich die Wiesche (Wiese), heute die Gegend um das Musiktheater und südlich, hinter einem Waldgebiet, der Wiehagen. Beides waren Dorfwiesen (Dorfweiden). Der Ort selbst bestand aus einer Ringsiedlung die sich um die Kirche geschart hatte. Die alte Dorfkirche befand sich etwa an Stelle der heutigen Evangelischen Altstadtkirche. Alte Geländebezeichnungen spiegeln sich heute noch in Straßennamen wie Waldstraße, Kerkenbusch und Sellhorststraße wieder. Befestigte Zufahrtswege gab es nicht. Wollte schon mal ein Pferdefuhrwerk mit einer Ladung den Ort erreichen, was recht selten vorkam, so musste ein zusätzlicher Vorspann mithelfen, die Fuhr durch den Matsch der unbefestigten Wege zu ziehen. Die Menschen im Ort waren arm. Angesiedelt hatten sich hier Bauern, Kötter und Handwerker. Dringend erforderlich wären befahrbare Wege und Verbindungsstraßen gewesen, um den Ort aus seiner Isolierung zu lösen.

In dieser Zeit, am 14. Mai 1822, wurde der Bauernsohn Heinrich Mönting auf dem Hofe Schulte-Mönting zu Schalke geboren. Er schaffte einen Aufstieg vom Hüterjungen zum Geschäftsmann und Fabrikbesitzer und später zum Großindustriellen. Da der Schulte-Mönting-Hof, der fast die Größe eines Drittels der ehemaligen Bauernschaft Schalke hatte, noch nicht einmal alle Familienmitglieder ernähren konnte, arbeitete der Junge als Pferdeknecht auf dem Hof des Schwagers in Essen. Dieser sorgte dafür, dass der hochintelligente Junge in eine Lehre zum Rentmeister (Verwalter landwirtschaftlicher Einkünfte) kam. Später heiratete er die einzige Tochter eines Kolonialwarenhändlers. Er erweiterte das Geschäft, betrieb eine Bäckerei und Gastwirtschaft, handelte mit Holz, Vieh und Korn und besaß Ziegeleien. Bei den Bürgern hieß er nur „der lange Heinrich“. Als Gemeinderatsmitglied setzte er sich stark für die Verbesserung und Erschließung der Verkehrswege ein. Es war ein Glück für das Dorf, dass es im Gemeinderat einen Mann besaß, der nicht nur die kommenden Bedürfnisse Gelsenkirchens klar erkannte, sondern auch selbst Hand anlegte, schwierige Probleme zu lösen. Heinrich Mönting war der erste weitblickende Kommunalpolitiker Gelsenkirchens. Mit seinen Vorschlägen eilte er seiner Zeit weit voraus. Beachtlich ist, dass er bereits 1840, die Gemeinde Gelsenkirchen hatte gerade 700 Einwohner, eine Straße mit einer Breite heutigen Ausmaßes plante, die vom Dorfzentrum in Richtung Wattenscheid verlaufend, eine Verbindung mit Bochum schaffen sollte. Dass ein Teilstück später einmal die Bahnhofstraße werden sollte, war zu dieser Zeit undenkbar, da es ja noch keinen Bahnhof an heutiger Stelle gab.



Abb. 3: Heinrich Mönting *1822 †1907

Bedingt durch den Bau der Köln-Mindener-Eisenbahnstrecke, an dessen Trasse Gelsenkirchen zufällig lag, erhielt der Ort völlig unerwartet und unverhofft am 15. Mai 1847 seinen ersten Bahnhof als sogenannte Durchgangsstation. Am 9. Dezember 1864 bekam die Durchgangsstation dann offiziell die Bezeichnung „Bahnhof“. Das Bahnhofsgebäude, eine einstöckige Holzbaracke, wurde bereits 1883 wieder abgerissen und erhielt dann als Backsteinbau zwischen Bahnkörper und der damaligen Hiberniastraße einen neuen Standort. Die Gleise verliefen zu ebener Erde, was zu dieser Zeit in der fast unbesiedelten Gegend, niemanden störte. Der Weg vom Dorfzentrum zur „Eisenbahn-Haltestelle“ führte über einen notdürftig angelegten Feldweg. Das Gelände auf dem heute die Bahnhofstraße verläuft, gehörte zu damaliger Zeit den Familien Strunk, Beskenkamp, Schulte-Brockhof, Böhling und Herbert. Rechts und links des Weges lagen vereinzelt Höfe und Wirtschaftsgebäude, so wie die Ziegelei des Heinrich Mönting. Der unbefestigte Pfad war vornehmlich im Winter, wegen seiner schlechten Beschaffenheit, kaum passierbar.

Mönting, der gerne und viel reiste, beschrieb das Abenteuer Abreise wie folgt: „Nachdem ich mich mit meinem Kutschwagen durch die Matsche des Feldweges zum Bahnhof gequält hatte, glaubte ich nicht vor dem Bahnhofsgebäude sondern vor der Markenkontrollbaracke der benachbarten Zeche Hibernia zu stehen“.¹ Der Eindruck wurde auch nicht besser, wenn man ins Innere der Bahnhofswirtschaft trat. Dennoch herrschte hier unter den Einheimischen, die hier gerne auch zum Frühschoppen kamen, geschwätziges Behaglichkeit wenn der Gastwirt Wilhelm Ludwig seine „Musefallen“ wie er die ½ Liter Bierkrüge nannte aufsuchte und dabei den neuesten Klatsch erfuhr, oder zum Besten gab. Die Musefallen kosteten damals 15 Pfennig. Wenn Mönting die Eisenbahn benutzte, kehrte er vorher bei Wilhelm Ludwig ein und trank sich einige Musefallen. Er gab den abgearbeiteten Bergarbeitern „einen aus“ und übernahm auch schon mal deren Schuldenlatte.

Der erforderliche Bau einer Straße zum Bahnhof kam Mönting sehr gelegen und passte ins Bild seines Konzepts von 1840, eine Straße von Gelsenkirchen über Wattenscheid nach Bochum zu bauen. In dieser Straßenführung befand sich nämlich auch dieses besagte Teilstück von Dorfmitte in Richtung Bahnhof, die heutige Bahnhofstraße. Auf Antrag Heinrich Möntings hin, beschloss der Gelsenkirchener Gemeinderat nach schwieriger Übereinkunft 1853 den Bau dieser Straße, die dem aufstrebenden Ort später sein Gepräge geben sollte. Bevor der erste Spatenstich zum Bau der Straße erfolgen konnte, gab es jedoch noch große Hürden, bei zähen Verhandlungen mit den Landbesitzern zum Kauf der dafür erforderlichen Ländereien, zu überwinden. Schließlich verlief die geplante Straße ja über einen zum Teil vorhandenen Feldweg der durch landwirtschaftlich und industriell genutztes Interessengebiet führte. In der besagten Bahnhofsgaststätte des Wilhelm Ludwig, sowie auch in der Gaststätte des Ferdinand Brüning (später Ernst Symann), die sich aus heutiger Sicht etwa Ecke Neumarkt/Ahstraße befand, sollen diese zähen Verhandlungen zwischen Heinrich Mönting und den dortigen Landbesitzern beim Gläschen Bier so über den Tisch stattgefunden haben. Man war ja unter sich und Möntings Verhandlungsgeschick brachte die Einigung.

Die Gaststätte des Ferdinand Brüning war die älteste im Orte und hatte dort schon seit 1815 Bestand (bis 1912). Sie gehörte damals zum Mittelpunkt des dörflichen Lebens. Außerdem besaß der Wirt einen Bauernhof, etwa dort, wo sich heute das Augustinushaus befindet und betrieb dabei eine Göpelmühle. Während des Mahlgangs hielten sich die Bauern gerne in der Gaststätte auf und tranken sich Einen. Hochbetrieb herrschte hier aber auch nach dem Kirchgang. Dann standen die eingeschenkten Biergläser und Schnapspinnchen in Reih und Glied bereit, den ersten großen Durst zu löschen. Ein Blick in die Preisliste besagte, dass ein Schoppen Schnaps = $\frac{1}{4}$ Liter damals 20 Pfennige kostete, $\frac{1}{2}$ Liter Bier 15 Pf. Und für 10 Pf. gab es eine Zehner-Schachtel Zigaretten.

1854 ist es dann soweit. Der Weg zum Bahnhof wird ausgebaut und geschottert. Der Straßenausbau besteht aus zerkleinerter Schlacke. Einseitig ist ein Fußweg durch Aufschüttung einer dicken, drei Fuß breiten, Kieslage angelegt. Doch schon bald zeigt sich, dass Ausbesserungen und Verbesserungen erforderlich sind, die die Fertigstellung der Straße verzögern. Im August 1859 ist die Straße zum Bahnhof dann endlich straßenbaumäßig fertig gestaltet und erhält den Namen „Chaussee“, was soviel wie geschottert – chaussiert – heißt. Später wird sie auch zeitweise „Chaussee zum Bahnhof“ benannt. Die Kosten für den Neubau der Straße wurden auf 3.740 Thaler veranschlagt. Die Bahnhofstraße begann zu dieser Zeit an der Ahstraße, in der sie stumpf einmündete und endete an der Hiberniastraße, die damals vor der Köln-Mindener-Eisenbahnstrecke verlief. Gelsenkirchens Bevölkerung war inzwischen auf etwa 2.000 Einwohner angestiegen.

Die offizielle Umbenennung in „Bahnhofstraße“ erfolgte jedoch erst am 9.12.1864.² Mit diesem Datum erhielten auch die anderen Straßen Gelsenkirchens ihre offizielle Benennung.

Unbestritten geht Heinrich Mönting als „Vater der Bahnhofstraße“ in die Geschichte Gelsenkirchens ein. Sein Unternehmungsgeist als Industriepionier blieb auch in späteren Zeiten ungebrochen. Er gründete noch eine Kesselfabrik, eine Gasanstalt und beteiligte sich am Blechwalzwerk von Grillo.

Die erste Bebauungsphase und anfängliche Probleme

Nun hatte die kleine Gemeinde Gelsenkirchen eine schöne Bahnhofstraße vom Dorfzentrum zum Bahnhof hin, die jedoch kaum zu diesem Zweck von den wenigen Einwohnern genutzt wurde. Wer wollte auch schon von den sesshaften Dorfbewohnern in den 1860er Jahren mit der Eisenbahn irgendwohin fahren? Die Bebauung der Straße war noch lückenhaft und bestand aus Häusern der zweigeschossigen Bauweise. Zu anfangs hatten sich, den Bedürfnissen der Landbevölkerung entsprechend und wie auch ursprünglich geplant, handwerkliche Betriebe so wie Geschäfte für Lebensmittel und dem häuslichen Bedarf hier niedergelassen. Das Gaststättengewerbe hatte ebenfalls bereits hier Fuß gefasst. Die Passanten waren meistens Dorfbewohner die dort für ihren täglichen Bedarf einkauften.

Auch wurde die einzige befestigte Straße im Ort gerne von den Bauern genutzt um mit ihren landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Geräten ihre Felder zu erreichen. Ja sie leiteten sogar ihren Viehtrieb darüber, wobei deren ländliche Hinterlassenschaften die Passanten und gewerbetreibenden Anlieger verärgerten. Beschimpfungen und Proteste waren die Folge.

Diese mehr oder weniger ländliche Idylle sollte aber sehr bald ein Ende haben. Kohle und Stahl hatten für Gelsenkirchen das Zeitalter der Industrialisierung eingeläutet. Durch den damit verbundenen Zustrom von Arbeitskräften sollte Gelsenkirchen, wie kaum ein anderer Ort im Umkreis, in den nächsten Jahrzehnten eine einmalige rasante Entwicklung erleben. Rege Bautätigkeiten prägten bereits zu dieser Zeit schon das heutige Stadtbild in seinen Grundzügen und in Folge, größere Kaufhäuser das Bild der Bahnhofstraße. Diese verzeichnete enorm ansteigende Besucherzahlen. Höhere Anforderungen an Qualität und Technik waren gefordert. Die Stadt, wie auch die Kaufmannschaft der Bahnhofstraße reagierte prompt und stellte sich erfolgreich den neuen Anforderungen.

Die Bahnhofstraße, anfangs nur vom Tageslicht abhängig, erhielt 1863 erst einseitig als erste Straße Gelsenkirchens eine Gasbeleuchtung. Wieder war es Heinrich Mönting der seine Hand dabei im Spiel hatte. An Stelle der später 1910 am Bahnhofsvorplatz erbauten Hauptpost (jetzt Verwaltungsgericht) betrieb Heinrich Mönting bereits von 1863 bis 1910 dort eine Gasanstalt.³ Seine erste Gasversorgung galt der Beleuchtung der Bahnhofstraße. Er war es, der die Kandelaber mit Gas versorgte und somit Licht ins Dunkle brachte, was wesentlich zur Belebung der Bahnhofstraße und der gesellschaftlichen Entwicklung dort, auch außerhalb der Geschäftszeiten beitrug.

Ein anderes Problem, das Anliegern und Besuchern immer wieder großen Ärger bereitete, war die katastrophale Situation beim Abfluss von Regenwasser und der Abwässer. Man beschloss deshalb im April 1864 die Anlage einer gepflasterten Abflussrinne. Die Bewohner verpflichteten sich, die Hälfte zu den Pflasterkosten beizutragen. Dafür verlangten die Anlieger der Bahnhofstraße aber die Verdoppelung der Gaskandelaber, was erneute Kosten für den Gemeindegeldbeutel brachte. Die gepflasterte Rinne muss nicht sonderlich wirksam gewesen sein, denn die Regulierung des Wasserlaufs machte weiterhin Sorgen. Als im Jahre 1868 Gelsenkirchen eine eigene Amtsverwaltung erhielt, beschloss man den Bau eines überwölbten Abwasserkanals, so wie die Pflasterung der gesamten Bahnhofstraße. Die Gemeindevertretung bewilligte dazu 8.000 Thaler. Es wurde die Kommunalsteuer für 1869 erhöht und alle Anwohner, die sich nicht an die Rinnsteinkosten beteiligt hatten, mussten $\frac{2}{3}$ der für ihren Grundstücksbereich anteiligen Kosten tragen.⁴ 1869 wurde die Bahnhofstraße dann endlich gepflastert.

Nachdem sich nun die Bahnhofstraße in einem, für alle Beteiligten, befriedigendem Zustand befand, ließ man sie am 9.07.1870 durch einen Architekten abnehmen, der sie dann endlich nach eingehender Prüfung für gut befand.⁵

Die bis 1861 kaum bebaute Straße war bereits 1878 in ihrer zügig bebaulichten Abwicklung soweit abgeschlossen, dass der damalige Bürgermeister Vattmann mit einem Erlass vom 1. Juli selben Jahres, im Interesse des Allgemeinwohles „Bürgersteige vor jedem Haus“ verbindlich machen konnte.⁶ Doch schon bald stellte sich heraus, dass die neuen „Trottoirs“ Grund zum Ärgernis gaben. Nicht selten dienten sie zum Abstellen von Karren, die den Einkaufspassanten den Blick in die Schaufenster erschwerten. Eine Bürgerbeschwerde bei der Gemeindevertretung mit der Forderung zur Abhilfe dieses Übelstandes erhielt dann durch die Polizei ihren Durchsatz.

Während sich die Bahnhofstraße in ihrer ersten Bebauungsphase, deren Ende etwa um die 1890er Jahre lag, überwiegend durch Häuser der zweigeschossiger Bauweise gestaltete, sollten danach jedoch größere Gebäude dominierend ihr Straßenbild prägen. Um 1885 war die Bahnhofstraße noch nicht voll bebaut und es gab genügend Lücken für Neubauten. Sie hatte sich aber bereits schon zu dieser Zeit zu einer attraktiven Einkaufsstraße gemausert, die auch im Umkreis Beachtung fand.



Abb. 4: Die Bahnhofstraße um 1896. Eine der frühesten Aufnahmen. Blick aus heutiger Sicht von Bahnhofsvorplatz aus.

Nebenstraßen zur Bahnhofstraße entstehen

Die hochschnellenden Einwohnerzahlen Gelsenkirchens hatten einen Bauboom nie gekannten Ausmaßes zur Folge, der für die angehende Stadt aber auch für die Bahnhofstraße und ihrem Umfeld eine große Herausforderung darstellte. Dem zeitlich damit verbundenem Fortschritt an Technik und Verkehr, aber auch den inzwischen gehobeneren Ansprüche der Anwohner musste Rechnung getragen werden. Die Zeit hatte die ursprünglichen Planungen der Bahnhofstraße überrollt, die noch an dem Charakter ländlicher Bevölkerung orientiert war. Anpassungen an Technik und Verkehr waren angesagt.

Auch die Bebauung, im lukrativen Umfeld der Bahnhofstraße, passte sich zügig den neuen Situationen an. Zwischen zum Teil noch vorhandenen landwirtschaftlichen Einrichtungen entstanden neue Wohnviertel an alten Dorfwegen, die dann später als Straßen ausgewiesen in die Bahnhofstraße einmündeten und sie mit ihrer eigenen Geschäftswelt bereichernd, für Besucher, noch anziehender machen sollte.

Diese Nebenstraßen waren, vom Neumarkt ausgehend, rechtsseitig:

Ahstraße:	die schon von altersher hier verlief
Klosterstraße:	hier befand sich in alten Zeiten ein Beginenkloster
Passage:	auch Glaspassage, wegen der Glasabdeckung so genannt. Eine Verbindung zur Von-der-Recke-Straße, die erst später ~ 1912 hier entstand
Theresienstraße:	ab 1947 Kolpingstraße
Dickampstraße:	sie verlief im spitzen Winkel in das Endstück der Bahnhofstraße von 1917 – 1947 Hindenburgstraße, ab 1947 Husemannstraße
Bochumer Straße:	sie mündete aus entgegengesetzter Richtung in das Ende der Bahnhofstraße

Linksseitig über den Neumarkt in die Bahnhofstraße einmündend:

Kirchstraße:	die schon von altersher hier verlief
Neustraße:	1937-45 Stürmerstraße, ab 1946 Gildenstraße
Neumarktgasse:	(ursprünglich ~ 1913-1920 Südpfad) ein Fußweg der bis ~ 1946 dort Bestand hatte

Linksseitig – direkt einmündend:

Hermannstraße:	1903-37 Arminstraße, 1937-45 Karl Laforce Straße, seit 1946 wieder Arminstraße
Kampstraße:	ab 1937 Beskenstraße
Augustastraße:	
Johannesstraße:	
Sellhorststraße:	
Vereinsstraße:	später auch Weberstraße
Vohwinkelstraße:	sie mündet aus entgegengesetzter Richtung in die Bahnhofstraße.

Die Straßenabschnitte der Bahnhofstraße zwischen den Seitenstraßen können in Folge für den Leser auch Orientierungshilfe sein.

Die Bahnhofstraße, ein starkes Argument zur Stadterhebung

Mit der schnell voran schreitenden Industrialisierung und dem immer größer werdenden Menschenstrom nach Gelsenkirchen stieg auch der Bedarf an Lebens- und Verbrauchsgütern rapide an. Gebäude und Geschäfte schossen wie Pilze aus dem Boden und auch der technische Fortschritt versuchte damit Schritt zu halten. Die Bahnhofstraße hatte inzwischen schon einen so großen Bekanntheitsgrad, auch Außerorts, durch ihre Attraktivität gewonnen, dass es der Gemeinderat für wichtig hielt, sie zur Mitbegründung im Antrag des Ortes Gelsenkirchen zur Stadterhebung besonders hervor zu heben. Der Gemeindevorsteher und stellvertretende Amtmann Heinrich Herbert und sein Freund Heinrich Mönting beantragten in der Gemeindeversammlung am 18.12.1873 bei hoher Behörde, die Gemeinde Gelsenkirchen zur Stadt zu erheben. Beide waren hoch angesehene Bürger des Ortes und ihre Worte hatten Gewicht. In einer überzeugenden Rede vor dem Gemeinderat sagte Herbert unter anderem wörtlich:

„Es ist nicht als Übertreibung zu betrachten, wenn ich behaupte, dass sich auf dem ganzen Kontinent, auf keinen so kleinen Raum eine so rapide wirtschaftliche und industrielle Entwicklung von so ungeheuren Dimensionen vollzogen hat wie hier in Gelsenkirchen. Es hat sich hier ein vollkommen städtisches Leben ausgebreitet, das sich in neu erbauten Häusern und Straßen in dieser Form präsentiert. Die Bahnhofstraße darf sich kühn zu den besten und schönsten Straßen der Städte im großen Umkreis rechnen.“⁷ Ende des beeindruckenden Zitats. Dem Antrag der Gemeinde bei hoher Behörde wurde stattgegeben und dem Orte Gelsenkirchen mit inzwischen 11.282 Einwohnern am 29.11.1875 die Stadtrechte verliehen.

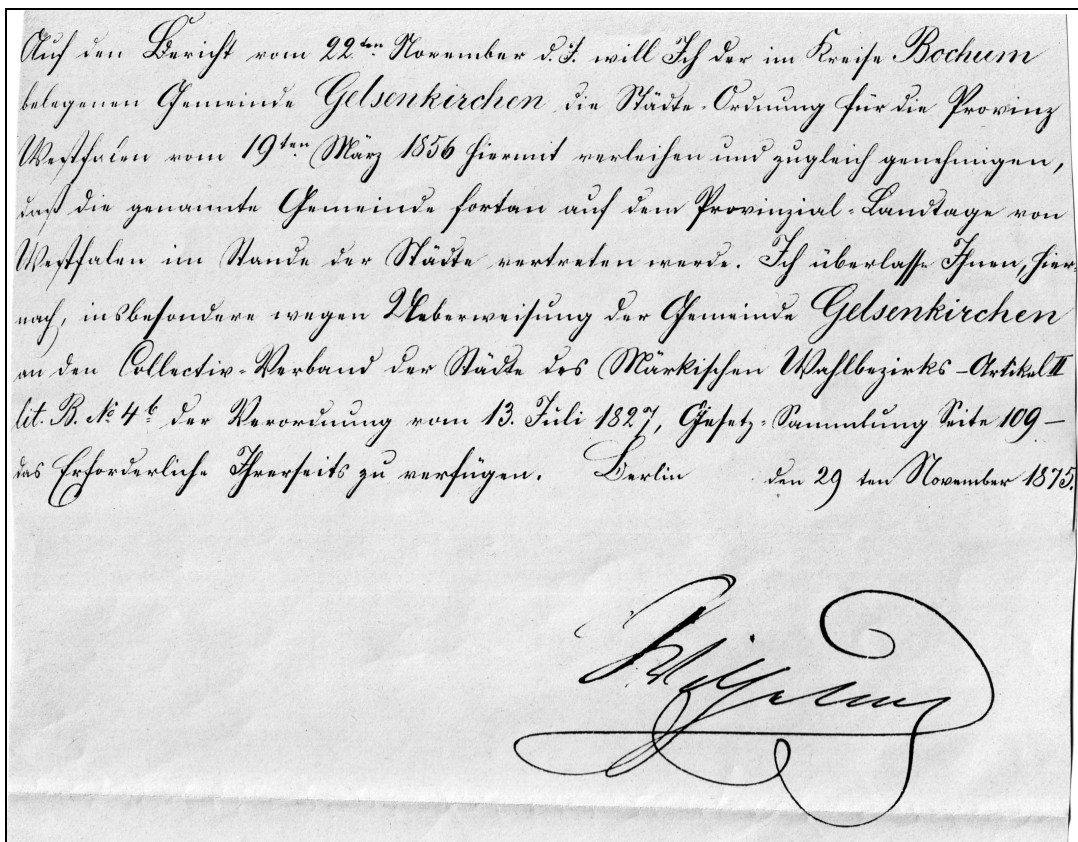


Abb. 5: Stadterhebungsurkunde vom 29. November 1875 mit der Unterschrift von Kaiser Wilhelm.

