

# MÜLHEIMER GESCHICHTSHEFTE

HEFT 2  
2020

*Herbert Leibold*

## Die gestohlene Straße

Geschichten der 1950er- und 1960er-Jahre  
Zwischen Rathausmarkt, Ruhr und Hütte



# Mülheimer Geschichtshefte

## Heft 2



Umschlagmotiv: Privatbesitz Herbert Leibold  
Herausgeber: Stadtarchiv Mülheim an der Ruhr  
Satz: Texterei Steinfals, Münster  
Druck: Wir machen Druck GmbH, Backnang  
Schriftarten: Caviar, Chaparall Pro, Montserrat

Mülheim an der Ruhr 2020

© 2020 Stadtarchiv Mülheim an der Ruhr

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei auszugsweiser Verwendung, vorbehalten.

## Die geschichtliche Bedeutung der unteren Charlottenstraße für Mülheim

Hier lebten im 18. und 19. Jahrhundert viele Ruhrschiffer in diesen Fachwerkhäusern (siehe Abb. auf S. 4). Zum Ufer der Ruhr und den Kohlenmagazinen waren es nur ein paar Meter. Mathias Stinnes (1790–1845) begründete hier an der Ruhr seinen Aufstieg als Gründer eines Weltimperiums. Er besaß um 1820/1830 bereits 66 Schiffe, sie fuhren in den Norden bis nach Holland und in den Süden bis zum Oberrhein.

Die Bomben des Zweiten Weltkrieges zerstörten das dominante Haupthaus der kleinen Fachwerkhäussiedlung mit der Bäckerei und dem Schusterladen. Der Rest der kleinen Fachwerkhäuser blieb unversehrt und begleitete uns Jungs von der unteren Charlottenstraße in den 1950er- und 1960er-Jahren auf unseren Wegen zur Ruhr, zur Stadt, zur Kirche. Nur wenige Häuser in unserer Straße waren kriegszerstört, sie hinterließen zwei Ruinen und mehrere geräumte Trümmergrundstücke. Sie gehörten zum Alltagsbild. Mehrere kleine Geschäfte, oben und unten an den Ecken unserer Straße versorgten uns mit Lebensmitteln, ein Fahrradgeschäft unten an der Ecke zur Friedrich-Ebert-Straße war für die vielen Fahrradfahrer da, das eigene Auto war für die meisten noch ein Traum. Die, die eins hatten, rasten ohne gesetzlich vorgeschriebene Promillebegrenzung durch unsere Straße, auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung gab es noch nicht. Passierte jedoch ein Unfall unter Alkoholeinfluss, so landete manch einer dieser Sünder in der nahen Gerichtstraße im Gefängnis. Wurde er nach ein bis zwei Wochen wieder entlassen, war die Alkoholversuchung groß, Eckkneipen gab es hier sprichwörtlich an jeder Ecke.

Das Leben war durch die Nachkriegszeit geprägt und nahm nun in allen Bereichen wieder gut Fahrt auf. Eine halbwegs heile Welt, so schien es. Doch die Nachbetrachtung sieht anders aus. Unsere Straße wurde durch die Stadtplanung Anfang der 1970er-Jahre zerstört und ist heute nicht mehr existent. Es ist fast unmöglich, diese Straße heute zu beschreiben, die Anfang der 1970er-Jahre der Abrissbirne zum Opfer fiel und nichts als eine Stadtautobahn mit vielen Brachflächen hinterließ.

Sogar der Name „Charlottenstraße“ wurde gestrichen und eine Umbenennung in „Rheinische Straße“ vorgenommen. Sehr originell, denn



Fachwerkhäuser vor dem Bombenangriff 1943  
(Foto: Medienkompetenzzentrum)



Frachtschiff an unserem Ruhrufer um 1965  
(Foto: Medienkompetenzzentrum)

die Entfernung zur Ruhr beträgt nur einen kräftigen Steinwurf. Der Stein landete am Ufer der Ruhr zwischen Eisenbahnbrücke, heute Radschnellweg, und der einstmals sehr bedeutenden Friedrich Wilhelms-Hütte.