Pioniere der Bahnhofstraße

Heinrich Möntings Sorge galt der zügigen Bebauung der Bahnhofstraße und den sich dort niederlassen wollenden Gewerbebetreibenden, denen er sich besonders annahm. Den Bedürfnissen der Menschen jener Zeit entsprechend, siedelten sich auch zu anfangs hier, wie ursprünglich geplant, überwiegend handwerkliche Betriebe an. Mönting hatte eine Sparkasse gegründet aus der später die Stadtparkasse hervor ging. Den baulustigen Handwerkern, die sich in der Bahnhofstraße niederlassen wollten, lieh er das Geld zum Bau ihrer meist zweigeschossigen Häuser zu mäßigen Zinsen. Aus seiner Ziegelei, die sich in Nähe der Bahnhofstraße befand, konnten sie Steine und sonstiges Baumaterial erhalten. Den Handwerkern auf dem Fuße folgte dann im Zuge die Kaufmannschaft, die nun wesentlich zur Belebung der Bahnhofstraße beitrug.

Unter dem Titel „Vor 1875 waren wir da“ veröffentlichte eine, dem Autor unbekannt Zeitschrift, Namen von Erstanliegern der Bahnhofstraße. Hierbei dürfte es sich jedoch mehr um ein Inserat einer bestimmten Interessengruppe gehandelt haben, die sich auf diesem Wege in Erinnerung bringen wollte. Dies sollte jedoch kein Grund sein, darauf nicht näher einzugehen. Folgende Gewerbebetreibende stellten sich unter diesem Artikel, vom Neumarkt ausgehend, vor:
(Kommentare und Ergänzungen dazu wurden nachträglich vom Autor hinzu gefügt)

Brüning Gaststätte-Brauerei-Brennerei

Kommentar:

Die Gaststätte befand sich bereits schon seit 1815 an der Ecke Ahstraße/spätere Bahnhofstraße. Der Gast- und Landwirt Brüning kann nicht unmittelbar zu den Pionieren der Bahnhofstraße gerechnet werden. Der Zufall wollte es, dass die später angelegte Bahnhofstraße an seiner Gaststätte vorbei führte und diese nun das erste Gebäude dort rechtsseitig war und Brüning somit zu den ersten Gewerbebetreibenden gehörte. Der Landwirt Brüning besaß neben seiner Gaststätte auch noch eine Göpelmühle. Nach den Mühlengängen und nach den sonntäglichen Kirchgängen erhielt die Dorfkneipe in alten Zeiten stets regen Zuspruch. Bis zu ihrem Abbruch 1905 hieß die Gaststätte zwischenzeitlich „Symanns Eck“ nach ihrem Pächter Ernst Symann.



Abb. 6: Gaststätte Symannseck um 1900, Ecke Bahnhofstraße/Ahstraße, vormals Brünningssche Gaststätte und Brennerei,

Grewer	Bäckerei und Kolonialwaren Haus Nr. 2, gegründet 1837, später Kaffee-Großrösterei (gegenüber Schuhhaus Bruns)
Scharpenseel & Co.	Goldwaren, Uhren, Schmuck, Haus Nr. 8, (gegenüber Schuhhaus Bruns) gegründet 1868 am Neumarkt (etwa neben der Commerzbank)
Bäumer u. Co	seit 1875, später Diedenhofen – Uhren, Schmuck, Optik, Haus Nr. 28,
Loh-Gaststätte	seit 1870, Haus Nr. 32/34 (zwischen Klosterstraße und Preuteplatz) vormals, bereits vor 1855 – Gaststätte Lauf
Preute, Heinrich	Eisenwaren seit 1866, Haus Nr. 30, zwischen Klosterstraße und Glaspassage (Preuteplatz)

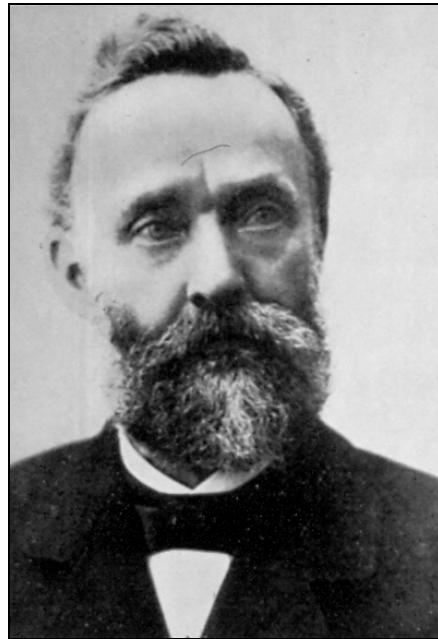


Abb. 7: Heinrich Preute,
Gründer des Eisenwarengeschäftes

Kommentar:

Auf der Walz (Wanderschaft) lernte Heinrich Preute den späteren Großindustriellen Grillo kennen, von dem er gute Ratschläge bekam und auch annahm. Er hatte inzwischen in Essen das Schlosserhandwerk erlernt und auch seine Meisterprüfung abgelegt. In der Gaststätte Lauf erfuhr er vom Wirt, dass das Haus auf der Bahnhofstraße 30, in dem sich von 1855 bis 1866 die alte Postexpedition befand, verkauft werden sollte. Vom Gründungsfieber befallen, griff Heinrich Preute zu und voller Stolz inserierte er in dem zweimal wöchentlich bei der Druckerei Münstermann erscheinenden „Märkischen Hausfreund“ seine Geschäftseröffnung im April 1866.

Geschäfts-Eröffnung.

Hiermit die ergebene Anzeige, daß ich mit heutigem Tage an der Bahnhofstraße hier selbst, neben der Post, im Hause des Herrn Gastwirths Lauf eine **Schlosserei verbunden mit Eisenwaarenhandlung** errichtet habe. Alle in dieses Fach einschlagenden Artikel, u. A. **Sprung-herde, Fournaisen, geschliffene sowie Mantel-Ofen** etc. sind stets bei mir in reichster Auswahl vorrätzig und empfehle ich mich einem geehrten Publikum bei reeller und prompter Bedienung zur geneigten Abnahme, sowie zur Anfertigung aller Art Bau-Schlosserarbeit und vorkommenden Reparaturen.

Gelsenkirchen, im April 1866.

Heinr. Preute, Schlossermeister.

Abb. 8: Inserat zur Geschäftseröffnung Preute im April 1866.
Erschienen im „Märkischen Hausfreund“.

Nach über 100 Jahren zog sich dann die Firma in den 1980er Jahren von der Bahnhofstraße in die Klosterstraße zurück. Um die Jahrtausendwende erfolgte dann die Geschäftsaufgabe. Es war das einzige Unternehmen aus der Gründerzeit, das nicht nur seinen Geschäftsnamen erhalten hatte, sondern auch bedingt durch die männliche Nachfolge der Besitzer, bis zur Geschäftsaufgabe den Familiennamen Preute, führte. Zu Ehren des Pioniers Heinrich Preute und zu seinem Angedenken benannte die Stadt Gelsenkirchen nach ihm den Platz an der Bahnhofstraße vor der Einmündung der Von-der-Recke Straße „Heinrich-Preute-Platz“.

Carsch Spezialgeschäft für Herren-, Sport- und Kinderbekleidung seit 1873
Haus Nr. 38, diesseits Ecke Glaspassage/Bahnhofstraße

Kommentar:

Zur gleichen Zeit besaß die Firma Carsch eine Kleiderfabrik in der Theresienstraße. Carsch war das erste Bekleidungsgeschäft auf der Bahnhofstraße, wo es den sogenannten „Anzug von der Stange“ gab. Was von jeher in Schneiderwerkstätten für den einzelnen manuell von Hand gefertigt werden musste, konnte nun mit modernen Maschinen manufaktuell in Serie hergestellt werden und wurde somit auch für Bürger mit kleinerem Geldbeutel erschwinglich. Später um 1920 eröffnete die Firma Carsch ihr Kaufhaus für Herren-, Damen- und Kinderbekleidung auf der Bahnhofstraße Nr. 48.

Vittinghof-Gaststätte seit ~ 1860 Bahnhofstraße 56 b

Kommentar:

Diesseits Ecke Theresienstraße (Kolpingstraße)/Bahnhofstraße. Später „Rheinischer Hof“ mit Pächter Dieckmann.

Schauerte Kaufhaus für Textilwaren

Kommentar:

Seit 1874 (bis 1957) Haus Nr. 58. Stammhaus jenseits Ecke Theresienstraße bzw. im Neubau, zwei Hausnummern weiter.

Kochs-Schnapsbrennerei seit 1870, Haus Nr. 77, diesseits Ecke Sellhorststraße

So viel zu den Pionieren der Bahnhofstraße, die sich unter dem Zeitschriftartikel „Vor 1875 waren wir da“ selbst vorstellten.

Dass zu dieser Zeit die Bahnhofstraße bereits von vielen weiteren Gewerbetreibenden Pionieren belebt war, steht außer Frage und wird sich in Folge ihrer Geschichte noch zeigen.

Wieso hätte der Gelsenkirchener Gemeinderat zu dieser Zeit auch bereits einen Grund darin gesehen, sie im Bewerbungsschreiben zur Stadterhebung besonders hervor zu heben.

Zeitgenossen erinnern sich an Pioniere der Anfangszeit

Der Menschenstrom riss auch in den folgenden Jahren nicht ab. Unternehmungslustige und Arbeitswillige aus vieler Herrenländern zog es nach Gelsenkirchen, wo es nicht nur im Bergbau Arbeit genug gab. Das zeichnete sich auch auf der Bahnhofstraße ab, wo Pioniergeist gefragt war und wo Handwerk und Gewerbe ein reiches Betätigungsfeld fanden.

An dieser Stelle sollen nun Zeitzeugen zu Worte kommen, die sich an früheste Gewerbetreibende der Jahre 1885-87 erinnerten und darüber in alten Zeitungsartikeln zu berichten wussten. Sie verstanden es, dabei auch humorvoll über deren Familiengeschichten zu plaudern und Dönekes über ihre Kauzigkeit zum Besten zu geben. Unverkennbar die Verbundenheit der Bewohner der Bahnhofstraße untereinander zu dieser Zeit, wo noch fast jeder jeden kannte. Doch auch Erinnerungen haben gelegentlich ihre Tücken und können sich im Nebel der Zeit leicht verwischen. So sollte ggf. über leichte Abweichungen in den Übereinstimmungen ihrer Berichte mit Nachsicht hinweg gesehen werden. Sie erheben ja auch nicht den Anspruch auf Dokumentation und Vollständigkeit, haben jedoch für die Bahnhofstraße einen hohen geschichtlichen Erinnerungswert.

Zum besseren Verständnis der Standortbeschreibungen wurden an einigen Stellen der Berichte in (-) erläuternde Erklärungen sowie in etwa die heutigen Haus-Nummern, bzw. Positionen neu hinzugefügt. In Verbindung mit den Straßenabschnitten der Bahnhofstraße zwischen ihren Seitenstraßen, könnten auch sie dem interessierten Leser eine kleine Orientierungshilfe sein.

Der Zeitzeuge Paul Kittel erinnert sich an Gewerbetreibende auf der Bahnhofstraße um 1885. Er war von Geburt Schlesier, kam im Jahre 1882 mit 32 Jahren nach Gelsenkirchen, einem Ort der sich gerade vom Dorf zur Stadt entwickelte. In Berlin hatte er seinen Frisörmeistertitel erworben und seine Prüfung als staatlicher Heilgehilfe abgelegt. Im Nettelbeck'schen Hause, wo sich später das Bekleidungshaus Sinn befand, eröffnete er ein Frisörgeschäft. Er hatte inzwischen soviel Geld gespart, dass er sich die Reise über den Ozean erlauben konnte, wo er am „Dental College“ von Pittsburg die amerikanische Zahnarztprüfung mit der Note „Erste Klasse“ bestand. In früheren Zeiten war es üblich, dass beim Frisör auch Zahn- und Heilbehandlungen durchgeführt wurden. Im Laufe seines Lebens verließ er die Bahnhofstraße und übte seine Berufe im Knappschafts-Krankenhaus, bei der Berufsfeuerwehr und auf Kokereien aus. Paul Kittel war Gründer der Gelsenkirchener Frisörinnung und Obermeister seiner Branche. Über die Bahnhofstraße berichtete er wie folgt:

„Ja, bebaut war die Bahnhofstraße damals ja wohl schon, aber es waren alles niedrige Häuser. Löcher hatte die Bahnhofstraße auch mehr als genug. Wollen wir mal von unten, vom Bahnhof her anfangen und zwar von der linken Seite. Zuerst kam ein Zigarrengeschäft und im nächsten Haus befand sich die Bäckerei und Restauration der Gebrüder Risse (später befand sich dort das Stauderhaus und jetzt das Boeckerhaus). Die hatten damals immer besondere Attraktionen auf Lager, Riesen, Zwerge und allen doten Deiwel; einmal war eine Frau aus dem Elsaß da, mit einem langen Vollbart. Ich hab damals noch als Fachmann prüfen müssen, ob diese Männerzierde auch nicht angeklebt war. Im folgenden Haus befand sich ein Kolonialwarengeschäft. Dann folgte eine unbebaute Lücke (Hier befand sich später die Wirtschaft „Germania“, danach Hotel und Gaststätte Kettgen). Danach, etwas zurück gelagert stand das erste Postgebäude (Haus Nr. 72). Nachfolgend im Hause Rüstemeier hatte damals der Glebsattel ein Haushaltwarengeschäft. Neben Glebsattel wohnte der Steffen mit einem

Tapetengeschäft. In dem Neubau von Schauerte (Haus Nr. 60) war das Ledergeschäft von Jungmann, in dem alles, vom Pferdegeschirr bis zum Holzschuh zu haben war. Dann sind wir auch schon an dem Stammhaus Schauerte (Bekleidungshaus) an der Ecke Theresienstraße. An der anderen Straßenecke befand sich die Restauration von Dikmann „Rheinischer Hof“, (vormals Vittinghof). Es war eine Kneipe mit einem guten Tropfen. Weiter unterhalb folgte das 11. Haus auf der linken Seite (Haus Nr. 56) der Konditor Lauter, der für feine Sachen bekannt war. Sonntags holte sich alles den Sonntagskuchen dort. Seine Spezialitäten waren der Quarkkuchen und die Appeltörtkes. Neben Lauter wohnte der Mehlhändler Prein. In Nr. 14 auf dieser Seite befand sich dann später auch mein Geschäft (Frisörgeschäft Paul Knittel) im Hause Loh (Haus Nr. 34) und Numero 15 die Wirtschaft Loh selbst (Haus Nr. 32). Uns benachbart war das Stammhaus Preute (Haus Nr. 30) die neben dem Ladengeschäft eine Schlosserei hatten. An Preute benachbart war ein Papiergeschäft. In dem Eckhaus an der Klosterstraße wohnten der Bäcker Brandt und ein Schuster (Lückesmeier). An der anderen Straßenecke hatte Pokorny seine Schnapsdestillation und ein Lebensmittelgeschäft (hier befand sich zuvor das Hotel Doebbke und später Altenbernd Tabakwaren). An Pokorny reihte sich der „Berliner Hof“ an, der sich damals an dieser Stelle befand und dem Wirt Feller gehörte. Es war eine propere Wirtschaft mit gutem Hotelbetrieb, denn damals verblieben die Geschäftsreisenden noch mehrere Tage in Gelsenkirchen und reisten von hier die Umgebung ab. Dann folgte das Eisengeschäft von Fasch. Wo jetzt (vormals) die Schauburg (Kino) steht, stand damals ein Weißwarengeschäft (Haus Nr. ~12), so eine Art Bazar. Scharpenseel war damals auch schon da (Haus Nr. 8) und das letzte Haus auf der linken Seite war die Kneipe von Simon, dessen Tochter den Lehrer Rosendahl heiratete, der dann auch die Wirtschaft übernahm (Haus Nr. 6) (später Gastwirtschaft Thiel). So, damit wäre die linke Seite der Bahnhofstraße erledigt. Jetzt wollen wir wieder zum Bahnhof runterziehen und mit der rechten Seite anfangen. Da stand zuerst das Privathaus vom Rechtsanwalt Grewe der als Oberst vom Kriegerverein bekannt war. Dann folgte die Restauration von Dikmann (Haus Nr. 85, zeitweise auch „Rheinischer Hof“) aus der später das Cafe Altstadt und dann der Automat wurde. Der olle Dikmann war ein sehr beliebter Wirt. Der Kürschner und Hutmacher Hinkefeld schloss sich dem Dikmannschen Anwesen an. Wo später das Geschäft von Fehlenberg war, wohnte damals der Uhrmacher Dadder, der sich später zum Direktor des Emailwerks in Ückendorf emporschwang. Das Eckhaus an der Sellhorststraße bewohnte der olle Koch mit seiner Essigfabrik und Destillation (später das Kino Apollotheater). Gegenüber der Straßenecke war ein Manufakturgeschäft. Als siebtes Haus auf der rechten Seite folgte die Wirtschaft von Baumeister als Eckhaus zur Johannesstraße (Haus Nr. 71). Es war ein beliebtes Bürgerlokal. An die folgenden Häuser kann ich mich nicht mehr so recht erinnern. Jedenfalls stand an der Ecke Augustastraße das Geschäft von Richard, der damals besonders Drechselware führte. (Anmerkung des Autors: Ganz besondere Aufmerksamkeit gebührt diesem Geschäft. Es gehört mit zu den ältesten auf der Bahnhofstraße. August Richard kam als 28jähriger aus dem Sauerland nach Gelsenkirchen. Seinen Berichten nach, sah die Bahnhofstraße 1888 eher einem Kartoffelacker ähnlich. Voller Optimismus, aber auch voller Erwartungen und mit viel Pioniergeist, erwarb er hier von einem Bauer ein Stück Acker und baute darauf sein Geschäft. Anfangs handelte er neben Lederwaren mit Musikinstrumenten, Pfeifen, Stöcken und Schirmen. 1906 heiratete er Josefine Weber, eine Tochter aus dem hiesigen Möbelgeschäft Weber. (Dieses berichteten Familienangehörige).



Abb. 9: August Richard und Frau Josefine geb. Weber, 1929.

Die gegenüber liegende Ecke der Augustastraße war durch ein Konfektionsgeschäft besetzt. Im elften Haus (heute etwa Eingang der Mayerschen Buchhandlung im WEKA-Gebäude) befand sich die Restauration von Wilhelm Dikmann II., den wir nur den „kleinen Nachmacher“ nannten. Er hatte einen großen Tanzsaal, der bis an die Vereinsstraße (heute Weberstraße) reichte und in dem große Fastnachtsbälle stattfanden. Im nachfolgendem Gebäude (Haus Nr. 53) und späterem „Capitol“ Kino hatte Rust seinen Metzgerladen mit Wirtschaftsbetrieb, dessen Spezialität die Gehacktes-Portionen waren. Dann folgte der Eierhändler Nikolaus Sehr (Haus Nr. 51) und der Bäcker Theodor Holtwich (Haus Nr. 49). Der „Teddor“ spielte leidenschaftlich gerne Skat und oft haben wir auf seinen Mehlsäcken einen Grand mit Vieren gedroschen. Die beiden wohnten schon an der Ecke Kampstraße (heute Beskenstraße). An der gegenüber liegenden Ecke, wo heute das Bekleidungshaus Sinn ist (war), hatte Jobel ein Zigarrengeschäft. Auf Jobel folgte das Möbelhaus von Horn und dann die Drogerie Schneider (und danach die Metzgerei Heitger). Im siebzehnten Haus hatte Gerhard Bentmann einen Schürzen-, Tücher- und Kappenbazar (Haus Nr. 33). Der sich anschließende Klempner Reuser hatte den Spitznamen „Komturblech“. Er wohnte schon an der Ecke Hermannstraße (heute Arminstraße). An der anderen Ecke war wieder ein Konfektionsgeschäft. An die folgende Installation von Hermann (dem Kupferschmied) schloss sich dann das Haushaltswarengeschäft von Springorum an (Haus Nr. ~19) in das später Weßling einzog und in dem das RWE sitzt (saß). An Springorum schloss sich das Zigarrengeschäft von Pfordte an. Die Ecke zum Neumarkt hin, bildete das zweite Geschäft von Bäcker Holtwich“.⁸

Soweit der wörtliche Bericht des Paul Kittel.

Dem aufmerksamen Leser wird sicherlich aufgefallen sein, dass die Bahnhofstraße nicht beim Bäcker Holtwich endete, sondern zu dieser Zeit noch an der Ahstraße. Die Gewerbetreibenden sowie die amtlichen Dienststellen am Neumarkt sind jedoch nicht Anlieger der Bahnhofstraße, sondern ihren Haus-Nr. entsprechend, Anlieger des Neumarktes. Sie gehören jedoch ins Bild der Bahnhofstraße und

sollten deshalb vollständigkeitshalber auch wie folgt, mit genannt werden.

Vom Eckhaus zum Neumarkt ausgehend, in dem Bäcker Holtwich sein Geschäft betrieb und in dem sich zu anderen Zeiten der Konsum Broich und das Schuhhaus Gross befanden, folgte, nach der noch damals dort vorhandenen Neumarktgasse, als nächstes Haus zur Kirchstraße hin eine Wirtschaft mit Varieté. Der Besitzer G. Symann hatte eine Konzession zu dieser Wirtschaft bekommen, die dann ein Herr Beukenberg als Wirt übernahm. Später entstand daraus das „Neumarkt Hotel“. Danach gab es hier an gleicher Stelle eine Sparkasse. Es folgte das Schreibwarengeschäft von Dahl, später Buchhandlung Müller. Längsseitig des Neumarktes gab es seit 1838 die „Alte Apotheke“ von Jakob, später Wichmann (heute Commerzbank). Sie war die einzige Apotheke in Gelsenkirchen. Danach schlossen sich an, das Postgebäude und das Königlich Preußische Amtsgericht.

Ein anderer Zeitgenosse mit dem Pseudonym O.E. erinnert sich ebenfalls an Gewerbetreibende auf der Bahnhofstraße, mit denen er, seinen Schilderungen zu Folge, zum Teil auch nachbarliche Kontakte pflegte. Wie auch schon im vorhergegangenen Bericht festgestellt, kannte zu dieser Zeit eben noch jeder Jeden in seiner näheren Umgebung. Somit wusste auch er über kauzige Anwohner zu berichten, über die er lustige „Dönekes“ zum Besten gab.