Wir sehen die „Hütte“ zur besten Zeit Anfang der 1960er-Jahre mit den modernsten Hochöfen Europas im Hintergrund. Davor liegen viele Frachtschiffe am Werksufer und an „unserem“ ein Frachtschiff, das auf seine Beladung wartet. Meist waren es holländische Schiffe. Im Sommer liefen wir über die Holzplanken auf's Schiff, schnell weiter über die kochendheißen Schiffsbleche und mit einem Kopfsprung ging es in das nicht so saubere Wasser der Ruhr. Und was wir auf dem Grund der Ruhr an Schrott zutage förderten, brachte uns einen guten Nebenverdienst beim Schrotthändler ein.

## Dahinter endet der blaue Himmel

Obwohl viele Erinnerungen an diese Zeit verblasst sind, ist die erste Ruhrüberquerung noch in den Köpfen und wird es auch immer bleiben. Es war an einem schönen Feriensommertag im Jahr 1951. Ich war acht Jahre alt und durfte das erste Mal – mit Absicherung durch meine beiden älteren Brüder – über die Ruhr schwimmen. Dafür hatten sie eigentlich schon ausgerangierte, aber noch einmal vulkanisierte LKW-Schläuche beim Mercedes-Händler auf unserer Straße organisiert, die noch für ein oder zwei Fahrten hielten, bevor ihnen die Luft ausging. In der gleißenden Sonne glitzerte selbst das schmutzig-braune Wasser der Ruhr kristallklar und es war angenehm ruhig, man hörte nur das leichte Plätschern unserer Paddel- und Schwimmbewegungen und aus weiter Ferne metallisch scheppernde Geräusche aus der Richtung des großen Hüttenwerkes. Die Güterzüge, die sonst unablässig über die Eisenbahnbrücke ratterten, hatten im Moment anscheinend eine Pause gemacht.

Ich hatte es bis zum anderen Ufer geschafft und sah rüber auf die mir vertraute Ruhruferseite, auf die ankernden Frachtschiffe nahe der Eisenbahnbrücke und rüber zum Süden auf den schönen Teil unserer Stadt, die Ruhrstraße mit ihren schönen alten Villen, dem Stadtbad, den Ruhranlagen mit dem Rosengarten, dem Kahnverleih und der Schiffsanlegestelle schräg gegenüber der Stadthalle. Von hier aus fuhr ein kleines Ausflugsboot, die „Josefine“, bis zum Raffelberg; die Gäste für die erste Fahrt hatten sich bei dem schönen Wetter schon eingefunden.

Auf dem Weg zurück durfte ich im Schlauch sitzen. Entspannt genoss ich die Fahrt. Jetzt hatte ich auch zum ersten Mal den freien Blick von der Flussmitte auf dieses gewaltige Hüttenwerk, für mich nicht weniger spannend als die Eindrücke von vorhin. Fasziniert sah ich auf eine große, gewaltige und beeindruckende Industriekulisse; ich sah Feuer speiende Hochöfen, weit in den Himmel ragende, rauchende Schloten und mächtige weiße Dampfwolken von den Kühltürmen der Hochöfen und viele Frachtschiffe, die von gewaltigen Kränen mit Roheisenmasseln beladen wurden. Dahinter endete der blaue Himmel scheinbar, man sah einen weiß-grauen dichten Dreckschleier, der im scharfen Kontrast zu einem stahlblauen Himmel stand, in den ich träumerisch blickte.

Zurück an unserem Ufer beendeten meine Brüder meine Träumereien, allein ging ich die hundert Schritte nach Hause zurück und berichtete Mutter von meinem neuen, romantischen Blick auf die „Hütte“. „So romantisch hatte ich die Hütte gar nicht in Erinnerung“, sagte Mutter, „hier musste ich als 16-jähriges Mädchen zum Ende des Ersten Weltkrieges als Zwangsverpflichtete Granaten drehen. Sonntag, wenn wir zu Tante Mia und Onkel Peter nach Krefeld fahren, zeige ich dir den sogenannten Zementbahnhof, und du kannst dir ein neues Bild von der Hütte machen.“

Auf dem Weg zum Hauptbahnhof, an der Ecke Aktienstraße, begann der lange Weg entlang der Rückfront der mir nun bekannten Industriehouette. Es waren mehr als haushohe Lagerhallen mit roter Backsteinfassade, auf dem weiteren Weg graue, nicht so hohe Werkshallen mit



Der Mülheimer Hauptbahnhof, im Volksmund „Zementbahnhof“ genannt, kurz vor dem Abriss um 1970. Heute Bahnhof West  
(Foto: Medienkompetenzzentrum)

großen, länglichen, zum Teil aufgestellten Fensterfronten; durch sie sah man flackernden Feuerschein und man hörte Arbeitsgeräusche; auch an diesem Sonntagmorgen.

Endlich war das Ende dieser langen Hallenfront erreicht, vor uns lag nun das eigentlich imposante Bahnhofsgebäude. Es hatte ursprünglich eine graue Putzfassade, war nun aber überzogen mit einem weißen Dreckschleier. Ich schaute rüber zu den Werksanlagen und nun war mir klar, warum der blaue Himmel beim Blick vom Fluss auf einmal endete und einem Dunstschleier Platz machte. Es war wegen der Zementfabrik, diesem turmartigen, weißgrauen Gebäude, das in dichten Qualm gehüllt war.

Wir erreichten nun unseren „Hauptbahnhof“ und es ging mit dem Eilzug weiter nach Krefeld. Die Fahrt vom Bahnhof Eppinghofen – für uns schneller erreichbar als der Hauptbahnhof – war nicht möglich, da keine Eilzüge am Vorortbahnhof hielten. Nach dem Fahrkartenkauf gingen wir durch den Tunnel, rauf zum Bahnsteig zwei und nahmen Platz im Zug, Holzklasse drei. Dampfend und zischend setzte die Lokomotive die Wagen in Bewegung – die Fahrt begann. Schon nach kurzer Zeit waren das Zementwerk und das ganze Hüttengelände wie in einem dichten Nebel verschwunden.

Ganz verschwanden Mitte der 1960er-Jahre die Hochöfen mit dem Zementwerk und ein großer Teil des nördlich gelegenen Hüttengeländes mit dem Maschinenbau. Auch der Bahnhof Mülheim Ruhr verschwand danach, vorher hatte er aber 1966 noch einmal große Berühmtheit erlangt, als die „Beatles“ dort nach ihrer Zugfahrt ausgestiegen waren, um dann fast unbemerkt zu ihrem Auftritt in die Grugahalle nach Essen zu fahren.

Industrieller Abstieg und ein rasanter Aufstieg der Popkultur, das Leben verlief in neuen Bahnen. Das einstmals so große Hüttenwerk schrumpfte und schrumpfte weiter, von 10.000 Leuten bis zu weniger als 1.000. Verblieben sind die Stahl- und die Eisengießerei – Letztere steht im Jahr 2020 aber vor dem Aus.



## Schöne Tage am Ufer der Ruhr

Schöne Sommertage an der Ruhr mit Schwimm- und Badevergnügen sind schon lange Geschichte. Unser Stück „Ruhr-Ufer“ wurde in den 1970er-Jahren zubetoniert und wartet noch auf ein „Revival“.

Aber es gab auch Eiszeiten an der Ruhr. 1957 schien uns das Eis so stark, dass wir Jungs es wagten, die Eisfläche zu betreten; wir fassten uns an den Händen und bildeten eine Kette. Die knarrenden, knisternden Geräusche unter unseren Füßen flößten uns Angst ein, einige dunklere Stellen signalisierten uns: Vorsicht, hier sind einige wärmere Stellen. Vielleicht fließt hier warmes Abwasser. Richtig strenge Winter waren jedoch die Ausnahme.



Eiszeit an der Ruhr Mitte der 1950er-Jahre.  
Die Eisenbahnbrücke ist noch halb zerstört.  
(Foto: Medienkompetenzzentrum)

Weißer Weihnachten erlebten wir eigentlich nie. Und unser Teil der Ruhr war nie mit einer festen, tragfähigen Eisschicht bedeckt. Bis zum Jahr 1963. Mitte Januar, nach wochenlangen Temperaturen von bis zu minus 20 Grad Celsius, war es dann wirklich so weit, „unsere“ Ruhr war ganz zugefroren.