Außer den persönlichen Berichten war es ihm aber auch ein Anliegen, die früher geschilderten Erinnerungen des alten Bürgers Paul Kittel bezüglich der Belegung der Bahnhofstraße zu ergänzen, respektive richtig zu stellen. Er berichtet darüber wörtlich wie folgt:

„In den 1887er Jahren befanden sich zwischen der Wilhelminenbahn (heute Husemannstraße) und Schauerte (Ecke Bahnhof-/Theresienstraße) folgende Geschäfte: Feinkosthaus Speltmann, Möbelhaus Schäfer, Tapetenhaus Ziegler und Jansen, Metzgerei Vogelsang, ferner H. Wolf, der neben Kolonial- und Textilwarenverkauf zum Schnapsausschank berechtigt war. An der Ecke Theresienstraße befand sich die Gastwirtschaft Vittinghof, deren Inhaber der Gastwirt Adolf Rockholz ein besonderer Typ war. Wer einmal eine halbe Stunde als Gast bei ihm verweilte, konnte feststellen, dass er sich in dieser Zeit bestimmt ein halbes Dutzend Kleine hinter die Binde gegossen hatte. Er hatte die Gewohnheit, wenn er einem Gast einen eingeschüttet hatte, dabei jedes Mal auch an sich zu denken. Im übrigen hatte er, wie man zu sagen pflegt „die Ruhe weg“ und konnte zu Zeiten saugrob werden. Nun begab es sich, dass eines morgens, als noch wenig Verkehr war, zwei junge Leute die auch davon gehört hatten, seine Wirtschaft betreten, unglücklicherweise gerade als in der anliegenden Küche der Barbier Ez. den Wirt eingeseift hatte. Nachdem sie einige Male vergeblich geklopft hatten, klopfen sie stärker, bis endlich der Barbier mit seiner Arbeit fertig war. Jetzt tauchte der Wirt in der Türe auf: „Wat eß dat hier vor`n Heidenkrach! ?“ Als die beiden sich über die schlechte Bedienung beschwerten, erhielten sie die klassische Antwort: „Wä hätt ink geropen (Wer hat euch gerufen?). Watt gett et denn? (Was gibt es denn?)“. Zwei Schnäpse. Wie gewöhnlich genehmigte der Wirt sich auch einen. Um ihn auf die Probe zu stellen, tranken sie noch einen und wieder einen und jedes Mal kippte der Wirt sich auch einen, bis die beiden festgestellt hatten, dass sie da nicht mitkamen. Im Laufe des Gesprächs bemerkten sie, dass es mit seiner Grobheit doch wohl nicht so schlimm sei, wie erzählt wurde. „Jo da hätt ek völl te daun, wenn ek wägen jeden Lausjungen grof weren woll (Ja, da hätt ich viel zu tun, wenn ich wegen jeden Lausejungen grob werden wollte)“. Dass er sich bei dieser Gelegenheit zwischendurch sein Gläschen nur scheinbar füllte, sei nur nebenbei erwähnt.⁹

Ergänzend dazu ist zu berichten, dass an Stelle der Wirtschaft Vittinghof sich dort später die Gaststätte „Rheinischer Hof“ mit Pächter C.W. Diekmann etablierte. Letztere befand sich zu dieser Zeit aber noch an der oberen Bahnhofstraße (Haus Nr. 20) – später „Berliner Hof“. Zwischen Theresienstraße und Neumarkt befanden sich weiter Photograph Juppen, an der Ecke Klosterstraße wohnte Schuster Lükesmeier, an der gegenüberliegenden Ecke war das Stoff- und Wäschegeschäft von Biermann, später Zigarrenhaus Altenbernd (Haus Nr. 22), Pokorny war nebenan. Näher zum

Neumarkt war Zimmermeister Passmann, Hutgeschäft Hermann vom Berge und Schauerte II. Die Eckwirtschaft neben der katholischen Kirche war Tiel (Haus Nr. 6). In diese heiratete der Lehrer Rosendahl hinein. Die Wirtschaft Ernst Symann war dort, wo heute (damals) das Georgshaus stand (Ecke Bahnhof-/Ahstraße). Sie hatte eine eigene Brennerei und Brauerei. Es war ein altes gemütliches Lokal mit sehr guten Getränken. Ein Sohn von Ernst Symann hatte sich als Heimatforscher einen Namen gemacht. Auf der oberen Bahnhofstraße (rechts vom Bahnhofs-Vorplatz aus beginnend) befanden sich noch folgende Geschäfte:

Schuhhaus Groß-Albenhausen, Spirituosenhandlung Stegemann, Buchhandlung Barlen, Photograph Donner, Wäschege­schäft Hesse, Wirtschaft Spahn und (an der Ecke Augustastraße) Drechsler Richard. Dann kam (zwischen Augusta- und Kampstraße) ein Kleiderladen – Manfred Hamm, Konzerthaus W. Dickmann und an der Kampstra­ßen-Ecke befanden sich der Eierhändler Bondik. Hier war Ostern das große Eierkippen. Truppweise standen die Burschen und schlugen die Ostereier aneinander. Wessen Ei zersprang, der musste es dem anderen abtreten. Neben­an war noch die Wirtschaft Rust, später Gastwirtschaft „Zum wilden Schwein“, mit dem Wirt August Spelberg. An der gegenüberliegenden Ecke der Kampstraße (heute Beskenstraße), war noch ein Kleiderladen, später die Gastwirtschaft Kettgen und danach Sinn. Von hier bis zum Neumarkt befanden sich außer den von Paul Kittel aufgezählten noch folgende Geschäfte: Der „dicke“ Meyer, dann Wirtschaft Becher, Metzger Heitger und Horn's Kasino. An der Ecke Hermannstraße (heute Arminstraße), befand sich Klempner Nürnberger und nicht (nach Kittel) Reuser. Von da, bis zum Neumarkt kam noch der Uhrmacher Jakob Schmitz und Kürschnerei Pfordte. An der Ecke des Neumarktes gab es noch kein Schuhladen, der befand sich erst später dort, sondern ein Konsum Broich. Dann folgte der Neumarkt­gasse als nächstes Gebäude zur Kirchstraße hin, das Haus des Rendanten G. Symann. Er hatte eine Konzession für eine Gaststätte erhalten, die dann der Wirt Beukenberg übernahm. Es war ein Restaurant mit Varieté, später „Neumarkt Hotel“. Längsseits des Neumarktes zwischen dem Amtsgericht (heute Sparkasse) und Jakobs alter Apotheke (heute Commerzbank) befand sich zusammen in einem Haus Scharpenseels Uhrmacherei und Metzgerei Steinberg. Später wechselte das Geschäft Scharpenseel nach gegenüber zur Bahnhofstraße Haus Nr. 8.

Ja, die Bahnhofstraße, auf die lässt kein Alt-Gelsenkirchener was kommen. Wenn er sagt, er geht in die Stadt, so meint er die Bahnhofstraße. Sie ist für ihn die Zentrale, der Knotenpunkt, kurz die Stadt. Einige Kreise sprechen auch vom „Tiffel“, ein undefinierbares Wort, gemeint ist aber die Gelsenkirchener Altstadt“.¹⁰

Soweit die wortgetreuen, umfangreichen Wiedergaben der Berichte von Zeitzeugen, die sich an die Anfänge der Bahnhofstraße zu erinnern wussten. Für den Leser heute, eine nicht an allen Stellen leicht nachvollziehbare Lektüre. Weitere Recherchen ergaben, dass es im Tiffel auch eine Tiffelsprache gab. Wie auch zu heutiger Zeit vor allem die Jugend ihren eigenen Sprachstil hat, so gab es den auch zu damaliger Zeit. Unverkennbar ein Gelsenkirchener, wenn er das Wort „Bannoff aussprach (Bahnhof). Willze zum Bannoff, dann kannze mich mitnehmen. Und so soll sich sogar noch um 1946 die Aufforderung zum Tanz, eines in männlicher Begleitung befindlichen Mädchens in einer Kneipe mit Tanzdiele in der Altstadt angehört haben: „Ähh Seegers bis du der Makker von die Tille, dann lass mich ma schwoofen mit die Alte. Ich schomm dich ooch ne Suppe“.

Nach Knigge würde es so klingen:

Mein Herr, falls sie der Begleiter der Dame sind, würde ich sie um einen Tanz mit ihr bitten. Ich spendiere ihnen auch ein Bier.



Abb. 10: Die Bahnhofstraße um 1905. Blick von der Theresienstraße links (heute Kolpingstraße) in Richtung Neumarkt



Abb. 11: Die Bahnhofstraße um 1905. Blick aus heutiger Sicht etwa vom Preuteplatz in Richtung Neumarkt.

Im Rückblick auf die Schilderungen der Zeitgenossen über das Geschäftsleben auf der Bahnhofstraße, kann zusammenfassend festgestellt werden, dass sie bereits schon zu jener Zeit soviel an Aktualität gewonnen hatte, so dass sie nicht nur Gelsenkirchener Bürger, sondern auch Besucher aus Städte im weiteren Umkreis anzog. Eine Einkaufsstraße mit einer derart konzentrierten Geschäftswelt mit so mannigfachen Angeboten, wo man alles fürs tägliche Leben und was das Leben ausmacht, kaufen konnte, gab es in dieser Art kaum in einem anderen Ort im Ruhrgebiet.

Bemerkenswert dort auch das Gaststättengewerbe, das zu dieser Zeit bereits mit neun Gaststätten zum Teil mit Unterhaltungsprogrammen, sowie mit fünf Alkoholausschänken auf der Bahnhofstraße vertreten war. Daraus lässt sich schließen, dass in der Bevölkerung ein hoher Geselligkeitsbedarf bestand, der sich vor allem bei den vielen Zugewanderten in Freude an ihr neues Leben hier, aber auch schon mal im Ertränken ihres Heimwehes ausdrückte.

Bereits gegen Ende der Pionierzeit hatte sich die Bahnhofstraße vom Karrenweg schon zu einer Einkaufsmeile gemausert. Eine Entwicklung die auch in weiterer Zeit von zunehmender Steigerung geprägt sein sollte. Verständlich, dass der Gelsenkirchener Gemeinderat voller Stolz die Bahnhofstraße als schönste und beste Straße im Umkreis bezeichnete.

Die rasante Weiterentwicklung des Geschäftslebens lässt sich auch aus dem Adressbuch von 1888 erkennen, das auf der Bahnhofstraße 87 Hausnummern aufweist. In dem darin auch enthaltenen Gewerbeverzeichnis sind dort vertreten:

13 Hotels und Gaststätten, Manufakturwaren- und Konfektionskaufleute mit 15 Geschäften. In sieben Läden wurden Weiß-, Woll- und Kurzwaren angeboten. Die Kolonialwarenhändler, Metzger und Tabakläden waren je fünfmal vertreten. In vier Geschäften wurden Hüte, Mützen und Pelzwaren verkauft. Für heutige Verhältnisse ungewohnt ist es, dass 1888 je ein Kartoffelhändler und Kohlenhändler seine Niederlassung auf der Bahnhofstraße hatte. Ebenso ungewöhnlich auch, dass der Buchbinder und Buchhändler Albert Springorum gleichzeitig Porzellan und Glaswaren verkaufte und dass die drei Gelsenkirchener Schiedsmänner Gastwirte waren und einer davon auf der Bahnhofstraße eine Gaststätte führte. Vielleicht lag es daran, dass die Gastronomen die meiste Erfahrung mit Streithähnen besaßen.

Soweit der ergänzende Rückblick auf die Zeit der ersten Pioniere der Bahnhofstraße, die mit dem auslaufenden 19. Jahrhundert als beendet betrachtet werden kann.

Die weitere Entwicklung der Geschäftswelt auf der Bahnhofstraße in den folgenden Jahren, zeichnete sich durch ständige Veränderungen aus. Neueröffnungen von Geschäften mit Warenangeboten für gehobenere Ansprüche und Neubauten großer Kaufhäuser erforderten Abrisse von ganzen Häuserreihen der 1. Bauphase und verdrängten die kleineren handwerklichen Betriebe.

Über Neueröffnungen, Schließungen oder Standortwechsel der sich ständig verändernden Geschäftswelt auf der Bahnhofstraße im einzelnen zu berichten würde über den weiteren Zeitablauf gesehen, zu einer verwirrenden unübersichtlichen Auflistung führen. Deshalb erscheint es verständlicher, wenn nun in Folge nur bemerkenswerte Veränderungen in den Verlauf der Geschichte mit einfließen.

Amtliche Dienststellen fügen sich ins Bild der Bahnhofstraße ein

Schon sehr früh hatten auch die verwaltenden Instanzen die lukrative Lage der zentral gelegenen Bahnhofstraße für Niederlassungen ihrer amtlichen Dienststellen erkannt.

So gehörte die erste Postexpedition Gelsenkirchens, die ursprünglich als Poststelle bis 1855 im Hause Franke am alten Rundhöfchen Bestand hatte, zu den Erstanliegern dort. Die Amtsräume befanden sich von 1855 bis 1866 etwa an Stelle des heutigen Preuteplatzes. Danach etablierte sich die Postexpedition von 1866 bis 1879 als erstes Postamt Gelsenkirchens und ab 1871 auch mit eigener Postverwaltung, etwa an Stelle der heutigen Woolworth. Ein mit einem Eisengitter eingezäunter Posthof beherbergte die Stallungen für Pferde und Postkutschen, so wie die Wohnungen der Postillione. Das Postamt selbst befand sich in einem größeren einstöckigen Haus frontseitig zur Bahnhofstraße. 1887 erhielt Gelsenkirchen dann ein neues stattliches Postgebäude am Neumarkt, während die Postillione mit Ross und Wagen anfangs noch einige Zeit an alter Stelle verblieben. Auf einer Freifläche, die schon auf ältesten Landkarten Gelsenkirchens verzeichnet war, befand sich zu dieser Zeit der Neumarkt in seiner Gestaltungsphase. Diese wurde maßgeblich geprägt durch den Bau der katholischen Altstadtkirche „St. Augustinus“ 1881 und den ihr umrahmenden Kirchplatz, so wie dem vorgenannten neuen Postgebäude und dem daran angrenzenden Königlich-Preußischem Amtsgericht, das am 1.10.1879 nach einem feierlichen Festakt durch Bürgermeister Vattmann, seine Amtsgeschäfte aufnahm und bis 1900 dort tätig war. Beide Amtsgebäude waren nicht Bestandteil der Bahnhofstraße. Diese hatte an dem dort vorbeiführenden Teilstück nur rechtsseitig Bebauung.

Über das Postgeschehen wusste der Zeitgenosse Arthur Altenbernd Interessantes wie folgt zu berichten:

„Ein herrliches Bild war es, wenn der ganze Tross der gelben Kutschen aus dem Posthof in die Bahnhofstraße einbog, um zum neuen Postamt am Neumarkt zu fahren. Der Postillion saß auf einem sehr hohen Kutscherbock. Sein flacher Hut bestand aus schwarzem Lackleder. Oben war er abgerundet und seine wuchtigen Krempe hochgebogen. Auf der linken Seite war ein auseinander fallender Busch aus Pferdehaar senkrecht durch eine schwarzweißrote Kokarde befestigt. Sein viel besungenes Posthorn hing in Hüfthöhe, an einem breitgeflochtenen Band, das auch die Reichsfarben zeigte. Es wurde, einer Schärpe gleich, über der Schulter getragen. Aber kaum einer der Postillione konnte das Posthorn blasen und die Romantik dieses, vor allem in der Weihnachtszeit oft sehr langen morgendlichen Wagenzugs auf der Bahnhofstraße vollenden“.¹¹

Wer hätte in heutiger Zeit so viel Romantik damals auf der Bahnhofstraße vermutet?

Die Post hatte bis 1910 am Neumarkt Bestand und wurde im gleichen Jahr abgelöst durch den Neubau der Hauptpost am Bahnhofsvorplatz (heute Verwaltungsgericht).

Verkehrsprobleme auf und an der Bahnhofstraße

Um über die Entwicklung des Verkehrs auf der Bahnhofstraße im Zusammenhang zu berichten ist es sinnvoll, einen zeitlich größeren Rahmen bis in die heutige Zeit hinein abzustecken, der sich folglich mit ihrem weiteren Geschichtsablauf überschneiden wird.

Nachdem die Bahnhofstraße zu anfangs ein recht geruhames Dasein führte, stellten sich durch den industriellen Aufschwung, verbunden mit den rasant ansteigenden Einwohnerzahlen und den technischen Fortschritten immer wieder neue Verkehrsprobleme ein. Entgegen heutiger Verkehrsplanung leitete man auf Wunsch des Bürgermeisters Vattmann zu damaliger Zeit absichtlich den gesamten Verkehr durch die Bahnhofstraße, wobei diese zur Hauptverkehrsader wurde. Man war der Meinung, viel Verkehr bringt viel Bewegung. Wo viel bewegt wird, befinden sich auch viele Menschen, die nicht nur die Bahnhofstraße beleben, sondern auch dort einkaufen. Mit dieser Meinung dürfte man in der anfänglichen Entwicklungsphase auch Recht gehabt haben, was sich in späterer Zeit jedoch fast zum Kollaps auswirken sollte und verändernde Maßnahmen erforderlich machten. Pferdekarren, Kohlenkarren, Pferdekutschen, erste Automobile und landwirtschaftliches Gerät, ja sogar Rindviehtrieb rollte oder wälzte sich über die Bahnhofstraße. Dazu abgedrängt auf den Bürgersteigen der Fußgängerverkehr, Bürger die dem reichhaltigen Warenangebot folgend, dort ihre Einkäufe tätigten oder vielleicht den Gaststätten einen Besuch abstatten wollten. Regelmäßig befuhren Pferde-Omnibusse die belebte Straße und nutzten sie als Verbindungsstrecke Gelsenkirchen-Wattenscheid. Sie hielten dann an Gaststätten, wenn diese eine gelbe Fahne am Eingang zeigten. Ein Zeichen, dass Gäste mitfahren wollten. Doch Ende des 19. Jahrhunderts konnten diese schon nicht mehr den Fahrgastandrang bewältigen. Die gerade erst entwickelte, schienengebundene elektrische Straßenbahn, bot sich zur Lösung dieses Problems an. Im Stadtrat war man sich einig. Die Straßenbahn wurde gebaut. Im Oktober 1895 fuhr dann zum ersten Male eine elektrische Straßenbahn eingleisig durch die Bahnhofstraße. Sie löste den Pferde-Omnibusverkehr ab.¹²

Die erste Straßenbahnfahrt durch die festlich geschmückte Prachtstraße Gelsenkirchens machten Bürgermeister Vattmann, die Beigeordneten und weitere geladene Gäste, um das Ereignis anschließend mit großem Festessen beim Gastwirt Clemens Feller, Hotel „Berliner Hof“ (Haus Nr. 24) zu krönen. Ganz Gelsenkirchen war auf den Beinen, um das verkehrstechnische Ereignis zu bestaunen. 15 Jahre lang verkehrte die Straßenbahn eingleisig durch die Hauptgeschäftsstraße. Seit 1910 dann auch zweigleisig.

Zugleich mit der zweispurigen Gleisverlegung erhielt die Bahnhofstraße 1910 an Stelle der Kopfsteinpflasterung eine Holzklötzchen-Pflasterung zum Zwecke der Lärmeindämmung, den die Stahl- und Vollgummibereiften Fahrzeuge und Pferdekarren verursachten.

Die Holzklötzchen bestanden aus geteertem Lärchenholz, das aus der Steiermark-Österreich eingeführt wurde. Die Gelsenkirchener Bürger hatten auch sogleich einen passenden Namen dafür bereit „Klötzkengasse“.



*Abb. 12: Straßenbahnschienenverwerfung auf der Bahnhofstraße
im heißen Sommer 1914.*

Im heißen Sommer 1914 kam der Straßenbahnverkehr auf der Bahnhofstraße einmal völlig zum Erliegen. Bei der großen Hitze hatten sich am 20. Juli die Gleise so stark erwärmt, dass es zu Verwerfungen kam und sie sich aus dem Straßenbett heraus hoben.

Alle bisher geschilderten Maßnahmen dienten jedoch nicht dem Zweck einer Verkehrsentlastung. Belustigt schildert der Zeitgenosse Arthur Altenbernd die damaligen chaotischen Verhältnisse auf der überlasteten Bahnhofstraße um die Jahrhundertwende herum (1900):

„Auf der Bahnhofstraße erwachte bald das sehr rege Leben einer aufblühenden Stadt. Ihre Fahrbahn war zu der Zeit mit reichlich unebenen Basaltsteinen gepflastert, so dass die mit schweren Eisenreifen versehenen Räder der Pferdefuhrwerke, insbesondere der zahlreichen zweirädrigen westfälisch-niederrheinischen Kohlekarren, einen gewaltigen Lärm, ein ohrenbetäubendes Gepolter verursachten. Der Durchmesser ihrer beiden Räder mag bei zwei Metern gelegen haben.

Mitten auf der Bahnhofstraße lagen später die Doppelgleise aller damaligen Straßenbahnlinien. Spätnachmittags gab es hin und wieder ein ziemliches Durcheinander. Dann waren die Käufer aus allen Stadtteilen, aus dem nahen Wattenscheid und auch aus Wanne auf der Bahnhofstraße. Nur mühsam quälten sich die Straßenbahnen, ständig klingelnd, vorwärts. Aber unsere Neubürger, die Ostpreußen, hatten ebenso dicke Schädel wie wir Westfalen. Beide schienen zu erwarten, dass ihnen bei der Verkehrsdichte die Straßenbahn ausweichen müsse. Kreuzte dann plötzlich so ein laut knatterndes Vierpferdestärken-Auto Baujahr 1899 auf, stiegen vor allem die edleren Kutschwagenpferde mit prächtiger Levade hoch und waren oft nicht zu halten. Dann aber stieben die Massen auseinander.

Unter diesen Umständen war es begreiflich, dass der Viehauftrieb zum Kuhstall in einem Hinterhof in der Mitte der Bahnhofsstraße nur noch vormittags von der Polizei der Stadt zugelassen wurde. Der Viehauf- und abtrieb über die Bahnhofstraße konnte wegen der notwendigen Fleischversorgung der Stadt nicht verboten werden, und jeweils zwanzig bis vierzig Rindviecher hinterließen nach wie vor auf der Bahnhofstraße ihre ländlichen Spuren, und zwar trotz der vielen Proteste der Kaufmannschaft, die oft sofort bei solchem Sündenfall etwas lautstark und in etwa auch mit Recht geschahen.

Erst ein Großbrand löste jenes Problem, denn dieser Kuhstall brannte etwa zu der Zeit gänzlich ab, als der große, weit entfernt liegende Schlachthof in Heßler in Betrieb genommen wurde. Der vorherige lag bis 1913 an der Ecke der Ahstraße und Zeppelinalle“.¹³

Soweit wörtlich der Zeitzeuge.

Mit der Erschließung der Grubenfelder, hier die der Zeche Hibernia um 1891, und der damit verbundenen Industrialisierung vor allem im Bereich Kohle und Stahl, erfuhr der Ort Gelsenkirchen einen ungeahnten Aufschwung. Nun erst zeigte sich die große Bedeutung des Bahnhofs für Gelsenkirchen. Einmal für den Transport der Kohle und der Industriegüter, sowie für die Bewältigung des Zustromes von Arbeitskräften aus dem preußischen Osten-, hier vor allem Allensteiner und Polen, die direkt nach Gelsenkirchen geleitet wurden. Der nicht enden wollende Zustrom von Arbeitskräften ließ in den nächsten Jahrzehnten die Einwohnerzahlen hier hochschnellen, wie folgende Aufstellung veranschaulicht:

<u>Jahr</u>	<u>Einwohner</u>	<u>Besonderheiten</u>
1818	505	
1839	614	
1855	1.030	
1870	6.419	
1875	11.282	Stadterhebung
1885	19.836	
1890	27.705	
1900	36.469	
1903	138.648	Großstadt nach Eingemeindungen von Schalke, Heßler, Bismarck, Bulmke Hüllen und Ückendorf
1910	169.513	
1915	175.000	
1924	206.595	Eingemeindung von Rotthausen
1928	332.233	Vereinigung mit Buer und Horst Emscher
1940	317.568	
1950	327.331	
1960	389.658	höchste Einwohnerzahl, danach absteigend
2009	261.000	etwa

Die vielen Arbeit suchenden Neuankömmlinge benötigten dringend Wohnungen. Gelsenkirchen und auch die umliegenden Nachbargemeinden verfielen in einem nie gekannten Bauboom und wuchsen infolge der regen Bautätigkeit übergangslos zu einem Ganzen zusammen. Als diese Gemeinden dann durch Eingemeindungen 1903 zu Alt-Gelsenkirchen kamen und die Großstadt Gelsenkirchen bildeten, konnte diese 138.648 Einwohner aufweisen. Bis etwa 1910 entstanden hier Häuser und Straßen, die das Stadtbild in seinen Grundzügen bis in die heutige Zeit hinein prägen sollten.

Nun war Gelsenkirchen Großstadt, doch der verkehrstechnische Stand der aufstrebenden Stadt war noch gar nicht großstadtgerecht und entsprach noch zum Teil nur den Anforderungen der Gründerzeit. Die für damalige Zwecke ausreichenden Anlagen und Gebäude standen nun den inzwischen modernen Verkehrsmitteln im Wege.

Letzteres hatte zur Folge, dass sich die Verkehrssituation an der Einmündung der Bahnhofstraße in den Bahnhofsvorplatz weiter zuspitzte, um hier ihren chaotischen Höhepunkt zu erreichen. Auch hierüber wusste der Zeitzeuge Arthur Altenbernd humorvoll, wie folgt, zu berichten:

„Das tollste aber war das Idyll auf dem heutigen Bahnhofsvorplatz. Lieblich in einer reizenden Baumgruppe eingebettet, umgeben von blühendem Strauchwerk nebst Blumen- und Gemüsebeeten, stand dort ein Bahnwärterhäuschen, in der Mitte des Platzes. Zwei durchdringend laute Glockenwerke an runden Eisentürmen kündeten das jeweilige Nahen eines schweren Kohlezuges auf der eingleisigen Strecke an. Aus der Ecke Vohwinkelstraße kam stets gewaltig prustend, meist sogar kleine glühende Kohlenstücke aus dem außerordentlichen langen Schornstein schleudernd, eine damals hochmoderne vierachsige Güterzuglokomotive, mühsam einen schwer beladenen Kohlenzug hinter sich herziehend. Nach dem durchdringenden „Ting-Tang“ des Lätewerks waren eiligst vier Bahnwärter ins Freie gestürzt. Der erste schwang, die Geleise entlanglaufend, eine besonders große Handglocke, mahnend und beschwörend allen Pferdefuhrwerken Halt gebietend. Der zweite schloss die langen Schranken. Der dritte und der vierte drehten lange Ketten hoch, die in Eisenrinnen am Boden lagen. Alsdann konnte der Zug in die heutige Husemannstraße fahren, aber zuvor überquerte er den Bahnhofsvorplatz in seiner ganzen Länge“.¹⁴

Soweit der wörtliche Bericht.

Die Situation im Umfeld des alten Bahnhofs war zwar sehr idyllisch, doch für eine Großstadt katastrophal und untragbar. Durch die ebenerdig verlegten Gleise der Köln-Mindener-Eisenbahnstrecke und einem Gleisabzweig davon zur Zeche Wilhelmine Victoria, der in etwa aus der heutigen Vohwinkelstraße heraus quer über das Gelände des damaligen Bahnhofsvorplatzes in den Schwarzen Weg (heute Husemannstraße) verlief, bekam die Bahnhofstraße hier, beim Herannahen eines jeden Zuges einen Riegel vorgeschoben. So mussten komplizierte Absperrmaßnahmen zu ihr hin und zu den anderen weiterführenden Straßen durchgeführt werden, die große Verkehrsstockungen und Fußgängerstaus zur Folge hatten. (Wie auch schon von Arthur Altenbernd beschrieben). Dringende Abhilfe war hier erforderlich. Diese unhaltbare Situation am Bahnhof war einfach nicht großstadtgerecht. Nur ein neuer Bahnhof mit ungestörtem Verkehrsfluss auf Schiene und Straße konnte das Verkehrsproblem lösen.

An und um den alten Bahnhof fanden dann auch umgehend bereits 1903 umwälzende verkehrsbereinigende Maßnahmen, sowie bauliche Veränderungen statt, die das Stadtbild hier, bis in die heutige Zeit hinein, neuprägend verändern sollten.

Ein neuer Bahnhof, großstadtgerecht, an verkehrsgünstigerer Stelle wie bisher, mit Anschluss an geplante öffentliche Verkehrsmittel sollte nun hier entstehen. Folglich musste die Gleistrasse der Köln-Mindener Eisenbahn die bisher zu ebener Erde verlief, erhöht und über die Straßen geführt werden, um dem Straßenverkehr freien Fluss zu geben.



Abb. 13: Baustelle Bahnhofsgelände und Umfeld am 1. August 1904

Auch der an den Bahnhofsgleisen angeschlossene Abzweig der Eisenbahnstrecke zur Zeche Wilhelmine Victoria konnte hier keinen Bestand mehr haben, und musste entfernt werden.

Umfangreiche Baumaßnahmen und umwälzende Erdbewegungen, die auch das Umfeld mit einbezogen, begleiteten das Geschehen. Leider fiel auch der prächtige, von Gelsenkirchener Bürgern liebgezwonnene, große Hotelgarten des Bahnhofshotels, in dem an Wochenenden große Orchester und Militärkapellen aufspielten, den Baumaßnahmen zum Opfer. Hier entstanden, bis in die Dickkampstraße hinein Geschäfts- und Wohnhäuser. Die Dickkampstraße – heute Husemannstraße – erhielt 1904 die Fertigstellung. Eine Baustelle von so riesigem Ausmaß hatte die Stadt noch nicht erlebt. Bereits 1904 wurden die Gleisarbeiten abgeschlossen.



Abb. 14: Hauptbahnhof und Hauptpostgebäude mit Bahnhofsvorplatz um 1912

Endlich war der große Tag gekommen. Der neu erbaute Gelsenkirchener Hauptbahnhof war fertig und wurde am 28. September 1904 dem Verkehr übergeben. Das neue Bahnhofsgeläude mit seiner imposanten Fassade war eine architektonische Glanzleistung damaliger Baukunst. Mit dem sich anschließend entwickelten Bahnhofsvorplatz und seinem nicht weniger imponierenden Umfeld, eingerahmt von anschaulichen Gebäuden wie das Hotel zur Post, das 1898 erbaute prächtige Bahnhofshotel und die später 1910 erbaute Hauptpost prägte der Bahnhof fast 80 Jahre das Bild der Gelsenkirchener City an dieser Stelle. Das neue Bahnhofsgeläude fügte sich stilgerecht in das damalige Altstadtbild ein, passend zu den amtlichen Gebäuden am Neumarkt, sowie dem alten Rathaus an der Ahstraße. Vielen Gelsenkirchenern war dieser schöne Bahnhof mit seiner nicht weniger imposanten Umgebung ans Herz gewachsen.

Viel Zeit benötigten dann jedoch noch die weiteren Arbeiten zur Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes.

Nach Behebung der verkehrstechnischen Probleme war nun hier der Zugang bzw. die Zufahrt zur Bahnhofstraße frei und konnte ungestört verlaufen. Zu dieser Zeit begann sie an der damaligen Hiberniastraße mit dem Gebäude des Bahnhofs-Hotels und war somit in dem umfangreichen

Baugeschehen mit einbezogen. Aus heutiger Sicht befand sich die Gebäudeecke des Bahnhofs-Hotels etwa in Nähe der jetzigen Rolltreppe zum Busbahnhof. Erst 1939 wurde der Beginn der Bahnhofstraße an den Abzweig der Husemannstraße verlegt. Der neue Bahnhof lag nun attraktiv im Blickfeld des geraden Richtungsverlaufs der Bahnhofstraße, für die er bezeichnender Weise ja auch namensgebend war.

Ein weiteres technisches Verkehrsproblem gab es am Neumarktbereich zu lösen. Hier mündete die Bahnhofstraße stumpf in die Ahstraße ein, deren Verlauf vom Machensplatz her in das Rundhöfchen führte, den noch zum Teil erhaltenen alten Dorfkern Gelsenkirchens. Sie stand einem zügigen Verkehrsfluss der Bahnhofstraße im Wege, da in ihrem Verlauf vor der damaligen ev. Altstadtkirche sich nur ein schmaler Durchlass in die Bankstraße (heute Ebertstraße) befand, der gerade mal so breit war, um ein Pferdefuhrwerk passieren zu lassen. Somit hatte die Bahnhofstraße keinen verkehrsmäßigen Anschluss an den nördlichen Teil der Altstadt, der noch recht rückständig war und zum Teil bäuerlichen Charakter hatte.



Abb. 15: Die Bahnhofstraße am Neumarkt vor 1906, stumpf einmündend in die Ahstraße

In der Zeit von 1906 bis 1908 holten die Stadtplaner dann zu einem verkehrstechnisch erforderlichen Befreiungsschlag aus. In einer Großaktion riss man die, dem freien Zugang zur heutigen Ebertstraße versperrenden Häuser der Ahstraße, sowie weitere im Wege stehende Häuser der Weststraße (heute Robert-Koch-Straße), der Munkelstraße und des Rundhöfchens ab, und schloss damit den nördlichen Teil der Altstadt an die Bahnhofstraße und somit an den Trend der aufblühenden City an. Dieser verkehrstechnischen Großtat fielen leider aber auch Teile der Altstadt und des Rundhöfchens zum Opfer. Der Hausnummerierung nach reichte die Bahnhofstraße um 1908 dann bis zur Weststraße, wurde aber später 1980 nach Umgestaltung des Kirchplatzes wieder zurück genommen bis zum Neumarkt. Im Zuge der damaligen verkehrsbereinigenden Maßnahmen erhielt die Bahnhofstraße eine

Umnummerierung der Hausnummern. Mit der zeitgemäßen Lösung der Verkehrsprobleme an den Straßenführungen zur Bahnhofstraße, verbunden mit ihrer zentralen Lage, erhielt diese nun die idealsten Voraussetzungen zur Haupteinkaufsstraße im Zentrum Gelsenkirchens. Die Idee Heinrich Möntings, eine Straße vom Dorfzentrum zum Bahnhof hin zu bauen, hatte sich nicht nur erfüllt, ihr Trend auf den Weg zur Einkaufsmeile dürfte jedoch auch seine Erwartungen übertroffen haben.

Der Bauboom in der Stadt um und nach 1900 hatte natürlich auch die Bahnhofstraße erfasst. Sie hatte zu dieser Zeit ihr Erscheinungsbild ganz entschieden verändert. Während zu Anfangs sich hier, den damaligen Bedürfnissen der Bürger entsprechend, handwerkliche Betriebe in den Häusern der zweigeschossigen Bauweise niedergelassen hatten, waren es nun zum Teil Kaufhäuser die ihre Stelle einnahmen. Goldene Zeiten erlebte auch das Gastgewerbe. Gaststätten, Hotels, Cafés, Theater und Varietés luden die Besucher der Bahnhofstraße zur Unterhaltung ein, bzw. sorgten für das leibliche Wohl. Von Nah und Fern strömten Besucher nach Gelsenkirchen mit dem Ziel –„Bahnhofstraße“. Man kaufte ein und wollte sich amüsieren. Die Preise waren volkstümlich und auch für die schwer arbeitende Bevölkerung erschwinglich. Der rege Besucherstrom riss weder bei Tage noch in der Nacht ab und hatte zu den Hauptgeschäftszeiten bereits immer bedenklichere Formen angenommen. Zwischen dem Fußgängerverkehr erkämpften sich Autos und Lastkraftwagen, so wie Pferdekarren und Kutschen ihre Durchfahrt. Noch mühsamer quälte sich die Straßenbahn mit hartnäckigem Gebimmel durch den Menschenstrom. Dieses Gedränge bedurfte ebenfalls einer dringlichen Lösung. Es sollte jedoch noch für längere Zeit zum Straßenbild der Bahnhofstraße gehören. Als jedoch der Straßenverkehr im Konflikt mit dem Fußgängerverkehr dort zu eskalieren drohte, sah sich die Stadtverwaltung 1934 veranlasst, eine Bürgersteigverordnung für die Bahnhofstraße zu erlassen. Die Besucher hatten dort nur noch die Bürgersteige zu benutzen und die Straße frei zu halten. Das damit vorprogrammierte Gedränge auf den Bürgersteigen machte diese Verordnung, durch die zwangsweise ständigen Übertretungen wegen Überfüllung, wirkungslos.



Abb. 16: Die Bürgersteigverordnung der Bahnhofstraße von 1934 führte zu lähmendem Gedränge.

Ein Umdenken der Verkehrsplaner führte dazu, dass man am 28. April 1941 erst einmal die Straßenbahnführung von der Bahnhofstraße, die inzwischen von mehreren Linien befahren wurde, in die Hindenburgstraße (heute Husemannstraße) verlegte. Der Begriff verkehrsfreie Fußgängerzone hatte zu dieser Zeit so recht noch keinen Stellenwert im Gedankengut zuständiger Stellen gefunden und war auch den Bürgern noch so gut wie unbekannt. Vielleicht empfand man sogar zu dieser Zeit auch den Verkehrsbetrieb auf der Bahnhofstraße als normal.



Abb. 17: Autoverkehr auf der Bahnhofstraße Ende der 1950er Jahre.

Fast weitere 20 Jahre sollten noch vergehen, ehe sie dann 1960 endlich zur Fußgängerzone ausgewiesen und umgestaltet wurde. Mit Entfernung der Bürgersteige erhielt die gesamte Straßenbreite erst einmal eine gemischte Pflasterung mit Plattierungen und stand nun den Fußgängern für einen ungestörten Einkauf zur Verfügung. Die längst überfällige Einrichtung wurde von ihren Besuchern dankbar angenommen.

Der Bahnhofsvorplatz hatte sich zwischenzeitlich zum größten Verkehrsknotenpunkt Gelsenkirchens entwickelt. Zum einen durch den Bahnhof selbst, sowie durch den Straßenbahnverkehr, wobei die Straßenbahnlinien des bereits weit verbreiteten Straßenbahnnetzes zum Bahnhofsvorplatz hinführten, wo sich die Haltestellen befanden. Zum anderen durch die hier sternförmig zusammentreffenden Straßen, die Weber-, Vohwinkel-, Bochumer-, Husemann- und Bahnhofstraße, die ihren gesamten Verkehrsfluss über den Bahnhofsvorplatz leiteten. Eine bessere Ausgangsposition wie hier, konnte es für die Besucher der Bahnhofstraße gar nicht geben. 74 Jahre sollte diese Verkehrssituation hier Bestand haben. Ebenso viele Jahre prägte das schöne, stilvolle Bahnhofsgebäude mit seiner imposanten Fassade und dem sich anschließenden Bahnhofsvorplatz mit nicht weniger imponierendem Umfeld, das von vielen Bürgern lieb gewonnene Erscheinungsbild an dieser Stelle.

In den 1970er Jahren befand sich die BRD im Hochkonjunkturfieber. Alles musste im modernen Stil, der neuen Zeit entsprechend, in Erscheinung treten. Stadtplaner verfolgten das ehrgeizige Ziel, ein modernes Stadtbild zu gestalten. Ohne Rücksicht auf historische Werte, wurden alte ehrwürdige Gebäude abgerissen und durch moderne, dem Zeitstil entsprechende, ersetzt. Nicht anders erging es dem schönen Gelsenkirchener-Bahnhofsgebäude. Auf Beschluss der Deutschen Bundesbahn fiel es 1982 dem Abbruchhammer zum Opfer, um einen neuen, der modernen Zeit entsprechenden Bahnhofsgebäude Platz zu machen. Eine Untat, die aus heutiger Sicht die Denkmalbehörde auf den Plan gerufen hätte. Doch zu dieser Zeit hatte der Denkmalschutz noch nicht die heutige Wertstellung. Gelsenkirchen verlor mit dem stilvollen Bahnhofsgebäude ein weiteres Kleinod mehr.



Abb. 18: Im Bau befindliches Bahnhofsgebäude sowie Umgestaltung des Vorplatzes 1. August 1904

Das neu erbaute Bahnhofsgebäude wurde 1982 in Betrieb genommen. Seine verkehrstechnische Konzeption war so gut wie perfekt. Auf drei verschiedenen Ebenen, die über Rolltreppen erreichbar sind, wickelt sich der Eisenbahn- Bus- und Stadtbahnverkehr ab. Das unterirdisch, durch den Bahnhof verlaufende 1,6 km lange Stadtbahnteilstück zwischen der Bochumer Straße und dem Musiktheater wurde am 1. Sept. 1984 in Betrieb genommen. Ein zum Bahnhofsgebäude in der mittleren Ebene integriertes Bahnhofscenter, das 1983 fertig gestellt wurde, leitet mit einer zur Bahnhofstraße hin verlaufenden Einkaufspassage die Besucher in die City. Leider musste auch das schöne Bahnhofs-Hotel der Neugestaltung des Bahnhofumfeldes weichen. 1980 fiel es ebenfalls dem Abbruchhammer zum Opfer. Als letztes Gebäude rechtsseitig der Bahnhofstraße mit der Haus Nr. 100 (bis 1939) präsentierte es sich hier als ein Prachtbau aus der Gründerzeit. Ein Kleinod damaliger Baukunst mit künstlerisch wertvoll gestaltete Balkonen und Simsen, die die Fassade zur Bahnhofstraße hin

schmückten. Mit dem Bahnhofs-Hotel verschwand leider ein weiteres historisch stilvolles Gebäude im Bahnhofsumfeld.



Abb. 19: Das Bahnhofshotel (links) und Bahnhofsvorplatz um das Jahr 1903

Während die Einkaufspassage regen Zuspruch in der Bevölkerung fand, verödete das Geschäftsleben nach und nach im Bahnhofcenter. Die dort durch Betonkonstruktionen bedingten dunklen Ecken und Nischen wurden von vielen Bürgern, vor allem in den Abendstunden als beängstigend empfunden und gemieden. Schon nach kurzer Zeit hielten sich hartnäckig Gerüchte vom Umbau der mittleren Ebene des Bahnhofsgebäudes. 2006 war es dann doch so weit. Mit einem Riesenaufwand schaffte man es, die mittlere Ebene umzubauen und sie in ein helles einladendes Center umzugestalten, das zugleich überganglos die Besucher in die Bahnhofstraße leitet. Für die Ankömmlinge ein Blickfang, der den ersten guten Eindruck vermittelt. Änderungen im näheren Umfeld leisten ebenfalls einen Beitrag dazu.

Auch die Bahnhofstraße versuchte ihr Image anzuheben. Die seit 1980 in Gang gesetzte attraktivere Ausgestaltung der bisher eher nüchtern wirkende Fußgängerzone kam nun zum Tragen. Bäume und Blumenkästen schmücken nun die Straße. Bänke laden ermüdete Einkäufer zu einer Verschnaufpause ein. 1986 erhielt die Bahnhofstraße eine bis heute bewährte mehrfarbige ornamentbezogene Neuplattierung. Die bisherige zweckmäßige Straßenbeleuchtung wurde durch 44 neue zweiarmige Laternen im Parkleuchtenstil ersetzt, die ein wohligh warmes Licht verbreiten u.v.a.m.



Abb. 20: Die Bahnhofstraße um 1990

Die Zuführung der Besucher zur Bahnhofstraße, die per Straßenbahn, Bus oder Eisenbahn hier ankommen, galt als gut gelöst und wurde von den Ankommenden auch so empfunden.

Anders empfanden es jedoch diejenigen, die mit ihrem eigenen Auto ankommen wollten um auf der Bahnhofstraße ihre Einkäufe zu tätigen. Mit dem Bahnhofsneubau hatte man nämlich auch alle zum Bahnhofsvorplatz hin sternförmig zulaufende Straßen abgeknebelt und über komplizierte Straßenführungen um die City herum geleitet. Autofreie Innenstädte waren das Ziel der Verkehrsplaner. Das Auto gehörte jedoch inzwischen zum Lebensstandard und war außerdem das liebste Kind dieser Generation. Ohne Auto geht nichts mehr. Einkaufszentren auf der grünen Wiese nutzten erfolgreich die Gunst der Stunde und lockten mit umfangreichen Angeboten und großzügig angelegten, kostenfreien Parkplätzen automobile Kunden an. Hier brauchte das Einkaufsgut nicht mehr schwerlastig weite Strecken getragen zu werden. Mit dem Einkaufswagen erreicht der Kunde auf kurzem Weg direkt sein Auto, was auch zum Kauf größerer Mengen anregte. Den Innenstädten ging einiges an Kaufkraft verloren. Dieses sollte auch die Bahnhofstraße empfindlich zu spüren bekommen. Der Fußgängerverkehr änderte sich zwar nur unwesentlich, doch die Kaufmannschaft verzeichnete Umsatzverluste.

Große Kaufhäuser leiten um die Jahrhundertwende (1900) den Beginn der zweiten Bebauungsphase mit modernen Geschäftsgebäuden ein

Die erste Bebauungsphase der Bahnhofstraße, die aus Gebäuden der zweigeschossigen Bauweise bestand, sollte bereits um die Jahrhundertwende (1900), bedingt durch den Bau von Kaufhäusern und modernen Geschäftsbauten, die sich dort ständig fortschreitend ausbreiteten, auslaufen. Zug um Zug verdrängten sie die kleineren Gebäude. Während sich zu anfangs in den zweigeschossigen Häusern Handwerker und Händler niedergelassen hatten, die den Bedarf der noch überwiegend ländlichen Bevölkerung deckten, hatte sich nun hier auf der Bahnhofstraße ein völlig neues städtisches Leben ausgebreitet. Mit der durch die Industrialisierung explosionsartig angestiegenen Bevölkerungszahl entwickelte sich auch ein dementsprechend größerer Konsumbedarf.

Die Zeit der großen Kauf- und Warenhäuser war gekommen. Diese entsprachen mit ihren Angeboten mehr den Bedürfnissen des sich hebenden Lebensstandards der schwer arbeitenden Bevölkerung. Die Preise waren auf den kleinen Geldbeutel zugeschnitten. Konfektionsgeschäfte verdrängten größtenteils die handwerklichen Betriebe. Hart traf es das Bekleidungshandwerk. Was von jeher aufwendig in Schneiderwerkstätten für den einzelnen von Hand gefertigt werden musste, konnte nun in Konfektionsgeschäften von der Stange viel preiswerter erworben werden.

Den Auftakt zu der neuen Bebauungsphase auf der Bahnhofstraße gaben die Kaufhäuser Sinn, Alsberg und Overbeck u. Weller. Ihr geschichtlicher Hintergrund sollte deshalb an dieser Stelle auch nähere Beachtung finden.

Sinn

Zu Anfang war es ein Warenhaus für Textilien, Haushaltswaren und Porzellan. Erst später entwickelte es sich zum Kaufhaus für Damen-, Herren- und Kinderoberbekleidung und Wäsche. Die Gründung der Firma erfolgte am 30.12.1903 durch die Brüder Sinn. Die Eröffnung des Hauses fand am 4.01.1904, jedoch in einem kleineren Gebäude, nicht so, wie es sich heute darstellt, statt. Der Ecktrakt bis in die Beskenstraße war zu dieser Zeit noch nicht vorhanden. 1928 riss man kurzer Hand das ganze Gebäude wieder ab, so wie auch das Eckhaus, in dem sich vormals die Gaststätte „Kettgen“ befand. Auf dem freigezogenen Gelände bauten die Gebrüder Sinn ihr neues Kaufhaus in den Ausmaßen, wie es sich heute noch darstellt, als Eckgebäude zur Beskenstraße hin (Haus Nr. 41-47). Ein echtes Kleinod im Bauhausstil der 20er Jahre war hier entstanden. In den folgenden Jahren wechselte es mehrmals, weniger stilgerecht, die Form der Außenfassade. 2006 besann man sich wieder an den klassischen Baustil des Gebäudes und gab der Fassade ihr ursprüngliches Aussehen zurück. Sinn war bekannt für moderne Eleganz. Die Einkaufsflächen erstreckten sich über das Erdgeschoss und zwei weiteren Etagen, die auch durch Rolltreppen miteinander verbunden waren. In der ersten Etage befand sich auch ein Cafe. Cafés, Restaurants oder sogenannte „Erfrischungsräume“ gab es später in fast allen größeren Kaufhäusern.