Broicher Bürger nutzten die Gelegenheit, ihren Einkaufsweg abzukürzen, auf dem Rückweg vom Kaufhof wurde nicht der längere Weg über die Schlossbrücke gewählt, sondern die Ruhr unterhalb des Stadtbades zu Fuß zur Stadthalle überquert. Doch obwohl das Eis inzwischen bis zu 30 Zentimeter dick war, war das Betreten der Eisfläche amtlich nicht erlaubt. Am Sonntag, dem 20. Januar 1963, erlebte Mülheim eine Völkerwanderung auf der zugefrorenen Ruhr. Die Polizei warnte über das Megaphon – vergebens.

## Der Kaufhof

Der Kaufhof und auch Woolworth – für uns nur Wulle-Wulle – waren für uns von der Charlottenstraße aus schnell erreichbar, aber nicht immer bezahlbar. Der ein oder andere Groschen des Sonntagsgeldes wurde investiert, aber hauptsächlich für „Sonderangebote“, wie etwa Pfefferminz- oder Schokobuch. Das Leben, vor allem rund um den alten Kaufhof bis 1953, war faszinierend, obwohl grau und bedrückend. Die vielen Kriegsversehrten ließen uns immer wieder schauern, wenn sie auf Krücken stundenlang vor dem Kaufhaus ausharrten, um Almosen zu ergattern. Wir Jungs fragten uns, was war da falsch gelaufen? Für Volk und Vaterland gekämpft, Gliedmaßen verloren, aber nun betteln müssen?

Wir bewunderten vor allem die Ausdauer eines Mannes, der unterschenkelamputiert war und stundenlang auf seiner Krücke vor dem Kaufhaus stand und irgendetwas verkaufte. Das leere Hosenbein sorgfältig aufgekrempt.

## In unserer Straße

Der Weg zur Ruhr war von unserem Mietshaus nicht weit, aber er war für einen fantasievollen Jungen immer wieder voller neuer Eindrücke. Wir wohnten in der Charlottenstraße 13, nebenan Nummer 11, das kleine Lebensmittelgeschäft Borgmann. Hier kauften wir den täglichen Bedarf, so wie die meisten Familien in der Mitte unserer Straße. Unten an der Ecke gab es noch ein kleines Lebensmittelgeschäft, ebenso oben an der Ecke, wo es noch den Milchladen gab.

Auf der anderen Straßenseite befanden sich zwei in der Bombennacht vom 21. auf den 22. Juni 1943 total zerstörte Häuser, nur die Außenwände bis zur ersten Etage standen noch. Die Decken der kräftigen Kellergewölbe waren mit Schutt bedeckt, hatten aber standgehalten. Ein alltäglicher, aber auch geheimnisvoller Anblick, denn wir kamen nie in den Keller hinein. Das „Happy End“, der Wiederaufbau, blieb aus, die neue Straßenführung gab den beiden Ruinen den Rest.

Auf unserem Weg zur Ruhr, mussten wir die Friedrich-Ebert-Straße überqueren, früher war es die Hindenburgstraße. Führte uns der Weg zur Stadt, in Richtung Rathausmarkt, erwartete uns Mitte der 1950er-Jahre ein Geschäft nach dem anderen. Eine richtige Einkaufsmeile würde man heute sagen. Es waren der Schuhhändler, der Milchmann, der Buchladen, das Bettengeschäft, der Dekorateur und der Pferdemetzger Sommer. Anfang der 1950er-Jahre war der Nachholbedarf an allem, was mit Fleisch, Wurst und Fett zu tun hatte, sehr groß. An einem Samstagmorgen war die Schlange beim Pferdemetzger sehr lang. Mutter reihte sich nicht in die Schlange ein, sie erklärte kategorisch: „Pferdefleisch kommt bei uns nicht auf den Tisch.“

Ein paar Schritte weiter, auf dem Rathausmarkt, war das Warenangebot inzwischen auch gut: Obst und Gemüse vom hiesigen Bauer, Eier, Käse, Geflügel, aber noch keine Südfrüchte. Ein Markthändler bot Wurst und Fleisch an. Er ist noch gut in „fettiger“ Erinnerung. Wie schön, dass ganz in der Nähe wohlduftende Blumen angeboten wurden, direkt auf den Treppenstufen der Rathausarkaden, die zum Standesamt führten. Diese Blumendüfte verführten zum Träumen. Hier verdienten wir uns gerne ein paar Groschen.