105 Jahre hatte das Kaufhaus Sinn hier Bestand. In den ersten Jahren nach 2000 dann unter den Namen Sinn und Leffers. Am 1. März 2009 erfolgte die Geschäftsaufgabe. Es war das einzige Kaufhaus auf der Bahnhofstraße, das bis in die heutige Zeit hinein den Gründernamen in der Firmenbezeichnung mit einbrachte.

Alsberg -Westfalenkaufhaus- (WEKA)

Ein Kaufhaus mit universellem Warenangebot. Die Gebrüder Alsberg eröffneten ihr Geschäft im September 1908 erst einmal im heutigen linken Nebenhaus ihres späteren Kaufhauses.



Heute nachmittag 5 Uhr:

Eröffnung

unseres „Modernen Kaufhauses“ Bahnhofstrasse 55.

In allen vorausgegangnen Annoncen haben wir unsere Leistungsfähigkeit stets und mit Nachdruck betont. Mit dem heutigen Eröffnungstags treten wir die Beweise an und laden zu einer ungezwungenen Besichtigung unseres prächtig und schenswerth dekorierten „Modernen Kaufhauses“ höflichst ein. — Jede unserer 25 Abteilungen überbietet sich in bisher noch nicht gekannten Vorzügen.

Gelsenkirchen, Bahnhofstr. 55. Gebr. Alsberg.

Abb. 21: Eröffnungsplakat des „Modernen Kaufhauses“ Alsberg

Dieses erhielt 1909 seine Fertigstellung. Im gleichen Jahr erfolgten Umzug und Eröffnung im neuen Gebäude. Dieses hatte noch nicht die heutigen Ausmaße. Erst durch einen erweiternden Umbau erhielt es 1927 sein heutiges Aussehen als Eckgebäude zur Augustastraße hin (Haus Nr. 55-65). Geprägt vom Baustil der 1. Phase des Neoklassizismus, ist es eines der schönsten Gebäude der Bahnhofstraße. Die Gebrüder Alsberg folgten hier ihrer Konzeption ein Kaufhaus mit weit gefächerten Angeboten zu schaffen, das fast alle Kaufwünsche der Kunden erfüllen konnte. Dieses Konzept bewährte sich Jahrzehnte lang, mit Erfolg. Über 5 Etagen verteilt gab es fast alles, was der Mensch zum Leben und für den Haushalt benötigte. Einzigartig zu dieser Zeit, die Lebensmittelabteilung, die die gesamte 5. Etage ausfüllte. Für den verwöhntesten Kunden alles vom Feinsten. Weit über die Grenzen Gelsenkirchens hinaus bekannt, das im Hause befindliche Cafe-Restaurant. Beliebter Treffpunkt für Jung und Alt. In gepflegter Atmosphäre speisende Gäste wurden von namhaften Orchestern unterhalten. Ältere Gelsenkirchener Bürger werden sicherlich noch gute Erinnerungen daran haben. Eine Gelsenkirchener Bürgerin schrieb in einem Zeitungsartikel u.a. „Vor allem in der Weihnachtszeit war für mich als Kind das Kaufhaus mit seiner wunderschönen Spielzeugabteilung und der weihnachtlichen Dekoration, ein absoluter Traum“.



Abb. 22: Die Bahnhofstraße um 1955. Im Blick das WEKA Kaufhaus



Abb. 23: Cafe-Restaurant im Kaufhaus WEKA in den 1960er Jahren

1935 flüchtete die jüdische Familie Alsberg vor den Nazis aus Deutschland. Unter dem neuen Namen Westfalenkaufhaus (WEKA) und neuer Betriebsleitung, wurde es mit ähnlichem Konzept bis zur Geschäftsaufgabe 1997 so weiter geführt. Nach Schätzung der Firmenleitung dürften 85 Millionen Käufer in dieser Zeit das umfangreiche Angebot des Kaufhauses genutzt haben. Dieses entspricht in etwa der gesamten Bevölkerungszahl der BRD. Nach der Geschäftsaufgabe gelangte das Kaufhaus dann an mehrere neue Nutzer. Von der 22.000 m² großen Nutzfläche werden zurzeit jedoch nur noch 4.500 m² als Verkaufsfläche genutzt.

Overbeck u. Weller

Es war ein Bekleidungshaus für gehobeneren Ansprüche an Herren-, Damen- und Kinderoberbekleidung. Als Eckgeschäft der Bahnhofstraße zur Ahstraße (Haus Nr. 4) öffnete es hier 1909 seine Pforten. Mit diesem Neubau begann nun die 1908 zurück gebaute Ahstraße. Die Bahnhofstraße reichte zu dieser Zeit noch bis zur Robert Koch Straße. Im Baustil der 1. Phase des Neuklassizismus ähnlich des WEKA, verlieh es der später dann am Neumarkt auslaufenden Bahnhofstraße einen bemerkenswerten Blickfang.



Abb. 24: Blick über dem Neumarkt auf das Bekleidungshaus Overbeck u. Weller um 1916.
Rechts im Bild das Kaiserlich Preußische Amtsgericht und das Kaiserliche Postamt

Das Innere des Gebäudes, geprägt von gediegener Eleganz alter Zeiten, war weiträumig konzipiert. Emporen bildeten die Etagen, die über Freitreppen erreichbar waren. Das zentrale Innere hatte freien Blick nach oben. Die Kasse im Erdgeschoss erinnerte an Kaiserzeiten. 1978 erfolgte die Geschäftsaufgabe.

Im Zuge der Neugestaltung des Kirchplatzes der Evangelischen Altstadtkirche und des Heinrich-König-Platzes, nach Fertigstellung der neuen U-Bahn Station, fiel 1983 auch das schöne Kaufhausgebäude dem Abbruchhammer zum Opfer. An seiner Stelle entstand ein modernes Hochhaus mit verschiedenen Nutzungsebenen.

So viel zu den Anfängen der großen Kauf- und Warenhäuser.

Eine Auswahl weiterer, nicht weniger bemerkenswerter interessanter Kauf- und Warenhäuser mit zum Teil architektonisch beeindruckenden Fassaden und Schaufensterfronten, haben nicht minder dazu beigetragen, das Bild der Bahnhofstraße bis in die heutige Zeit hinein mitbestimmend und prägend zu verändern. Auch sie sollen dazu beitragen, ihre geschichtliche Entwicklung abrundend darzustellen. Eine exakte Auflistung aller Waren- und Geschäftshäuser wäre jedoch wenig sinnvoll. Abrisse, Neubauten, Umbenennungen, Besitzer- und Firmenwechsel in einem Zeitraum von über 150 Jahren dem Leser zu vermitteln, wäre ein kaum nachvollziehbares Unterfangen. Somit unterliegen auch die nachfolgend aufgeführten Geschäfte einer Auswahl die für den Leser vielfach heute noch nachvollziehbar ist.

Vom Bahnhofsvorplatz ausgehend linksseitig, eröffnete am 22. Sept. 1951 auf der Bahnhofstraße, im spitzen Winkel zur Husemannstraße, in einem Neubau das Bekleidungshaus **Boecker**. Ein Geschäft für gehobene Ansprüche. Der Hausnummerierung nach gehörte es jedoch zu anfangs bis 1984 zur Husemannstraße und danach erst mit der Hausnummer 78/84 zur Bahnhofstraße. 1985 übernahm das Gebäude an der stirnseitigen Fassade zum Bahnhofsvorplatz hin das farbige Mosaik-Glasfenster aus der Empfangshalle des alten Hauptbahnhofsgebäudes mit den Abbildungen der in Gelsenkirchen dominierenden Industriezweige: Chemie, Glas, Kohle, Stahl + Eisen und Bekleidung.



Abb. 25: Blick vom Bahnhofsvorplatz auf das Bekleidungshaus Boecker um 1996. Stirnseitig das, von Prof. Franz Marten 1950 geschaffene Mosaik-Glasfenster mit den Abbildungen der in Gelsenkirchen dominierenden Industriezweige. Rechts die abzweigende Bahnhofstraße.



Abb. 26: Das Mosaik Glasfenster am ehem. Boecker Haus

Für den Ankömmling zur Bahnhofstraße, ein imponierender Anblick. 2003 erfolgte nach 52jährigem Bestehen die Geschäftsaufgabe von Boecker. Verschiedenartige Geschäftsunternehmen nutzen hier zurzeit jedoch nur zum Teil der vorhandenen Verkaufsflächen. Nachfolgend linksseitig eröffnete bereits 1909 **Kamphaus** sein Porzellan- und Haushaltswaren Geschäft (Haus Nr. 74). Beim Neubau des angrenzenden Boeckerhauses vergrößerte auch Kamphaus mehretagisch sein Geschäft (Haus Nr. 74/76). Bis 2001 hatte es hier Bestand. Zurzeit findet es anderweitige Nutzer. Danach folgt das Warenhaus **Woolworth** (Haus Nr. 72) mit weitgefächertem Angebot von kleinen alltäglichen Bedarfsartikeln. Ein amerikanisches Unternehmen, das seit 1928 dort Bestand hat. Es war die Mutter aller Wühltische. Nach dem Muster des amerikanischen Warenhaus-Pioniers Frank Winfield Woolworth kostete hier jeder Artikel 25 oder 50 Pfennige. Statt wie bisher üblich, Waren in Schubladen oder Regalen hinter Tischen zu verstecken, wollte Woolworth die Artikel, ansprechend dekoriert und offen auf Tischen anbieten. Selbst Waren von guter Qualität verkaufte Woolworth zum Einheitspreis. Als vorletztes Gebäude zur Theresienstraße (Kolpingstraße) befand sich bis 1938 das Bekleidungshaus **Goldblum** (Haus Nr. 62). Die jüdischen Besitzer wurden zur Geschäftsaufgabe durch die Nazis gezwungen. Danach gelangte das Kaufhaus an das Geschäftsunternehmen **Beusker**

mit gleichem Warenangebot. Weiter bis zur Straßenecke hin gab es dann das Bekleidungshaus **Schauerte** (Haus Nr. 58/60), das sich etwa seit der 19.-Jahrhundert-Wende in dieser Größe hier etablierte. Als kleineres Eckgebäude hatte das ursprüngliche Stammhaus bereits seit 1874 hier Bestand. Nach Abbruch beider Kaufhäuser entstand dann an deren Stelle das Großkaufhaus für Bekleidung **C&A** der Brenninkmeyer KG, das am 3.12.1957 hier eröffnete.

Im weiteren linksseitigen Verlauf der Bahnhofstraße von der Kolpingstraße aus, befand sich als zweites Gebäude das alteingesessene Geschäft **Winter** (Haus Nr. 54) mit Manufaktur- und Miederwaren, Stoffe und Zutaten. Ihm folgte das Bekleidungshaus **Gustav Carsch u. Co** (Haus Nr. 48). An beide Geschäfte knüpft der Autor besondere Kindheitserinnerungen, die er in die Geschichte der Bahnhofstraße miteinflechtend, dem Leser gerne übermitteln möchte.

„Carsch, so wie Winter waren jüdische Geschäftsunternehmen. Politisch für meine Eltern kein Problem, für mich als Kind völlig uninteressant. Berufsbezogen pflegten meine Eltern geschäftliche Kontakte zu beiden Häusern. Wir waren, wie man so sagte, gute Kunden. Wenn meine Eltern dort einkauften, war ich immer gerne mit dabei. Wir wurden bereits am Eingang von einem Herrn Carsch oder bei Winter von jemanden aus der Geschäftsleitung höflich begrüßt. Der ausschlaggebende Grund meines Mitkommens war jedoch, dass ich beim Empfang jedes Mal eine kleine Tafel Schokolade geschenkt bekam. Das war zu dieser Zeit (um 1936) schon etwas ganz besonderes. So etwas gab es zu Hause gerade mal zu Weihnachten, Ostern oder zum Geburtstag. Was heute im Allgemeinen fast zum täglichen Genuss gehört, hatte für mich einen lebenslangen Erinnerungswert“. Soweit bekannt, konnten sich die jüdischen Familien Carsch und Winter dem nazistischen Terror entziehen, indem sie früh genug emigrierten. Gustav Carsch eröffnete bereits schon 1873 ein Bekleidungshaus auf der Bahnhofstraße 38 als Eckgeschäft zur Glaspassage. Das Bekleidungshaus Carsch auf der Bahnhofstraße 48 dürfte um das Jahr 1920 dort entstanden sein. Unter „Pioniere der Bahnhofstraße“ fand Gustav Carsch und sein Unternehmen bereits gebührende Beachtung. Nach seiner Emigration übernahm das Firmenunternehmen **Kogge** 1938 das Bekleidungshaus. Die Familie Winter war bereits 1936 emigriert. Unter dem Namen „**Haus der Dame**“ gelangte dann die Weiterführung des Geschäftes an einen anderen Besitzer. Um 1960 erfolgte der Abriss der Gebäude des Bekleidungshauses Kogge und „Haus der Dame“. In den Abrisse mit einbezogen fiel auch das Eckgebäude zur Kolpingstraße dem Abbruchhammer zum Opfer, in dem sich zu dieser Zeit das Ledergeschäft **Günther** befand. Ursprünglich gab es an dieser Stelle die Gaststätte „Rheinischer Hof“. Auf den freigezogenen drei Grundstücken erbaute die Kaufhof-Warenhaus AG ein Kaufhaus für Damen-, Herren- und Kinderbekleidung, sowie für Haushaltswaren verschiedener Art mit einer Lebensmittelabteilung im Untergeschoss. Unter dem Namen **Kaufhof** fand am 8.06.1967 die Eröffnung statt. Die später einige Male umgestaltete Fassade zur Bahnhofstraße ist zurzeit ein gelungener Blickfang. Dem Kaufhof folgte angrenzend am Preute-Platz die **Kaufhalle** mit einem weitgefächerten Angebot von kleinen alltäglichen Gebrauchsartikeln. Sie hatte von 1962 bis 2002 hier Bestand. An gleicher Stelle etablierten sich bereits vorher hier schon Geschäfte mit ähnlichen Angeboten unter den Namen **EHAPE** seit 1925, danach **ERWEGE** und **Ka-Pe**, jedoch als sogenannte „Einheitspreisgeschäfte“. Nachfolgend an der gegenüber liegenden Ecke des Preute-Platzes befand sich, an Hand alter Adressbücher erkennbar, um 1914 und auch noch um 1922 ein sogenanntes „Größtes Kaufhaus am Platze für Manufakturwaren“ (Haus Nr. 36/38) der **Gebrüder David**. Unter dem nachfolgenden Besitzer Isidor Wollenberg wurde es bis etwa 1934 mit gleichem Angebot dort weiter geführt. Beide Besitzer waren jüdische Geschäftsleute. Das Eisen- und Haushaltwarengeschäft **Heinrich Preute**, das sich in Folge seit 1866 schon auf dieser Seite der Bahnhofstraße unter der Haus Nr. 30 befand, erhielt bereits unter „Pioniere der Bahnhofstraße“ gebührende Beachtung.

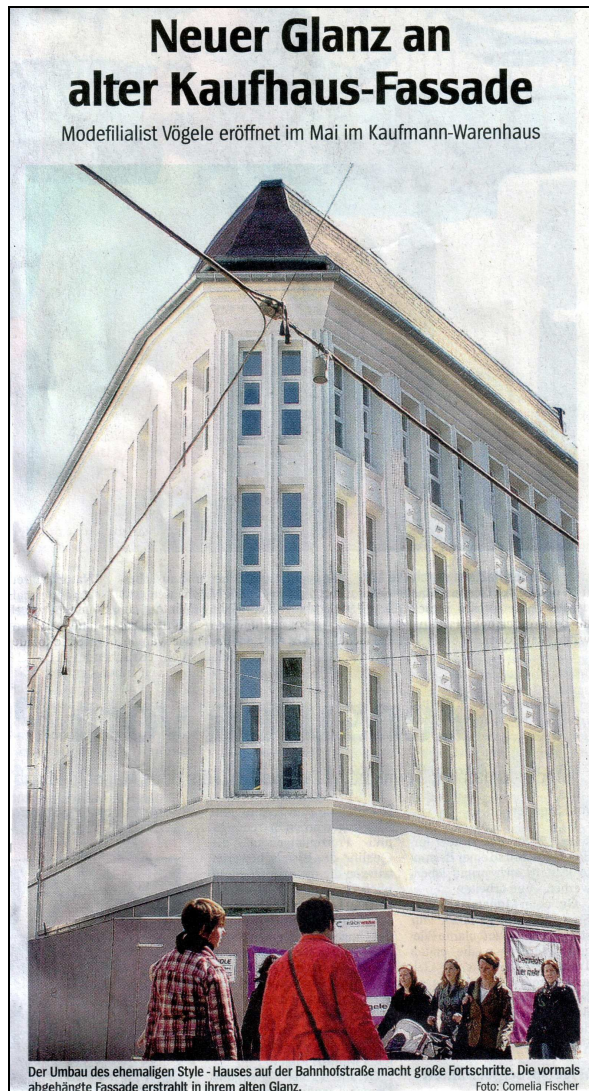
In Höhe des Neumarktes gab es auf gleicher Seite das Warenhaus **Dehnen u. Sopp** Haus Nr. 8. Ein Geschäft aus der Gründerzeit für Kurz-, Weiß-, Wollwaren und Gardinen, das seit 1879 bis in die 1920er Jahre dort bestand hatte.

Rechtsseitig vom Bahnhofsvorplatz aus, befand sich bis 1980 das kleine solide Herrenbekleidungsgeschäft **Schmoller** (Haus Nr. 87). Da es nicht zu den Kaufhäusern zählt, hat seine Erwähnung jedoch einen besonderen Grund. Das Geschäft befand sich nämlich in dem letzten noch vorhandenen zweigeschossigen Gebäude der 1. Bauphase der Bahnhofstraße. Nach Freizehung ließ es der Eigentümer verkommen. Die Fassade war jahrelang ein Schandfleck am Eingang der Bahnhofstraße. Endlich erfolgte am 17.07.1999 dann der Abriss des Gebäudes. Die entstandene Baulücke füllt nun ein Neubau aus. Im Eckgebäude zur Sellhorststraße eröffnete am 8. Okt. 1993 in den Räumen des vormaligen Apollo-Kinos **H&M**, Hennes und Mauritz, eine Filiale für Bekleidung und Wäsche zu absoluten Dumpingpreisen. Das Geschäft hatte dort nur kurzzeitigen Bestand. Nachfolgend nutzten verschiedene Unternehmen, mit zum Teil saisonbedingten Warenangeboten, die unteren Geschäftsräume.

Im gegenüberliegenden Eckgebäude Haus (Nr. 77) zur Sellhorststraße hin gab es bis etwa in den 1980er Jahren **Siem**, ein Geschäft für Haushaltwaren, Elektroartikel, Haushaltsgeräte, Phono- und Fernsehgeräte und Fahrräder. Von 1911 bis in die 1940er Jahre hatte es bereits linksseitig gegenüberliegend auf der Bahnhofstraße schon bestanden und später dann seinen Standort gewechselt. In Folge rechtsseitig (Haus Nr. 69) befand sich im Eckgebäude zur Johannesstraße das **Textilhaus Dieler**. Wenn in der Frühzeit von Pionieren der Bahnhofstraße die Rede gewesen war, die es unternahmen, sich auf der noch fast unbelebten Bahnhofstraße nieder zu lassen, so kann man Karl Dieler als Pionier auf der schwer ausgebombten Bahnhofstraße der Nachkriegszeit bezeichnen. Als Flüchtlinge aus Oberschlesien hatte es die Kaufmannsfamilie nach Gelsenkirchen verschlagen. Bereits im Oktober 1945 eröffneten sie auf der Bochumer Straße 20 ein Textilgeschäft, der Grundstein für die spätere aktive Firmengruppe. Schon 1951 gelang ihnen der Sprung in die Bahnhofstraße. Als gut florierendes Geschäft hatte es dort bis 2008 Bestand. Dieler blieb jedoch der Bahnhofstraße an anderer Stelle in einem neuen Geschäft erhalten. Das inzwischen durch kaufmännisches Geschick zur Firmengruppe angewachsene Unternehmen betreibt zurzeit über 20 Filialen in Nordrhein-Westfalen unter der Geschäftsführung der Enkel mit Stammsitz in Gelsenkirchen.

Zwischen den beiden bereits beschriebenen Kaufhäusern Sinn und Alsberg (WEKA) befand sich als Eckgebäude Haus (Nr. 49) zur Beskensstraße hin, ein weiteres ansehnliches Kaufhaus. Erbaut 1889 ebenfalls in Stil der 1. Phase des Neuklassizismus. Doch erst nach mehrmaligem Umbauen erhielt es sein späteres Aussehen. Schon vormalig befand sich dort an gleicher Stelle um 1885 das Haus mit der Bäckerei des Theodor Holtwich, das dem Neubau weichen musste. Als Ersteinlieger in dem neu erbauten Gebäude betrieben hier die **Gebrüder Kaufmann** ein Geschäft für Manufaktur- und Teppichwaren. In Folge etablierten sich später dort **Appelrath u. Cüper**, ein Geschäft für Damen-, Herren- und Kinderkleidung. Die Besitzer waren jüdische Geschäftsleute. Sie wurden 1939 zur Geschäftsaufgabe durch die Nazis gezwungen. Die Übernahme des Geschäftes erfolgte durch die Bekleidungsfirma **A. u. B.** – Arand u. Bedenbecker. In der Nachkriegszeit gab es dann hier seit 1975 **Mensing**, ein Kaufhaus mit gleichen Angeboten. In neuerer Zeit befand sich dann letztlich dort **Präsidium-Jeanspalast**. Danach stand das Gebäude kurzzeitig leer. Die vorhergegangenen Einlieger hatten die stilvollen Außenfassaden zwischenzeitlich nach ihrem eigenen Gutdünken mit Metalllamellen verkleidet und diese zum Teil mit farblichen Reklamemalereien versehen. Zurzeit wird die alte Blechverkleidung abgerissen und die wieder zum Vorschein kommende ursprüngliche Fassade restauriert. Nach Beendigung der Restaurierungsarbeiten im Jahre 2010 wird sich dann das Kaufhaus in seinem ursprünglichen klassischen Erscheinungsbild, jedoch im neuen Glanz, auf der

Bahnhofstraße präsentieren. Als neuer Hauptmieter wird dann die Firma Charles Vögele dort ein Geschäft mit mittelpreisigen Angeboten betreiben.



*Abb. 27: Ankündigung des Modefilialisten Vögele zur Geschäftseröffnung im Mai 2010 im ehemaligen Kaufmann Warenhaus.
Im Bild das fast fertig restaurierte Gebäude.*

Unverkennbar ist jedoch die Zeit der großen Kaufhäuser, in der ein Geschäftsunternehmen alle Etagen eines Hauses belegte, abgelaufen. Als einziges dieser Art ist der Bahnhofstraße zurzeit das Bekleidungsgeschäft C & A noch erhalten geblieben. Vermutlich mögen wirtschaftliche, sowie planungstechnische Gründe, aber auch eine veränderte Lebensweise der Bevölkerung Ursache des Kaufhaussterbens sein. Eine Zeiterscheinung die nicht nur die Bahnhofstraße betrifft. Es ist ein Problem das bundesweit um sich greift. Es stellt sich die Frage, ist die Gefahr einer Verödung der Innenstädte überhaupt noch abzuwenden?

Auf der Bahnhofstraße waren es erstaunlicher Weise gerade die Unternehmen, die das Zeitalter der Kaufhäuser zu anfangs dort eingeläutet hatten, die nun auch die ersten vom Kaufhaussterben betroffen waren.

Weniger attraktive Geschäfte die sich dann meist nur in den unteren Etagen der großen Kaufhäuser niederließen, schmälern nun die Mannigfaltigkeit des Warenangebotes, was sich nicht gerade anziehend auf kauflustige Besucher auswirkt. Mit dem Kaufhaussterben verliert die Bahnhofstraße somit leider auch einen Teil ihrer attraktiven Anziehungskraft für kauflustige Besucher. Neu erstellte Einkaufszentren und Kaufparks auf der grünen Wiese oder an den Stadträndern, sowie Bau- und Supermärkte sind die Gewinner und erleben goldene Zeiten.

Wie der weitere Verlauf der Geschichte der Bahnhofstraße zeigt, wurde sie von guten und schlechten Zeiten geprägt aus denen sie letztlich wie ein Phönix aus der Asche hervor stieg. Sie war das wirtschaftliche Barometer unseres Landes, das auf jedes Hoch und Tief reagierte. Wir Gelsenkirchener sollten deshalb voller Optimismus auf unsere Bahnhofstraße blicken. Kommt Zeit, kommt Rat!

Trotz aller Unkenrufe hat der Besucherstrom auf der Bahnhofstraße bisher noch nicht nachgelassen. Wohl aber der Umsatz.

Gute Zeiten – Schlechte Zeiten

Das Leben und die Menschen auf der Bahnhofstraße

Die Geschichte der Bahnhofstraße ist untrennbar verbunden mit der Geschichte der Menschen die ihr das pulsierende Leben verliehen. Zum einen waren es die unternehmungsfreudigen Gewerbetreibenden, die sich mit mannigfachen Angeboten dort präsentierten und im Laufe der Zeit die Bahnhofstraße in eine vielseitige, großartige Geschäftswelt verwandelten. Zum anderen waren es die Besucher, die das reichhaltige Angebot gerne annahmen.

Hier gab es ja nicht nur alles für den persönlichen und häuslichen Bedarf, auch das leibliche Wohl kam nicht zu kurz. Cafés und Gaststätten, zum Teil mit kulturellen Darbietungen, luden hier zum gemütlichen Beisammensein oder zu gesellschaftlichen Treffen ein. Nicht nur für die Bürger Gelsenkirchens war ein Besuch der Bahnhofstraße ein erfreuliches Ereignis, auch Bürger der umliegenden Gemeinden und Städte hatten regen Anteil an den Besucherzahlen.

Seit ihres Bestehens haben sich jedoch im Verhalten der Menschen und in ihren Gewohnheiten und Lebensweisen Wandlungen vollzogen, die auch das Leben auf der Bahnhofstraße und ihr Erscheinungsbild in „Guten und schlechten Zeiten“ dementsprechend verändern sollten.

Zu Anfangszeiten der Bahnhofstraße, also um die 1860er Jahre, hatte das Leben dort noch eine recht bäuerliche Prägung. Das Dorf, bzw. die Gemeinde Gelsenkirchen zählte gerade mal um die 4.000 Einwohner, die in der Landwirtschaft oder handwerklich in den ihr zugewandten Betrieben tätig waren. Ihre Lebensansprüche waren von einfacher Art. Die Geschäfte auf der Bahnhofstraße hatten sich auf die Bedürfnisse der Landbevölkerung eingestellt und deckten in überwiegender Anzahl deren täglichen Lebensbedarf.

Das Leben stellte sich dort zu dieser Zeit etwa so dar: Frauen in zeitgemäßer Kleidung, also knöchellangen Röcken, zugeknöpft bis oben, mit Warenkörbchen am Arm beim Einkauf von Lebensmitteln oder auch beim Schwätzchen mit angetroffenen Nachbarinnen und Männer meist in

Arbeitskleidung, die ihrer Arbeit nachgingen belebten die Straße. Zwischen den Passanten bewegten sich (wie auch schon im Vorhergang ausführlich beschrieben) von Pferden gezogene landwirtschaftliche Fuhrwerke. Seltener schon erregte ein Kutschwagen Aufmerksamkeit. Das Auto war noch nicht erfunden. Ja sogar der Auftrieb ländlicher Tiere gehörte ins Bild der Bahnhofstraße. Sie war ja noch nicht mit Bürgersteigen ausgerüstet, so dass die Fußgänger leicht in Bedrängnis gerieten. Wohl niemand hätte sich damals vorstellen können, dass sich hier in recht kurzer Zeit städtisches Leben ausbreiten würde.

Die anfangs zaghaft voranschreitende Industrialisierung hatte inzwischen in Gelsenkirchen kräftig Fuß gefasst und die Bevölkerungszahlen ansteigen lassen. Als 1875 auf Antrag des Gemeinderates bei hoher Behörde, die zur Stadterhebung der Gemeinde Gelsenkirchen durch Kaiser Wilhelm von Preußen erfolgte, zählte die junge Stadt 10.754 Einwohner. Nachdem dann 1880 die Köln-Mindener-Eisenbahn preußisch und der Bahnhof auf die Altstadtseite verlegt wurde, war der Personenverkehr dort bereits auf 414.382 Fahrgäste im Jahr angestiegen und der Güterumschlag auf 1,4 Millionen Tonnen angewachsen. Die junge Stadt Gelsenkirchen erlebt einen steilen Aufstieg. Zur gleichen Zeit begann sich auch die Bahnhofstraße zu verändern. Die handwerklichen Betriebe, die sich anfänglich in kleinen ein- bis zweigeschossigen Häusern niedergelassen hatten, ersetzten diese bereits in den letzten 20 Jahren des auslaufenden 19. Jahrhunderts durch größere, komfortable Geschäftshäuser. Beim Abriss eines dieser Häuser, das sich an der Passage von der Bahnhofstraße zur Von-der-Recke-Straße befand (später Kaufhalle) und dem Pfeifendrechsler Egon Willecke gehörte, der 1885 sein Haus neu errichtete, fand man im Grundstein einen Zettel mit folgendem Text:

„Bau gelungen - Anno Domini 1885. Bernhard Freienstein, Amand Gieß, Peter Rappert, Wilhelm Zimmermann jun. erbauten im vorbenannten Jahre dieses pompöse und pyramidale Lustschloss dem Herrn Pfeifendrechsler Willecke. Dieser äußerte seine Freude über den wohl gelungenen Bau in verschiedenen Fässern Bieres, so dass sämtliche Maurer betrunken waren. Darauf wurden wegen des ungeheuren Tumultes, welchen diese verursachten, selbige in den Pittermann gebracht, wo sie ihrem bedrängten Herzen Luft machten. Am nächsten Tag wurde die Feier fortgesetzt, und dieses ist der eigentliche Tag der Bauvollendung. So geschehen im Juni, dem heißen Hundsmonat. gez.: W. Zimmermann jun., Baumeister.“¹⁵

Im Text spiegelt sich verschmitzt die fröhliche Gelassenheit wieder, mit der sich die Geschäftswelt auf der Bahnhofstraße ihren neuen unternehmerischen Aufgaben stellte.

Einen ungeahnten Aufschwung erhielt die Stadt jedoch erst durch die Erschließung der Grubenfelder 1855 durch die Zeche Hibernia und durch die, mit der Kohle verbundenen, sich schnell entwickelnden Industriezweige. Auch die Bahnhofstraße erlebte eine Hochkonjunktur, die bis zu Beginn des 1. Weltkrieges 1914 anhalten sollte. Ein nicht enden wollender Zustrom von Arbeitskräften ließ die Bevölkerungszahl Gelsenkirchens 1903 auf über 138.000 Einwohner ansteigen. Gelsenkirchen war Großstadt.

Ein völlig großstädtisches Leben hatte sich nun auch auf der Bahnhofstraße ausgebreitet und ihr Erscheinungsbild ganz entschieden verändert. Zügig hatte sie sich zu einer eleganten Einkaufsmeile entwickelt. Anspruchsvollere Kauf- und Warenhäuser hatten die kleinen handwerklichen Betriebe größtenteils verdrängt. Die Preise in den Geschäften waren dem schmalen Geldbeutel der schwerarbeitenden Bevölkerung angepasst und für sie erschwinglich.

Nicht nur die Kaufläden zogen die Bürger an. Auch das Gaststätten- und Unterhaltungsgewerbe hatte maßgebenden Anteil daran. So gab es auf der Bahnhofstraße kaum ein Eckhaus, in dem sich nicht

auch eine Gaststätte befand. Hotels und Cafés etablierten sich ergänzend dazu. Das Unterhaltungsgewerbe war ebenfalls zu dieser Zeit bereits schon dort mit Theater- und Variétéveranstaltungen vertreten. Die Aufführungen fanden in den Sälen der Gaststätten und Hotels statt, so dass auch kulturell interessierte Bürger zu ihrem Recht kamen. So wie die Bahnhofstraße sich den Besuchern darstellte, war sie nicht nur die Einkaufsmeile für das schnelle Geschäft. Sie war auch Gelsenkirchens Promenade. Hier präsentierte man stolz den neuesten modischen Chic, den man sich inzwischen leisten konnte, traf sich zum Cafe- bzw. Gaststättenbesuch oder zu einer Theater- oder Variétévorstellung. Ein Besuch der Bahnhofstraße galt immer als ein besonderes Ereignis.

Im „Deutschen Hof“ des Wilhelm Dickmann, etwa in Mitte des heutigen WEKA-Gebäudes gelegen, gastierten bereits in dessen großen Konzertsaal, in dem auch Tanzveranstaltungen und Fastnachtsbälle stattfanden, auswärtige Bühnen. Ab 20. November 1881 dann Bühnen mit jährlich wechselnden Ensemble als sogenanntes „Stadttheater“. Hier wurde 1894 den Bürgern Gelsenkirchens erstmals Operetten geboten.

Größten Zuspruch der Besucher fand jedoch das 1896 erbaute Bahnhofshotel. Es besaß zu Kaiserzeiten einen sehr großen gepflegten Garten mit Ausschankbetrieb. An Wochenenden fanden dort anspruchsvolle Militärkonzerte von gastierenden in- und ausländischen Militärkapellen statt, die sich dann nicht selten zu regelrechten Volksfesten steigerten. Dazu wurde das so genannte Brillantfeuerwerk abgebrannt. Glänzende Uniformen boten ein prächtiges Bild. Bei Regenwetter spielte die Musik im Wintergarten des Hotels. Im Hotelinneren befand sich auch noch ein Prachtsaal für Variété oder sonstige Veranstaltungen. Namhafte, erstklassige Künstler gaben sich hier mit Auftritten die Ehre.



Abb. 28: Prachtsaal des Bahnhofshotels um 1940

Im Jahre 1899 erlebten die Gelsenkirchener hier die Geburtsstunde des Films. Der Gastronom Heinrich Timmermann, Besitzer des Bahnhofshotels besaß zu dieser Zeit als einziger ein eigenes Aggregat als Stromquelle, das die Kinoanlage ermöglichte. Die erste Filmvorführung war ein Ereignis ganz besonderer Art und erregte größtes Aufsehen. Nach dem Gerassel der Trommeln, dem dumpfen Rollen der Kesselpauken und den Fanfarenstößen des Kreuzrittermarsches, verlösch das Licht. Das Orchester glitt sanft auf pianissimo und der Vorhang öffnete sich. Die Bilder leuchteten auf und bewegten sich. Maßloses Erstaunen, sogar laute Erregung entstand! Dann Ruhe! Jemand sagte, die „lebenden Bilder“ macht ein Kinematograph. Doch in dem großen weiten Saal konnte man zur Verblüffung nirgendwo ein Vorführgerät entdecken. Die „Laterna magica“, wie die Vorführeinrichtung auch genannt wurde, befand sich hinter der Leinwand im Saal. Damit diese auch genügend lichtdurchlässig war, musste sie während der Filmvorführung mehrmals ausgiebig mittels Gießkanne, mit Wasser begossen werden.

Eine weitere Gaststätte mit Varietèbetrieb befand sich seit 1885 am entgegengesetzten Ende der Bahnhofstraße, jedoch im Bereich des Neumarktes. Pächter war der Wirt Beukenberg, später „Neumarkt Hotel“.

Wer vor dem 1. Weltkrieg 1914 nach Gelsenkirchen kam, stieg in einem der entlang der Bahnhofstraße gelegenen Hotels ab. Prominente wie Mulvany im „Deutschen Hof“ (Haus Nr. 43), Robert Koch im Bahnhofs-Hotel. Gelsenkirchener, die wochentags gerne konditern gingen, besuchten auf der Bahnhofstraße die Restauration und Bäckerei der Gebr. Risse (später „Stauder“ bzw. Boecker) oder das Cafe Lauter, wo es die leckeren Quarkkuchen und Appeltörtkes gab, später Cafe Nase (Haus Nr. 56).



Abb. 29: Cafe Nase um 1921

Sonntags fand sich die Gelsenkirchener Gesellschaft zum Konzert in einem der Gartenlokale ein, die Bestandteil vieler Cafés und Restaurants waren, bevorzugt aber im Gartenlokal des Bahnhofs-Hotels.

Die Kaufleute der Bahnhofstraße trafen sich gerne nach Geschäftsschluss in den Gaststätten bei Symann (Haus Nr. 2), bei Loh (Haus Nr. 32) oder bei Kettgen „Deutscher Hof“ (Haus Nr. 43). Gefeiert wurde bei festlichen Anlässen in Fellers „Berliner Hof“ (Haus Nr. 85), wie etwa 1894, bei der Einweihung des Rathauses (an der Ahstraße) oder 1895 bei dem Ereignis der ersten Straßenbahnfahrt durch die Bahnhofstraße.

Man war nicht nur Großstädter, man fühlte sich auch als Großstädter und war stolz darauf. Wer in Arbeit stand, konnte sich gelegentlich beim Besuch der Bahnhofstraße auch mal etwas leisten. So gehörten zum Beispiel auch stolze Familienväter, aufgeputzt, mit Frau und Kinder zum Besuch eines Cafés oder einer Gaststätte ins Bild der Bahnhofstraße. „Man gönnt sich ja sonst nichts“, würde man heute sagen.

Doch wo Licht ist, ist auch Schatten. So gab es bei vielen zugewanderten Arbeitern, hier überwiegend aus den Ostgebieten, auch schwarze Schafe. Meist waren es Menschen die aus einfachsten ländlichen Verhältnissen kamen und hier mit der neuen Lebensart- und weise nicht fertig wurden und den sittlichen Halt verloren hatten. Die in den Gaststätten übermäßig dem Alkohol zusprachen, möglicher Weise auch, um im Rausch ihr Heimweh zu ertränken und der Prostitution zugänglich waren. Dem, als sittenstrengen Moralisten bekannten, damaligen Bürgermeister Vattmann, war das nächtliche Treiben zuwider. Als dann auch noch viele „liederliche Weibspersonen“ aus Düsseldorf und Köln anreisten, sah er die Sittlichkeit gefährdet. So ließ er kurz entschlossen 1877 die Gaststätten schließen bzw. Ihnen die Konzessionen entziehen, die im Verdacht standen, als Konzerte getarnte Tingel-Tangel Aufführungen mit leichten Mädchen zu veranstalten, die auch der Prostitution nachgingen. Auch einige Gaststätten der Bahnhofstraße, so wie in deren näheren Einzugsbereich, waren von dieser Maßnahme betroffen.

Dass das Gastgewerbe auf der Bahnhofstraße einen festen Bestand hatte, geht aus einer Statistik hervor. Danach entstanden dort bis Kriegsanfang 1914 dreizehn Hotels und Gaststätten. Die Jahre um 1910 galten auch als typische Zeit des aufstrebenden „technischen Jahrhunderts“. Fast 40 Jahre Frieden hatten Handel und Wandel blühen lassen. Man spricht heute von der „Guten alten Zeit“.

Auch das Unterhaltungsgewerbe profitierte am technischen Fortschritt. So kündigte die „Zeitschrift für Stadt- und Landkreis Gelsenkirchen“ am 11. Dezember 1896 in einem Inserat „lebende Photographien“, also das Kino als „größte Erfindung der Neuzeit“ an. Wie sich später auch herausstellte, sollte sich diese überschwänglich erscheinende Ankündigung als eines der technischen Wunder verwirklichen, das die gesamte Welt der Unterhaltung in den nächsten 100 Jahren mitbestimmend veränderte.

Willi Sprenger hieß der Kino-Pionier, der Anfang vorigen Jahrhunderts die Chance der „laufenden Bilder“ für die Bahnhofstraße erkannte. Als Theater für den kleinen Mann, als Freizeitvergnügen und zur Unterhaltung für Jedermann, so wurde es von den Bürgern angenommen. Im kleinen Saal des ehemaligen Dickmannschen Hotels „Deutscher Hof“, das sich an Stelle des späteren Westfalen-Kaufhauses befand, in dessen Räumlichkeiten vormals Theater- und Varietèvorführungen stattfanden, gab Sprenger bereits 1906 die ersten Filmvorführungen. Es waren keine abendfüllende Spielfilme zu sehen, sondern kleine Streifen von 15 bis 20 Minuten Länge mit belanglosen Inhalten. Nicht die Handlung des Filmes, sondern vor allem die Tatsache, dass sich die Bilder bewegten, erregte größtes Aufsehen. 12 Musiker gaben den Stummfilmen den musikalischen Rahmen. Als Besonderheit zu den Filmstreifen bot Sprenger den Zuschauern damals bereits eine Wochenschau mit eigenen, in Gelsenkirchen von Hand gedrehten Szenen an, die er „Ein Sonntag in Gelsenkirchen“ nannte. Die Gunst der Stunde zu nutzen versuchten natürlich auch einige andere gastgewerbliche Unternehmen auf der Bahnhofstraße mit Filmvorführungen in ihren Räumlichkeiten. Sie hatten jedoch nur

kurzzeitigen Bestand. Zu erwähnen wären das Edison- und Biophon-Kino. Beide entstanden 1907. Am 11. März 1911 eröffnete Willi Sprenger auf der Bahnhofstraße 79, Ecke Sellhorststraße sein erstes eigenes Lichtspielhaus unter dem Namen Apollo-Theater.



Abb. 30: Willi Sprenger und die Belegschaft im Eingang des Apollo Kinos im Eröffnungsjahr 1911.

Es war eines der ersten Lichtspieltheater Deutschlands, das speziell für Kinovorführungen gebaut war. Für die begleitende „Musike“ der Stummfilme sorgte ein 20 Musiker starkes Ensemble unter dem namhaften Geigenvirtuosen Maestro Pfifferie. Dass zur gleichen Zeit ein weiteres Kino in unmittelbarer Nähe an der heutigen Husemannstraße, das Industrie-Theater aufmachte, war für den unternehmungsfreudigen Sprenger Anreiz, der Konkurrenz mit noch größerem Engagement zu begegnen. Er bot den Besuchern im Apollo zu den Filmen auch noch Varieté-Einlagen. Auch war es damals üblich, eine Szene des Filmieblings auf einem riesigen Reklameplakat über den Kinoeingang zu platzieren. Ebenfalls auf der Bahnhofstraße Haus Nr. 14 in Nähe des Neumarktes eröffneten 1911

die Schauburg-Lichtspiele ihre Pforten. In Inseraten bezeichnete sich das Kino als „Schönstes, vornehmstes Lichtspiel Theater“. Später, am 10.05.1935 erwarb Willi Sprenger dann dieses Theater, das sich zu dieser Zeit unter der Kurzbezeichnung LI-PA-THE = Lichtspiel-Palast-Theater hier etablierte. Mit dem Besitzerwechsel erfolgte die Umbenennung in „Schauburg“. In vormaliger Zeit befand sich an Stelle dieses Lichtspiel Theaters schon einmal ein „Intimes Theater“ mit Kabarett. Außer dem Apollo Theater und den Schauburg Lichtspielen, welche direkt an der Bahnhofstraße lagen, gab es im näheren Umkreis der Nebenstraßen später auch noch weitere Kinos. Somit stand den Besuchern der Bahnhofstraße zu einem Kinobesuch eine große Anzahl an Filmprogrammen zur Auswahl. Eintrittspreise betragen zu dieser Zeit 10, 20 und 30 Pfennig. Die Billigplätze lagen im Bereich der ersten Reihen vor der Leinwand und wurden von den Besuchern „Rasiersitze“ genannt.

Im Gegensatz zum technischen Fortschritt bezüglich der „größten Erfindung der Neuzeit“, – dass die Bilder Laufen lernten -, konnten jedoch in damaliger Zeit nur wenige Schüler an diesem technischen Wunder Anteil nehmen. Schon 1911 heißt es in der Schulordnung: Der Besuch der Kinematographen ist den Schülern untersagt. Ein Jahr später folgte die absurde, aber beeindruckende Begründung: „Der Aufenthalt in den gesundheitlich unzureichenden Räumen sei eine Gefahr für Leib und Leben. Viele dieser Lichtbühnen wirken außerdem auf das sittliche Empfinden dadurch schädigend ein, dass sie unpassende und grauenvolle Szenen vorführen, die die Sinne erregen, die Phantasie ungünstig beeinflussen und deren Anblick daher auf das empfindliche Gemüt der Jugend ebenso vergiftend einwirkt, wie die Schmutz- und Schundliteratur.“

Das Filmgeschehen auf der Bahnhofstraße wäre indes nur unvollkommen geschildert, wollte man nicht des an der Glas-Passage (Durchgang zur Von-der-Recke-Straße) gelegenen Passagen Kinos gedenken, im Volksmund „Flohkino“ genannt. Es existierte bereits 1905 als „Kaiser-Panorama“, zeigte aber in den ersten Jahren nur Bildserien aus aller Welt „von bewundernswerter Schärfe und natürlicher Plastik“. In den 20er Jahren wurde daraus das „Flohkino“, wo die Jugend sogar rauchen durfte. Fragte man einen jugendlichen Gelsenkirchener der beabsichtigte ein Kino zu besuchen: „Wohin gehße“?, konnte man die kurze bündige Antwort bekommen „in Glaß“ und man wusste Bescheid. Die „Tiffler Jugend“ hatte schon damals ihre eigene Sprache und nannte das Kino respektlos „Flitsch“ oder „Glaßkasten“. Bewaffnet mit einer Tüte Erdnüsse und einigen Würfeln Maoam, die man an der Kinokasse mit der Eintrittskarte erwerben konnte, betrat man den immer im dunklen gehaltene Kinoraum. Durchgehend wurden Filme vorgeführt. Die auf der Leinwand eingeblendete Farbe der Eintrittskarte signalisierte dem Besucher, wann die Vorstellung für ihn beendet war und er das Kino zu verlassen hatte.

Mit Ausbruch des 1. Weltkrieges 1914 endete für die Bahnhofstraße abrupt ihr Höhenflug. Auf schlechte Zeiten reagierte sie wie ein Barometer das schlechtes Wetter anzeigt. Der Kaiser hatte gerufen und alle waren bereit, für Kaiser, Volk und Vaterland zu kämpfen. Stolz marschierten mobilgemachte Reservistentrupps voller Kriegsbegeisterung über die Bahnhofstraße in Richtung Hauptbahnhof um zu ihrem Einberufungsziel zu gelangen. Lieb Vaterland magst ruhig sein, klang es siegessicher über ihre Lippen – stolz steht und fest die Wacht am Rhein. Frauen steckten den Vorbeiziehenden Blumen ans Revers. Die anfängliche Kriegsbegeisterung im Volk sollte jedoch schon bald ins Gegenteil umschlagen. Der verlustreiche Krieg tobte sich zwar nicht auf Schlachtfeldern in Deutschland aus, doch brachen hier für die Bevölkerung in der Heimat harte Zeiten an. Große Verluste an Menschen und Material auf den Schlachtfeldern und hohe Kriegskosten ließen die Stimmung bald umschlagen. Um die hohen Kriegskosten zu decken, war das Volk zu

Spenden aufgerufen. Zu diesem Zweck erstellte man 1915 auf dem Neumarkt ein von Säulen getragenes portalähnliches Gebäude mit der Inschrift „Das Schwert von Gelsenkirchen“, flankiert von zwei alten Kanonen. Die Bürger Gelsenkirchens, sowie die Besucher der Bahnhofstraße waren hier gefordert, durch Einschlagen von Nägeln ein Schwert in einer dementsprechenden abgebildeten Unterlage zu bilden, wobei der Kauf der Nägel mit einer Spende als ein Anteil des Volkes an die Kriegskosten verbunden war.