Auf dem Bild von 1948 sehen wir rechts einen Teil des Rathausmarktes, links die noch halb zerstörte Güterzugstrecke, heute RS1. Gegenüber vom Marktplatz ist die Trümmerräumung mit Loren in vollem Gange. (Foto: Medienkompetenzzentrum)

Vorbei war die Zeit eines dürftigen oder sogar kaum existierenden Warenangebotes, wie in den ersten Jahren nach 1945. Die paar Leute, die unterwegs waren, verhielten sich mehr als Corona-gerecht. Sie hatten von Corona noch nichts gehört, aber mit der damals grassierenden Tuberkulose die gleichen Probleme wie wir im Jahr 2020 mit der Corona-Pandemie.

Nur ein paar Jahre später bot der Rathausmarkt ein völlig anderes Bild. Die Trümmer waren beseitigt und einige Häuser notdürftig instand gesetzt worden, aber noch nicht alle Bombenschäden beseitigt. Das bunte Marktleben war jedoch zurückgekehrt. Doch dieser Zustand dauerte nicht allzu lange. Um 1960 trat die Abrissbirne in Aktion. Die gesamte auf dem Bild zu sehende Häuserfront verschwand und machte einer Rathaus-



Wohn- und Geschäftshäuser am Markt um 1960 vor dem Abriss  
(Foto: Medienkompetenzzentrum)

erweiterung und einer kubistischen Bibliothek Platz. Das bunte Markt-  
leben wurde weniger.

Der Rathausmarkt war das Herz der nördlichen Stadtmitte. Gut be-  
sucht, auch von den Beschäftigten der Friedrich Wilhelms-Hütte, der  
AEG und der Röhrenwerke. Vor allem FWH-Beschäftigte, auch die von der  
Frühschicht, die um 6.00 Uhr morgens begann, versorgten sich hier für  
ihre 8-Stunden-Schicht, die auch manchmal 16 Stunden dauern konnte.  
Mülheim war, wie überall in Deutschland, im Wiederaufbau. Die 1950er-  
und 1960er-Jahre brachten eine Hochkonjunktur. Die fast zentral gelegene  
Friedrich Wilhelms-Hütte war mit ihrer dominanten Lage am Fluss für  
fast jeden vierten Mülheimer ein Begriff und willkommener Arbeitgeber.



Die Büroangestellten der umliegenden Werke sind auf dem Weg nach Hause. Die linke Häuserzeile bis zur Bildmitte wird bald (etwa im Jahr 1958) abgerissen werden. Im Hintergrund links die „Einkaufsmeile“ bis zum damaligen Pferdemetzger. Sie wurde dank einer „Solo“-Bürgerinitiative vor dem Abriss gerettet und später zur Kneipenmeile. (Foto: Medienkompetenzzentrum)

Eisenguss, Stahlguss und Maschinenbau bestimmten das Produktionsprogramm. Noch ging man nach getaner Arbeit sorglos nach Hause, doch erst einmal stand für die Männer ein Kneipenbesuch an. Das Angebot war groß, es war die Zeit der Eckkneipen. Das gepflegte 8-Minuten-Pils war noch nicht gefragt. Ein schnelles Exportbier musste her, der Deckel war bald rund. Manchmal wurde er erst am Freitag eingelöst, nach dem Empfang der Lohntüte. Der Wirt musste dies mit starker Hand regulieren.

Auch in der unteren Charlottenstraße ging alles seinen normalen Gang. Die meisten Bewohner der Straße arbeiteten bei den Werken in der Nähe oder auf dem Bau, wie Vater als Maurer. Er legte für den Wiederaufbau

unermüdlich Stein auf Stein. Noch ahnten wir nicht, dass uns bald unsere Straße genommen werden würde.

Nach den schrecklichen Ereignissen des Zweiten Weltkrieges und der Zerstörung der halben Stadt durch den Bombenkrieg hatte sich auch das Leben in unserer Straße wieder normalisiert. In den vielen Eckkneipen rund herum begann wieder das Leben. Ich konnte es als zehnjähriger Junge, so um 1953, gut verfolgen, wenn ich abends Vaters Flasche Bier in einer der Eckkneipen holte. Der Preis war überall gleich, die Marke auch: Ritter Export. Besonders interessant war es in der Wirtschaft „Zum Amtsgericht“. Die Theke dort war immer stark belagert, ich musste mich durchkämpfen, um bei der Wirtin „Änne“ meine Bestellung aufgeben zu können. Sie schien zu wissen, wann ich kam, auch wenn sie mich noch nicht sehen konnte, weil ich mich noch nicht an den durstigen Thekenstehern hatte



Die Jungs von der Charlottenstraße vor dem Haus „gegenüber“, mit den Errungenschaften der 1960er-Jahre: Gummiball, Vespa Motorroller, Moped und Fiat 500. (Foto: Privatbesitz Herbert Leibold)



Früher die Gaststätte „Zum Amtsgericht“, heute großzügiger Wohnraum (Foto: Herbert Leibold)

vorbei schlängeln können: „Nun komm mal, lass den Jung vor, er will für den Vatter die Flasche Bier kaufen“, sagte sie laut. Die Thekenbrüder, meist Junggesellen, hörten auf sie. Nebenan im Saal saßen an einem Samstagabend die Pärchen. Die Frauen tranken einen Rhein- oder Moselwein, die Männer ihr Bier. Oft wurde das erschwingliche „Russisch Ei“ für zwei DM dazu bestellt. Und man wagte sich auch gerne auf die Tanzfläche.

Doch die Zeit der Eckkneipen war bald vorbei. Auch die Gaststätte „Zum Amtsgericht“ schloss wegen mangelnder Trinkkundschaft und die Wirtin „Änne“ ging in den verdienten Ruhestand. Die Gaststättenräume wurden nun zu Wohnzwecken genutzt. Eine Umwidmung, die für die anderen Eckkneipen leider nicht in Betracht kam. Sie verschwanden spurlos von der



Die „Froschenteich“-Villa (links im Bild) um 1958, kurz vor dem Abriss. Die rechte Häuserzeile verschwand gänzlich, einschließlich der Hauptverwaltung der Friedrich-Wilhelms-Hütte, rechts im Hintergrund. (Foto: Medienkompetenzzentrum)



Dieselbe Straße im Jahr 2020 aus gleicher Perspektive wie oben. Man sieht nur Verkehrsflächen und die Rückfront des Gefängnisses, auf dem vorherigen Bild durch die alte Häuserfront verdeckt. (Foto: Herbert Leibold)





Die Stinnes-Villa um 1958. Im Hintergrund die Eisenbahnbrücke, damals noch viel befahrene Güterzugstrecke.  
(Foto: Medienkompetenzzentrum)

Bildfläche, sie starben den „Verkehrstod“ und hinterließen keine Spuren. Auch die Kneipe an der Ecke unserer Straße und weitere Eckkneipen in unserem Viertel.

Die Gemütlichkeit, die besondere Atmosphäre unseres Viertels, war in Gefahr. Drohende, dunkle Wolken zogen am Himmel auf, die wir aber noch nicht in ihrer Bedeutung erkannten. Warum wurde uns der schöne Park der Thyssen-Villa genommen? Er war gut geschützt von einer hohen Mauer mit Türmchen und einer schmiedeeisernen Umzäunung mit scharfen Wehrspitzen, die es uns fast unmöglich machten, in den Park zu kommen. Wir schafften es trotzdem. Nun mussten wir mit ansehen, dass die Villa gänzlich abgebrochen wurde. Sie wurde dem zunehmenden Straßenver-