Die vorrangige Versorgung der Truppen mit Lebensgütern führte in der Heimat zu großen Versorgungsschwierigkeiten der Zivilbevölkerung. Bereits 1915 gab es Rationierungsmaßnahmen für Lebensmittel, so wie ein Bezugsscheinsystem.

Für die Bahnhofstraße, deren Entwicklung auf Umsatz basierte, ein Desaster. Ende 1916 stagnierte die Lebensmittelversorgung so gut wie vollständig. Der Schwarzmarkt blühte. Nur wer viel Geld hatte, konnte sich etwas zum Essen kaufen. 1916 brachen Unruhen wegen der schlechten Lebensmittelversorgung aus. Der Hunger trieb die Menschen zu Diebstählen und Plünderungen, wovon auch die Geschäfte der Bahnhofstraße nicht verschont blieben. 1916/17 kam dann der berühmte Steckrübenwinter. Steckrüben gab es an Stelle von Kartoffeln, geröstet als Kaffeeersatz, ja sogar zu Marmelade verarbeitet mussten sie herhalten. Für die hungernde Bevölkerung gab es so gut wie nichts anderes als Steckrüben. Die Bahnhofstraße bot ein jämmerliches Spiegelbild dieser Zeit. Hier lief so gut wie nichts mehr.

Mit dem verlorenen Krieg endete am 8. November 1918 dann auch die Monarchie für Deutschland. Kaiser Wilhelm II. verzichtete auf den Thron, dankte ab, flüchtete nach Holland ins Exil und hinterließ ein Chaos in Deutschland. Gegen Ende des 1. Weltkrieges 1918 hatte Gelsenkirchen 165.635 Einwohner, deren Versorgung chaotisch war. Dem Preußenstaat drohte der Zerfall. Arbeiter- und Soldatenräte strebten die Macht im Staate an. Auch im Gelsenkirchener Raum gab es diese Bestrebungen. So fand im Wartesaal des Gelsenkirchener Hauptbahnhofs am 9. November 1918 eine derartige örtliche Gründerversammlung statt. 1918/19 kam es dann zur Revolution. Große Unruhen, die in mutwilligen Zerstörungen und in Mord und Totschlag ausarteten, waren die Folge. Handfeste Auseinandersetzungen der aufgebrachten Menge mit der Staatsgewalt gehörten auch ins tägliche Bild der Bahnhofstraße. Am 15. April 1920 marschierte die Reichswehr in Gelsenkirchen ein und stellte endlich wieder Ruhe und Ordnung her.

In dieser, von Wirren durchsetzten Zeit, übernahm ein „Rat der Volksbeauftragten“ unter Führung von Friedrich Ebert am 11.08.1919 die Regierung. Sie sollte als erste deutsche parlamentarisch-demokratische Regierung und für Deutschland als „Weimarer Republik“ in die Geschichte eingehen.

Große Hoffnungen, die die Geschäftswelt auf den Trend der neuen Zeit setzte, der die Bahnhofstraße aus dem Tief der letzten Jahre lösen sollte, erwiesen sich als ein Strohfeuer. Wie dunkle Wolken am Himmel zeichnete sich bereits Anfang der 1920er Jahre der Beginn einer Weltwirtschaftskrise, ausgehend von Amerika ab, die in Deutschland ihre volle Auswirkung aber erst 1929 zeigen sollte. Als Vorbote der Krise in Deutschland ist 1922 der Ausbruch der Inflation zu sehen. Das Geld verlor ständig an Wert, was die Notenbanken des Staates mit Geldscheinen höherer Werte auszugleichen versuchten. Man rechnete letztlich mit Millionen, Milliarden und Billionen. In Wäschekörben und Rucksäcken holten Arbeiter und Angestellte ihr Löhne und Gehälter ab. Das Geld musste sofort ausgegeben werden, da es stündlich an Wert verlor. Die Bahnhofstraße war von Hastenden und Jagenden erfüllt, die schnellstens das Notwendigste zu erhaschen versuchten. Auf dem Höhepunkt der Inflation kostete das Brot 1 Billion Mark. Da im Industriebereich und beim Gewerbe, im Handel und Wandel kaum Gewinnbringendes mehr lief, hatte Gelsenkirchen zu dieser Zeit 60.000 Arbeitslose aufzuweisen. Am 15. November 1923 gelang dem Staat die Stabilisierung der Währung. Das

Barometer der Bahnhofstraße stieg endlich wieder in Richtung schönes Wetter, was gute Zeiten verhiess.

Doch schon sollte ein Zwischentief einen kurzzeitigen Einschnitt bringen. 1923 besetzten Französische Truppen das Ruhrgebiet wegen Rückstandes der Kriegs- und Reparaturleistungen. Am 11. Januar 1923 erfolgte die Besetzung Gelsenkirchens. Repressalien der Besatzungsmacht an der Bevölkerung, die wiederum zum gewaltlosen Widerstand aufgerufen war, waren an der Tagesordnung. Auch die Gewerbetreibenden und die Besucher der Bahnhofstraße bekamen das zu spüren. Übergriffe auf beiden Seiten führten zum Belagerungszustand und zu Ausgangssperren. Auf der Bahnhofstraße mussten Gaststätten und Vergnügungslokale von 19.00 bis 7.00 Uhr geschlossen bleiben. Im Juli 1925 zogen die Franzosen wieder ab. Sie hinterließen eine traurige Bilanz. Repressalien, Übergriffe und Sanktionen hatten in Gelsenkirchen 12 Menschenleben gefordert.



Abb. 31: Französische Besetzung in Gelsenkirchen 1923/25 Beerdigung eines Besatzungsopfers

Die Zeitspanne von 1925 bis einschließlich 1928 war eigentlich die einzige konjunkturelle Erholungsphase nach den Wirren des 1. Weltkrieges. Das Barometer der Bahnhofstraße zeigte schönes Wetter an. Die Menschen im Ruhrgebiet hatten die schweren Jahre des 1. Weltkrieges und der Nachkriegszeit überwunden und waren glücklich sie hinter sich gelassen zu haben. Wie auch in anderen Städten hatten in Gelsenkirchen geordnete Verhältnisse und die stabile Währung eine Ankurbelung der Industrie und Wirtschaft ausgelöst. Die Zahl der Arbeitslosen war weitgehend gesunken. Es wurde hart gearbeitet, doch von dem schwerverdienten Geld blieb noch eine Kleinigkeit für die kleinen menschlichen Schwächen übrig, die das Leben erst schön machen. Nach getaner Arbeit mochte man auch etwas Spaß haben. In den nicht wenigen Gaststätten und Cafés der Bahnhofstraße luden Musik-Kapellen zum Gläschen Bier, zu Kaffee und Kuchen und zu einem Tänzchen ein. Überall war etwas los. Die Preise waren für fast Jedermann erschwinglich. Auch Kinos und Theater fanden regen Zuspruch. Außer den schon Beschriebenen, gab es zu dieser Zeit hier noch

ein weiteres „Intimes Theater“ mit Kleinkunstabühne unter dem Inhaber Rose & Co., Bahnhofstraße 64, und in unmittelbarer Nähe das „Metropol-Theater“ mit moderner Operettenbühne in der Arminstraße 14-16. Außer den bereits genannten Kinos gab es in den 1920er Jahren noch ein weiteres auf der Bahnhofstraße, Haus Nr. 52, im Bereich des heutigen Kaufhofes. Es nannte sich „Residenztheater-Lichtspiele“ und stellte sich in einer Zeitungsannonce als „Populärste und beliebteste Lichtspielbühne“ vor. Das Capitol-Kino eröffnete jedoch erst 1930 auf der Bahnhofstraße 53 seine Pforten. Zu anfangs kurzzeitig unter dem Namen Ufa-Palast. Die, von dem bereits wirtschaftlich angeschlagenen Amerika ausgehenden „Roaring 20th“, gemeint sind die wilden 20er Jahre, schienen hier kurzzeitig über den Ozean nach Deutschland übergeschwappt zu sein. Sie blieben vielen Gelsenkirchenern als die „Goldenen 20er Jahre“ im Gedächtnis.

Überwunden schien auch die kaiserzeitprägende Prüderie zu sein. Zaghafte, jedoch bewusst, begann man sich modisch zu kleiden. Nichts eignete sich besser als die Bahnhofstraße um mit dem neuen Schick dort zu promenieren. Die Damen trugen Stöckelschuhe, kniefreie Kleider und einen „Bubikopf“. Das war eine, dem Pagenschnitt ähnliche, Kurzhaarfrisur. Sofort war auch schon ein spöttelnder Schlager in aller Munde: „Die Oma trägt jetzt einen Bubikopf, mit siebzig Jahren schnitt sie ab den Zopf“. Die Herren trugen zum gestreiften Anzug oder Cut die passenden Shimmy-Schuhe, so benannt nach einem amerikanischen Modetanz und über den Schuhen Gamaschen in grell abstechenden Farben. Falls das Geld nicht für ein weißes Faltenhemd reichte, gab es die billigere Chemisette, die aus einem kurzen gestärkten Brustteil, mit daran befestigten Kragen bestand und unter zugeknöpfter Weste ein komplettes Oberhemd vortäuschte. Vollständigkeitshalber stülpte man sich noch über die Handgelenke weiße Pappmanschetten. Auf den Tanzflächen tanzte man ausgelassen den Charleston, einen amerikanischen Modetanz. Man verstand es, mit Wenigem sich des Lebens zu freuen. Die Bahnhofstraße erlebt zu dieser Zeit ihren gesellschafts- und wirtschaftlichsten Höhepunkt seit ihres Bestehens. Die Geschäfte schlossen um 20.00 Uhr. Doch dann ging es erst richtig los. In fast allen Gaststätten gab es Musik oder Unterhaltung aller Art. Wenn morgens um 5.00 Uhr die ersten Lieferanten an der Bahnhofstraße waren, grüßten sie noch die letzten Nachtbummler auf dem Nachhauseweg. Die Bahnhofstraße strotzte voll vitalem Leben. Auch für sie waren es die „Goldenen 20er Jahre“.

1929 erreichte dann die von Amerika ausgehende Weltwirtschaftskrise auch die deutsche Wirtschaft und stürzte sie in den Jahren 1929-33 in tiefe Stagnation. Wieder war Massenarbeitslosigkeit die Folge. Ein Drittel der arbeitenden Bevölkerung Gelsenkirchens wurde durch Rationalisierungsmaßnahmen arbeitslos. Ein Baustopp blockierte Hoch- und Straßenbauprojekte. Die bauliche Weiterentwicklung der Bahnhofstraße erstarrte in einem Tief, und sollte für eine lange Zeit in diesem Zustand verharren.

Die große Unzufriedenheit der von Arbeitslosigkeit und Elend geplagten Bevölkerung bereitete den Nährboden für radikale politische Parteien vor. Am 30. Januar 1933 erfolgte die Machtübernahme des deutschen Reiches durch die Nazis. Es war das Ende des Rechtsstaates, der Weimarer Republik und der Anfang eines diktatorischen Führerstaates, des so genannten 3. Reiches.

Städtebaulich tat sich in den 30er Jahren so gut wie gar nichts und somit auch kaum etwas auf der Bahnhofstraße. Die von den Nazis im Reich eingeleiteten Maßnahmen zur Wiederankurbelung der Wirtschaft und der Industrie, dienten hintergründig bereits der Aufrüstung und zur Kriegsvorbereitung. Verbunden mit der Belebung der Stahlindustrie und mit der Steigerung der Kohleförderung erwies sich dieses folglich für das Ruhrgebiet und hier insbesondere für Gelsenkirchen, als sehr förderlich. Weitere flankierende Maßnahmen, wie der Autobahnbau und Landkultivierungen, sowie die damit verbundenen Rekrutierungen von Arbeitskräften wie z.B. den Reichsarbeitsdienst, aber auch die Einberufung von Wehrdienstleistenden, lösten dann auch weitestgehend das Arbeitslosenproblem im Reich. Jeder wurde mit eingespannt. Alle hatten Arbeit.

Die Unzufriedenheit der Bevölkerung wurde somit in beruhigende Bahnen gelenkt, jedoch strategisch auf politische Ziele ausgerichtet. Wer nicht dafür war, galt als dagegen und hatte gravierende Folgen zu erwarten.

Auch die Bahnhofstraße war Spiegel dieser Zeit und zugleich wieder einmal Barometer für gute und schlechte Zeiten. Dieses Mal tendierte es zum Tief. Die Geschäftswelt hatte sich weitgehend, durch staatliche Richtlinien eingezwängt, von einer freien Marktwirtschaft entfernt. Für kreative unternehmerische Entfaltungen gab es kaum noch Spielraum. Der in vorher gegangenen Zeiten auf der Bahnhofstraße so oft bewunderte unternehmerische Schwung, war erstarrt. Die Geschäftswelt funktionierte einfach nur noch. Es fehlten Höhepunkte und der Pfiff der Attraktion.

Das Gaststättengewerbe, welches sich zum Teil mit integrierten Varieté- und Theateraufführungen, so wie mit festlichen Bällen und Tanzvergnügungen in ihren Sälen bisher auf der Bahnhofstraße etablierte, hatte sich bereits von dort verabschiedet. Falls irgendwo bei Festlichkeiten überhaupt noch getanzt wurde, so hatte dieses nur nach deutsch klingender Musik, wie z.B. Walzer und Rheinländer zu geschehen. Der Tango wurde noch geduldet. Dagegen war amerikanisch klingende Musik, wie Swing, Jazz oder Foxtrott von den Nazis verpönt und als „Negermusik“ abgetan. Derartige Darbietungen in öffentlichen Lokalen oder gar danach zu tanzen, verstanden die Nazis durch gezielte Störmanöver zu verhindern. Dieses Vergnügen konnte man sich nur heimlich in den eigenen vier Wänden erlauben. Auf der Bahnhofstraße gab es lediglich noch einige Hotels mit Restauration in Nähe des Bahnhofvorplatzes. Auch Cafés hatten noch Bestand, wobei diese in den großen Kaufhäusern, wie Sinn oder Alsberg – später WEKA, größeren Anklang fanden.

Für die, unter dem Naziregime schwer arbeitende Bevölkerung Gelsenkirchens, hatte die Bahnhofstraße trotzdem nicht an Anziehungskraft verloren. Man kam zwar hauptsächlich zum Einkaufen und wer es sich erlauben konnte, gönnte sich schon mal im Cafe ein Tässchen Kaffee und ein Stückchen Kuchen oder traf sich mit Bekannten. In aller Bescheidenheit war sie immer noch der beliebteste Treffpunkt für Jung und Alt.

Größte Anziehungskraft strahlten in dieser Zeit die Kinos auf der Bahnhofstraße aus. Vom Neumarkt ausgehend waren es die Schauburg, das Capitol-Kino und das Apollo-Theater.



Abb. 32: Riesengroßes Plakat des Films TRUXA über dem Apollo-Kinoeingang, 1939.

Hier auf der Bahnhofstraße liefen immer die allerneuesten Filme. Doch damit war die Auswahl an Kinofilmen für den Kinobesucher noch nicht erschöpft. In den Seitenstraßen der Bahnhofstraße und in deren unmittelbarer Nähe gab es noch weitere Kinos, die in wenigen Schritten von dort erreichbar waren. In der Hauptstraße das UT-Theater = Union-Kino, in der Arminstraße das Tivoli-Kino, in der Glaspassage das Passagen-Kino, in dem noch bis um 1939 amerikanische Filme gezeigt wurden. Meistens waren es drittklassige Western, wie z.B. Tomix der Held von Texas. Manches Mal gelangte jedoch auch ein Spitzenfilm, wie z.B. San Franzisko mit Clark Gable zur Aufführung. In den Schulen wurden in der Nazizeit Jugendliche darauf hingewiesen, dieses Kino nicht zu besuchen. Doch die Versuchung war bei einigen zu groß, einmal einen Western zu sehen. Wenn es herauskam, gab es „Langholz“. An der Einmündung der damaligen Hindenburgstraße, jetzt Husemannstraße in den Bahnhofsvorplatz, befand sich dann noch das Industrie-Kino. Einen Kinobesuch konnte sich jeder mal erlauben. Die Eintrittspreise waren immer noch volkstümlich und dem Einkommen der

Bevölkerung angepasst. Die Sitzplätze in den Kinos hatten die Preisklassen Parkett, Sperrsitz und Loge und bewegten sich zwischen 60 Pfennig und 1,20 Reichsmark.

Das Leben auf der Bahnhofstraße endete nicht mit Ladenschluss. Nach dem Kinobesuch der Abendvorstellung hatte so mancher noch Lust auf einen Schaufensterbummel oder auf ein Gläschen Bier. Auch an Sonntagen pflegte man immer noch gerne die Tradition auf der Bahnhofstraße zu promenieren. Ja die Bahnhofstraße, das ist Gelsenkirchen.



Abb. 33: Die Bahnhofstraße im Hakenkreuzfahnen schmuck an nationalsozialistischen Feiertagen.

Die Nazis verstanden es immer wieder meisterhaft Begeisterung in der Bevölkerung zu wecken. An politischen oder nationalen Feiertagen glich die Bahnhofstraße einem Fahnenmeer. Schaufenster und Geschäfte waren dementsprechend mit nationalsozialistischen Emblemen und Führerbildern geschmückt. Die Geschäftswelt der Bahnhofstraße passte sich mit mehr oder weniger politischem Enthusiasmus den nationalsozialistischen Vorgaben an. Man war bemüht, dem System gefällig zu

sein oder auch um nicht aufzufallen. Demonstrationsumzüge durch die Bahnhofstraße, angeführt von zackiger Marschmusik unter Miteinbeziehung der Hitlerjugend-Fanfarenzüge, die mit Landsknechtsttrommeln den Tritt angaben, bildeten dann den Höhepunkt. Vielen spaliertehenden nationalsozialistisch Überzeugten, aber auch vaterländisch emotional mitgerissenen Zuschauern, stand die Begeisterung ins Gesicht geschrieben. Die prächtige Zurschaustellung mit der sich das 3. Reich in allen staatlichen, wirtschaftlichen und persönlichen Bereichen zu präsentieren versuchte, um überzeugte Begeisterung für das Regime zu gewinnen, war die eine Seite der Medaille. Die andere Seite, der Führer Adolf Hitler verlor nie seine Ziele aus den Augen die da waren: Vorbereitungen zu einem Eroberungskrieg verbunden mit der arischen Vormachtstellung, so wie die Vernichtung der Juden. Wobei letzteres sein von Hass erfülltes persönliches Anliegen war.

Auf der Bahnhofstraße sollte die Judenverfolgung auch ihre entsetzlichen Auswirkungen finden. Bereits am 27.03.1938 berichtete die Gelsenkirchener Allgemeine Zeitung (GAZ) von einer Aktion gegen bestimmte jüdische Geschäfte auf der Bahnhofstraße, die von uniformierten SA- und SS-Truppen geschlossen wurden. Dazu bemerkte sie in ihrem Artikel: Die Bevölkerung verhielt sich dabei diszipliniert. Hintergründig war daraus zu entnehmen: Die Bevölkerung blickte, ihrer Machtlosigkeit bewusst, peinlich berührt weg. „Wer bei Juden kauft ist ein Volksverräter“ oder ähnliche Hetzparolen prangten in großen Lettern an den Schaufensterscheiben jüdischer Geschäfte. Das war ganz gezielte Nötigung. Wer wollte schon ein Volksverräter sein?

Auf der Bahnhofstraße befanden sich etwa 40 jüdische Geschäfte, die meist schon auf eine längere Tradition zurückblicken konnten. Einige der bekanntesten davon, die vielleicht älteren Bürgern Gelsenkirchens noch im Gedächtnis sind, solle an dieser Stelle Erinnerung finden:

Leo Compertz,	Pelze und Mode	Bahnhofstr. 22
Wollenberg, Isidor vorm. Gebr. David	Konfektion	Bahnhofstr. 36
Carsch, Alexander Gebr. u. Co. GmbH	Damen und Herren Konfektion	Bahnhofstr. 48-52
Appelrath u. Cüpper GmbH	Damen Konfektion	Bahnhofstr. 49
Gebr. Alsberg,	Kaufhaus	Bahnhofstr. 53/55
Winter, Friedrich	Weißwaren	Bahnhofstr. 54
Gebr. Goldblum Inh. Isidor Goldblum	Herren Konfektion „Eder Schuhhaus“	Bahnhofstr. 62
Oppenheimer, Hermann	Konfektion	Bahnhofstr. 76
Mosbach, Leopold	Manufakturwaren	Bahnhofstr. 80

und weitere andere mehr.

Den Höhepunkt der Judenverfolgung erlebte die Bahnhofstraße in der so genannten Kristallnacht am 9. November 1938. Männer in schwarzen (SS) und braunen (SA) Uniformen zertrümmerten Schaufensterscheiben jüdischer Geschäfte, demolierten und brandschatzten deren Geschäftseinrichtungen und Warenausstellungen und bereicherten sich an ihnen durch Plünderungen. 30 jüdische Geschäfte standen in Flammen, so wie auch die jüdische Synagoge in Nähe der Bahnhofstraße.

In der Zeit von 1933 bis 1941 war der jüdische Anteil am Geschäftsleben der Bahnhofstraße vollständig beseitigt. Am 10.09.1941 schrieb der „Völkische Beobachter“: „Nun ist die Bahnhofstraße Judenrein.“ Das Jahrzehnte lang geprägte Bild des Geschäftslebens hatte sich dort im nationalsozialistischen Sinne verändert. Dieser Zeitabschnitt schrieb kein Ruhmesblatt in der Geschichte der ansonsten so voller Leben sprühenden Straße.

Am 24.08.1939 begann Hitler den 2. Weltkrieg, der Deutschland an den Rand der totalen Vernichtung bringen sollte. Während zu Anfang sich der Krieg außerhalb der deutschen Grenzen abspielte, bekam die Bevölkerung bereits die Engpässe in der Versorgung mit dem zum Leben Notwendigsten zu spüren. Die Lebensmittel wurden rationalisiert und die Verteilung erfolgte per Lebensmittelkarten. Kleidung und was man sonst noch zum Leben benötigte, konnte man nur auf Antrag und dann mittels Bezugschein erwerben. Auch die Geschäftswelt auf der Bahnhofstraße existierte nur noch über eine geregelte Verteilung. Das Geld hatte keinen Wert mehr und war beim Erwerb von Waren für den Kunden, sowie für die Geschäftswelt Nebensache. Die Kunden versuchten in den Geschäften etwas zu erhaschen, während die Geschäftsleute gar nicht daran interessiert waren etwas zu verkaufen. Das Geld in ihren Kassen war wertlos bedrucktes Papier und hatte für die Geschäftswelt seinen wirtschaftlichen Anreiz verloren. Je Weiter der Krieg fortschritt, so bedrohlicher wurde die Lage an den Fronten und in der Heimat. Während der fast täglichen Fliegeralarme schlossen die Geschäfte und alle versuchten fluchtartig einen der geschützten Keller oder Bunker zu erreichen.

Mit dem Bombenangriff auf Gelsenkirchen am 6. November 1944, der vor allem der Altstadt galt und 518 Tote forderte, erlebte die Bahnhofstraße wohl den schwärzesten Tag ihrer Geschichte. 55% ihrer Geschäftswelt wurde vernichtet. 52 Geschäftsbauten waren zerstört und viele andere mehr oder weniger beschädigt. Das Holzpflaster der Bahnhofstraße, soweit es nicht bereits von den Bewohnern aus Not verheizt worden war, bot den Brandbomben gute Nahrung und entfesselte ein Inferno. Die Straße selbst war danach zum größten Teil von Trümmern verschüttet.