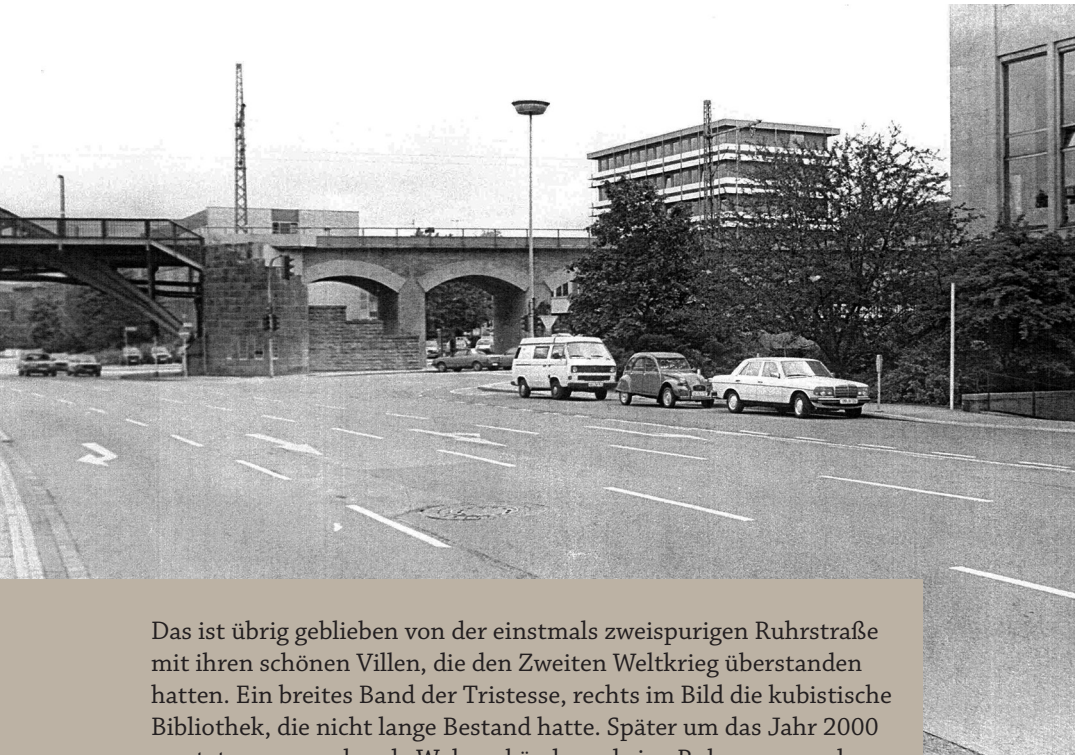
Die Ruhrstraße um 1958 während der Zerstörung zwecks Straßenverbreiterung. Neben rechts lag unser Park.  
(Foto: Medienkompetenzzentrum)

kehr geopfert. Die gegenüberliegende Häuserzeile verschwand ebenfalls und selbst die Hauptverwaltung der Friedrich Wilhelms-Hütte Ende der 1960er-Jahre. Zurück blieben riesige Brachflächen und der Straßenverkehr, für den übermäßig viel Platz geschaffen wurde.

Der historische Kahlschlag ging weiter. Die Gustav Stinnes-Villa, unweit der Eisenbahnbrücke, heute RS1, wurde um 1960 abgerissen. Diese wunderschöne, schneeweiße Villa, schon vor dem Ersten Weltkrieg erbaut, erlebte eine wechselvolle Geschichte unter der Adresse Ruhrstraße 52. Der Abriss war der Beginn einer verhängnisvollen, baulichen Entwicklung in der Ruhrstraße.

Die beschauliche, zweispurige Ruhrstraße mit ihren im Krieg nicht zerstörten Villen wurde zwischen Bahnstraße und Schollenstraße zwecks Verbreiterung abgerissen und durch eine „großzügige“ breite Ruhrstraße mit zum Teil fünf Fahrspuren und zusätzlichen Parkbuchten ersetzt. Dies geschah nicht im Hinblick auf „Ruhrbania“, an das zu dieser Zeit noch niemand dachte.