Abb. 34: Zerbombte Bahnhofstraße 1945, im Bild zu sehen ist die Ecke Bahnhofstraße / Arminstraße

Mit Ende des verlorenen Krieges besetzten dann am 10.04.1945 alliierte Truppen das Stadtgebiet. Rückblickend hatte der 1. Weltkrieg verhindert, dass Neues gebaut wurde, während der 2. Weltkrieg Bestehendes zerstörte.

In den zerbombten Städten gab es jetzt nur eine Lösung: In die Hände gespuckt, aufräumen und alle Kräfte auf den Wiederaufbau konzentrieren. Bevor jedoch auf der Bahnhofstraße mit dem Wiederaufbau begonnen werden konnte, musste durch den Trümmerschutt, der die Straße blockierte, eine schmale Durchfahrt freigeschaufelt werden, zur Verlegung einer Teckelbahnstrecke in Richtung Bahnhof. Somit konnte nun zügig der Trümmerschutt mittels Loren zu den Schutthalden transportiert werden. Man nannte diese Monte Schlacko. Zur Beseitigung des Trümmerschutts wurden auch ehemalige Nazis, im Sinne des Entnazifizierungsverfahrens heran gezogen. Alle packten bei der Entrümmerung mit an und das nicht nur auf der Bahnhofstraße. Das ganze Stadtgebiet bot das gleiche Bild. Bis 1949 war die Bahnhofstraße für den Verkehr gesperrt. Der Wiederaufbau ging jedoch zügig vonstatten. Wie rasch er vor sich ging, lässt sich daran ermessen, dass bereits 1950 das letzte Trümmergrundstück der Bahnhofstraße an der Ecke Klosterstraße enttrümmert und freigelegt war. Bis zur gleichen Zeit waren auch bereits 15 der völlig zerstörten Geschäftsbauten wieder aufgebaut. Nach und nach öffneten auch dort schon wieder die ersten Kinos an ihren alten, angestammten Plätzen, in zum Teil provisorisch hergerichteten Räumen. Sie waren für die schwer geprüfte Bevölkerung das erste, der Unterhaltung dienende Vergnügen in dieser Zeit. Es durften nur Filme gezeigt werden, die von den Alliierten genehmigt wurden. Dies waren überwiegend uralte Schinken, die jedoch dem Vergnügen keinen Abbruch taten. In den wenigen Gaststätten im Innenstadtbereich, die den Bombenterror überstanden hatten, spielten an den Wochenenden Amateurkapellen zum Tanze auf. Man amüsierte sich und flirtete bei einer alkoholfreien, rotgefärbten

Flüssigkeit, die man Bier nannte. Ja man freute sich seines Lebens und war glücklich, den mörderischen Krieg überlebt zu haben. Hurra, wir leben noch, so hieß es auch im Refrain eines damaligen Schlagers.

Auf Beschluss der Alliierten hatte der Westen Deutschlands ein frei gewähltes, demokratisch-politisches Staatsgefüge erhalten die „Bundesrepublik Deutschland“. Doch erst die unter der neuen Regierung 1948 erfolgte Währungsreform stabilisierte den Finanzmarkt und gab somit den Ausschlag für den zügigen Aufbau der zerbombten Städte und für einen atemberaubend rasanten wirtschaftlichen Aufstieg. Alle Welt redete vom deutschen Wirtschaftswunder. In Industrie und Wirtschaft ging es steil bergauf. Von Arbeitslosigkeit konnte keine Rede mehr sein. Der Wiederaufbau brauchte in allen Sparten jede Arbeitskraft. Das verdiente Geld hatte wieder einen Einkaufswert. In den Haushalten fehlte es an allem. Was im Krieg verloren gegangen war, konnte nun ersetzt werden. Die Geschäfte liefen gut und der Umsatz boomte. Auch die Bahnhofstraße, die sich inzwischen durch moderne Neubauten zügig weiter entwickelt hatte, zeigte sich nun ihren Besuchern im neuen noch attraktiveren Gewand. Zu dieser Zeit galt sie als heißester Verbrauchermarkt Deutschlands. Dieses Attribut der Gelsenkirchener City gehörte damals zum Image unserer Stadt. Die 800 m lange Einkaufsmeile „Bahnhofstraße“ bildete einen Einkaufskorso vom Neumarkt bis zum Hauptbahnhof. Ihren wirtschaftlichen Höhepunkt in der Nachkriegszeit erlebte sie dann in den 1970/80er Jahren. In dieser Zeit profitierte die Bahnhofstraße durch eine attraktivere Ausstattung. Inzwischen als Fußgängerzone ausgewiesen, erhielt sie eine neue ornamentale Feinpflasterung der Straßendecke unter Einbeziehung einer erstmaligen Baumbepflanzung mit Ruhezeiten, Sitzgelegenheiten und Blumenkübeln. Diese Neugestaltung, in Verbindung mit weiteren restaurierten Häuserfassaden, ließ die Bahnhofstraße in einem neuen Bild und durch 44 neue Straßenlaternen mit je zwei Leuchten auch im neuen Lichte erscheinen.



Abb. 35: Die Bahnhofstraße im neuen Erscheinungsbild um 1980

Großen Anteil an ihrer glänzenden wirtschaftlichen Lage hatte unter anderem insbesondere die Bekleidungsindustrie, die breitflächig in den Kaufhäusern, so wie auch in kleineren exklusiven Spezialgeschäften ihre Ware in großer Auswahl anbot. Die Bahnhofstraße war im weiteren Umfeld für zeitgemäße, aber auch exklusive Mode von schicker Eleganz und gediegener Qualität bekannt und somit ein El Dorado für modebewusste Besucher. Ganz besondere modische Höhepunkte erreichten dort die öffentlichen Modeschauen. Über einen in Längsrichtung der Bahnhofstraße errichteten Laufsteg, umgeben von vielen enthusiastischen Beifall zollenden Zuschauern, führten hübsche Mannequins elegant den neuesten Modeschick vor. Auf diesem Wege wurde für die Kollektionen, die in den Geschäften der Bahnhofstraße zur Auswahl standen, geworben.



Abb. 36: Modeschau auf der Bahnhofstraße um 1980

Weitere Höhepunkte erreichten die Sommer- und Winterschlussverkäufe. Vor den Geschäftsöffnungen bildeten sich bereits in aller Frühe große Menschenansammlungen, die dann beim Öffnen der Türen in die Geschäfte drängten, um sich auf die zum Ausverkauf anstehender Teile zu stürzen. Wer zuerst kommt mahlt zuerst. Schnäppchenjagd war angesagt. Hier zeigten die Gelsenkirchener und insbesondere die ausländischen Neubürger ihr Temperament und was sie sonst so noch drauf hatten. Mit schweren Taschen beladen sah man sie später auf dem Weg nach Hause. Die entbehrungsreichen Kriegsjahre hatten den Garderobenbestand der Deutschen bis auf wenige Habseligkeiten zusammen schrumpfen lassen. Nun wollte man sich endlich wieder „fein machen“. Zu

keiner Zeit dürften sich die Menschen hier so elegant und adrett gekleidet haben, wie zu dieser Nachkriegszeit. Die Einkaufsmeile Bahnhofstraße war wieder einmal Promenade und Spiegel dieser eleganten Zeitepoche. So war es üblich, sich in einer der Jahreszeit entsprechenden neu erworbenen Kleidung, erstmals stolz auf der Bahnhofstraße zu zeigen. Diese Galanterie hatte besonders in der Frühlingszeit einen ganz besonderen Reiz. Sehen und gesehen werden war der nette eitle Hintergrund. Die jungen Damen, gut frisiert, atemberaubend duftig gekleidet, mit weit ausgestellten, bei jedem Schritt mitwippenden Petticoat und hochhackigen Pumps, strahlten in gepflegter Eleganz bezaubernde Anmut aus. Die jungen Herren trugen den „Zweireiher“, einen kompletten Anzug, dessen Jacke über zwei Knopfreiheiten in Überschlag geschlossen wurde. Schlips (Binder) und Kragen war ein Muss. Mann trug Hut, war im Gesicht glatt rasiert und hatte einen Fasson-Haarschnitt. Lässig über den Arm gehängt durfte der sogenannte „Staubmantel“ nicht fehlen und gehörte zum Image des Herrn. Die reifere Generation stand der jüngeren, durch noble, etwas dezentere Eleganz in nichts nach. Vorwiegend sonntags war die Bahnhofstraße dann Spielplatz der Eitelkeiten. Man promenierte, die Jugend flirtete, man bummelte an den Schaufenstern entlang, traf sich mit Bekannten zum Cafe-, Restaurant- oder Kinobesuch, oder aber auch zu einem Stelldichein. An diese schöne Zeit werden sich Besucher, die sie dort miterleben durften, sicher gerne noch erinnern.

Während auf der Bahnhofstraße Hochkonjunktur herrschte, kündigten sich bereits Ende der 60er Jahre, mit Beginn der Kohlenkrise, wieder schlechtere Zeiten an. Als dann unabänderlich Zeche für Zeche zähmühsam nach und nach ihre Pforten schlossen und das Zechensterben auch die stark mit der Kohle verbundene, unter der weltweiten Absatzkrise leidende Stahlindustrie mit in den Sog der Werksschließungen zog, zeigten sich deren verheerenden Auswirkungen. Die Gelsenkirchener Industriestruktur, die überwiegend auf diese Industriezweige ausgerichtet war, wurde durch die Strukturkrise auf das Schwerste betroffen. Den Zechen- und Werksschließungen folgte die Arbeitslosigkeit, die die Gelsenkirchener Bevölkerung in voller Härte zu spüren bekam. In den Arbeitslosenstatistiken der Ruhrgebietsstädte führte Gelsenkirchen seitdem die unrühmliche 1. Stelle an. Bis in die heutige Zeit sollte sich dieses, in der Bilanz mit anderen Ruhrgebietsstädten, nicht mehr ändern. Abwanderungen war die Folge. Während Gelsenkirchen 1961 die höchste Einwohnerzahl von 389.300 Bürger zu verzeichnen hatte, waren es Ende 2009 nur noch etwa 261.000. Es hatten in dieser Zeitspanne 128.000 Gelsenkirchener Bürger aus Arbeitsmangel ihre Heimatstadt verlassen. Eine Anzahl, die die Bildung einer weiteren Großstadt entsprochen hätte. Dieses riesige Kaufkraftvolumen ging unserer Stadt damit verloren. Den wirtschaftlichen Abschwung bekam natürlich auch die Bahnhofstraße zu spüren, in dem sich in diesem Zeitraum die Geschäftswelt dort total umgestalten sollte. Aber auch die Menschen im Allgemeinen hatten sich in dieser Zeit in ihrem Wesen und in ihren Gewohnheiten sehr verändert, was sich auch in ihrem Erscheinungsbild als Besucher der Bahnhofstraße widerspiegelte. Das alles geschah nicht plötzlich. Ganz langsam, Schritt für Schritt, vollzogen sich die Veränderungen bis in die heutige Zeit hinein.

Bei den Menschen hatte sich zwischenzeitlich ein völlig neues Modebewusstsein eingestellt. Elegante Kleidung war verpönt und fand in den Geschäften kaum noch Absatz. Dem Begriff „leger“, oftmals falsch verstanden, hatte sich auch die Mode untergeordnet. Die Jeans waren für Mann und Frau gesellschaftsfähig geworden. Man trägt sie an allen Tagen, zu allen Zeiten und Festlichkeiten und sie passen, wie auch die Joggingsschuhe, zu jeder Garderobe. Röcke und Kleider gehören beim weiblichen Geschlecht zur Seltenheit, wie Schlips und Kragen bei den Männern. Die Oberbekleidung ist ebenfalls dem legeren Trend und zum Teil dem modischen „Knitter-Look“ angepasst, sodass schon mal der Unterschied zwischen Männlein und Weiblein schwer fallen kann. Vom Zauber der Anmut, der einst einen Anteil am Fluidum der Bahnhofstraße ausmachte, ist kaum noch etwas zu spüren. Auf den großen Käuferverlust, bedingt durch die Abwanderung, und dem neuen Käuferverhalten bezüglich Mode, reagierte die Geschäftswelt zwangsläufig mit Geschäfts-

schließungen oder Teilgeschäftsschließungen. Am stärksten betraf dieses die großen Kaufhäuser, deren Kundenschwund auch noch andere Gründe hatte, wie schon im Vorhergang über das große Kaufhaussterben beschrieben. In der weiteren Geschäftswelt der Bahnhofstraße findet zurzeit ein Existenzkampf statt, der sich durch schnelles Wechseln der Anlieger abzeichnet. Während in früherer Zeit die Geschäfte auf der Bahnhofstraße auf langjähriges Bestehen und auf Jubiläen zurückblicken konnten, hat sich dort heute die Schnelllebigkeit ausgebreitet. Wo sich Lücken bilden, springen 1-EURO-Läden ein und nagen am Image der Straße, in dem sie ihren Firlefanz in Stellagen vor ihren Geschäften ausbreiten. Dem Gaststättengewerbe, das sich bereits schon von der Bahnhofstraße zurückgezogen hatte, folgten im Laufe der Zeit auch die Cafés. Lediglich ein Eisgeschäft mit Straßenbetrieb lockert mit seinen bunten Sonnenschirmen das Bild der Bahnhofstraße etwas auf. Seinen kleinen Hunger kann der Besucher an Würstchenbuden oder in Schnellimbissläden stillen. Von der früher so beliebten gastlichen Geselligkeit ist so gut wie nichts mehr übrig geblieben. Das Unterhaltungsgewerbe, das letztlich nur noch durch Kinos dort vertreten war, verlor in Konkurrenz mit dem neuen Unterhaltungsmedium Fernsehen, immer mehr an Boden. Wegen Unrentabilität, aus Mangel an Besuchern, schloss die Schauburg am 31.01.1986 und im selben Jahr auch das Capitol-Kino, seine Pforten. Beim Apollo-Theater, dem letzten Kino auf der Bahnhofstraße, fiel dann am 26.05.1993 auch die letzte Klappe.

Der Gedanke Heinrich Möntings, 1910 durch eine Gasbeleuchtung Licht ins Dunkle zu bringen, um das gesellschaftliche Leben auf der Bahnhofstraße auch außerhalb der Geschäftszeiten zu fördern, hatte sich Jahrzehntlang bewährt. Es beruhte auf Gastlichkeit und Unterhaltung. Leider fand es dann den gegebenen Umständen angepasst in den 1990er Jahren sein Ende.

In einem Leserbrief einer hiesigen Tageszeitung vermittelt der Schreiber dem Leser treffend seinen heutigen Eindruck. (Auszug).

„Wer heute die Bahnhofstraße vom Neumarkt zum Bahnhofsvorplatz wandert, wird, wenn er daran zurück denkt, dass hier einmal neben dem Geschäftstreiben viel Geselligkeit gepflegt wurde, über die Vereinsamung traurig sein, die im Vergleich zu anno dazumal hier Platz gegriffen hatte“.

In einem anderen Leserbrief erinnert sich eine Leserin: (Auszug).

„In meiner Erinnerung erscheint die Bahnhofstraße der 50er und 60er Jahre wahrscheinlich etwas verklärt. Eine Vielzahl der verschiedensten Fachgeschäfte, Kaufhäuser, Cafés und Kinos prägten damals das Gesicht der Bahnhofstraße. Vor allem in der Weihnachtszeit war sie mit ihrer weihnachtlichen Dekoration ein absoluter Traum. Heute fehlt es ihr an Flair und Originalität“.

Die Bahnhofstraße hat sich nun zu einer reinen Einkaufsstraße entwickelt. Der heutigen Redensart nach, werden nach Ladenschluss die Bürgersteige hochgeklappt. Es tut sich dann dort so gut wie nichts mehr.

Andere Zeiten erleben andere Menschen und die haben andere Gewohnheiten. Trotz aller Unkenrufe hat die Bahnhofstraße ihren festen Platz in dem Einkaufsgebaren der Bürger beibehalten. Die konkurrierenden Unternehmen auf der grünen Wiese, sowie die Umgestaltungen der Straßen im Umfeld, wie auch die veränderten Einkaufswünsche und Bedürfnisse der Bürger haben ihr im Grunde keinen großen Abbruch getan. Die Bahnhofstraße hat sich dementsprechend darauf eingestellt und eingerichtet. So ist sie auch heute noch, trotz anderweitiger Problematiken und Wirtschaftskrisen eine der stark frequentiertesten Einkaufsstraßen des Ruhrgebiets geblieben.

Nach ihrem bisherigen 150jährigen Bestehen hat sie rückblickend gesehen auch durchaus Format gezeigt, die nächsten 150 Jahre zu bestehen. Sie ist und bleibt der Mittelpunkt und das pulsierende Herz der Stadt Gelsenkirchen und zugleich ihr Barometer für gute und schlechte Zeiten. Man wird's ja sehen!



Abb. 37: Gelsenkirchener Prisma: Anlässlich des 125jährigen Jubiläums der Sparkasse schuf der Düsseldorfer Künstler Jürgen Fischer 1994 dieses leuchtende Wahrzeichen für den Neumarkt. (Rechts, Blick in die Bahnhofstraße)



Abb. 38: Bahnhofstraße um 1906



Abb. 39: Bahnhofstraße um 1910



Abb. 40: Bahnhofstraße um 1915



Die Bahnhofstraße um 1960

Nachträglich hinzugefügte Straßenum-
benennungen sowie die mit Vorbehalt
in () angegebenen Hausnumerierungen
vor 1904, sind als Orientierungshilfen gedacht.

Abb. 41: Bahnhofstraße um das Jahr 1960 (südlicher Teil)

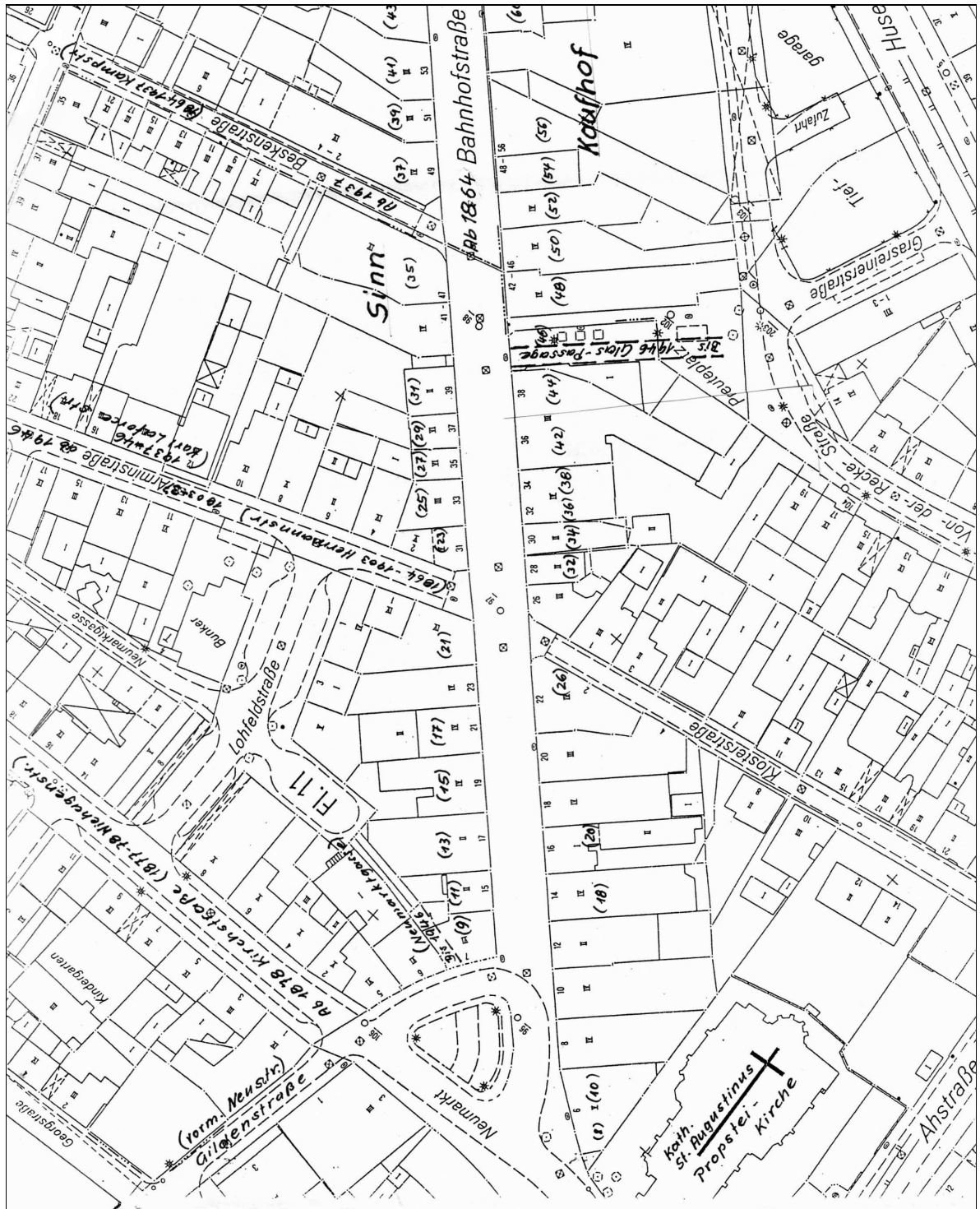


Abb. 42: Bahnhofstraße um das Jahr 1960 (nördlicher Teil)

Quellenverzeichnis

- 1 Ein Samowar für Gelsenkirchen Thiel, Hans-Rudolf
- 2 WAZ 8/1982 (Hinweis)
- 3 WAZ 8/1982 (Hinweis)
- 4 WAZ 8/1982 (Hinweis)
- 5 WAZ 8/1982 (Hinweis)
- 6 Buersche Zeitung vom 1.09.1982 (Hinweis)
- 7 Gemeinderatsprotokoll (Gem. Gelsenkirchen) vom 18.12.1873
- 8 Gelsenkirchener Allgem. Zeitung vom 29.09.1935 (Auszug)
- 9 Gelsenkirchener Zeitung vom 21.07.1937 (Auszug)
- 10 Gelsenkirchener Zeitung vom 21.07.1937 (Auszug)
- 11 Ruhr Nachrichten 1975 (Auszug aus lfd. Serie)
- 12 Gelsenkirchener Allgem. Zeitung, Datum unbekannt (Sammlerausschnitt ohne Datum)
- 13 Ruhr Nachrichten (Serie) 11.1975
- 14 Ruhr Nachrichten (Serie) 11.1975
- 15 WAZ Buer 1.09.1982

Abbildungsnachweis

Fotos:

Balthun, Willi

Abb. 2, 20, 35

Reproduktionen:

Balthun, Willi – Bildersammlung

Abb. 3, 4, 6, 10, 11, 12, 14, 17, 19, 22, 24, 25,
26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 38, 39, 40

Stadtarchiv Gelsenkirchen

Abb. 5, 13, 15, 18

Richard (Privat)

Abb. 9

100 Jahre Preute (Prospekt)

Abb. 7, 8

Dieler (Prospekt)

Abb. 36

Alsberg (Plakat)

Abb. 21

WEKA (Prospekt)

Abb. 23

WAZ Zeitungsbild, vom 7.04.2010

Abb. 27

Bahnhofstraße (Plan) Überarbeitung: Balthun

Abb. 41, 42

Stadt Gelsenkirchen

Abb. 1

Dachnio, Lars

Abb. 37

Gestaltung: Lars Dachnio