Es war für uns Jungs aus der Charlottenstraße schmerzlich zu sehen, dass die uns gut bekannte Villa Ruhrstraße 34 abgerissen wurde. Doch mehr als dieser steinerne Verlust traf uns, dass der Park nebenan ebenfalls verschwand. Der Park war neben dem Ufer an der Ruhr unser zweiter Treffpunkt. Wenn wir die Begrenzungsmauer, die mit ihren Ecktürmchen wie



Das ist übrig geblieben von der einstmals zweispurigen Ruhrstraße mit ihren schönen Villen, die den Zweiten Weltkrieg überstanden hatten. Ein breites Band der Tristesse, rechts im Bild die kubistische Bibliothek, die nicht lange Bestand hatte. Später um das Jahr 2000 ersetzten ansprechende Wohngebäude und eine Ruhrpromenade diese sechs Spuren Asphalt. (Foto: Medienkompetenzzentrum)

eine Schlossmauer wirkte, überwunden hatten, befanden wir uns in einer anderen Welt. Weitab von allen Menschen, die nicht zu unserer Clique gehörten. Uns Jungs gehörte dieser Dschungelspielplatz, der nur durch den Bolzplatz ein Stück freie Fläche hatte. Niemand störte uns in diesem einst hochherrschaftlichen Park, dem die Villa fehlte, die ehemals zum Rathausmarkt hin ausgerichtet und im Zweiten Weltkrieg zerstört worden war.

Die Fahrradwache am Rathausmarkt hatte sich anstelle dieser etabliert und sich durch einen Holzzaun vom Park abgegrenzt – sehr zu unserer Freude. So lebten wir hier ungestört unser abenteuerliches Leben. Auf die Schüler der Handelsschule Max Schwenzer in der Villa nebenan mussten wir aber etwas Rücksicht nehmen, damit ihr Unterricht nicht gestört



Die Eisenbahnbrücke während des Umbaus zum Radschnellweg. Im Hintergrund sieht man die um 1970 erbaute Nordbrücke, die indirekt für die Zerstörung unseres Viertels verantwortlich war.

(Foto: Herbert Leibold)

wurde. Das alles war um 1959/60 Geschichte, die Verkehrsplanung hatte keine Rücksicht genommen.

Kaum etwas ist geblieben von unserem damaligen Viertel rund um die Charlotten-, Gericht- und Friedrich-Ebert-Straße. Einzig die Eisenbahnbrücke in ihrer vollen Größe lässt unsere Erinnerung weiterleben.

Die einst viel befahrene Dampflokk-Güterzugstrecke ist schon lange Geschichte. Das Rattern der scheinbar endlos langen Güterzüge gehörte zu unserem Leben am Ufer der Ruhr. Es störte uns nicht, denn wir hatten uns daran gewöhnt. Bei einem etwas längeren Kohlenzug musste auch schon mal eine zweite Dampflokk angespannt werden. Später, in den 1960er-Jahren, wurde auch flüssiges Roheisen in Torpedopfannen über die Eisenbahnbrücke gefahren. Ein mulmiges Gefühl beschlich uns, wenn wir uns wie so oft im Sommer zum Baden auf dem Mittelpfeiler der Eisenbahnbrücke befanden und über unseren Köpfen der Zug fuhr. Ein Aufatmen, wenn er die Brücke passiert hatte. Die Eisenbahnbrücke gehörte zu unserem abenteuerlichen Leben. Auch der Sprung von der Brücke in die Ruhr als Mutprobe gehörte dazu. Nun, im Jahr 2020, sausen E-Bikes über den Asphalt des Radschnellweges.

Schon seit 50 Jahren ist die untere Charlottenstraße nicht mehr existent. Zwei komplette Straßenzüge wurden abgerissen, dem Straßenverkehr geopfert. Gibt es keine Spuren von dieser Straße mehr?

Ich stehe an einem tristen Novembertag auf der „Rheinischen Straße“ und versuche, irgendeine Spur der Vergangenheit zu finden. Meine Erinnerungen sind klar, hier war die Häuserreihe eins bis neunzehn der Charlottenstraße, gegenüber die Häuser mit ihren großen Hofflächen, hinter denen versteckt die kleinen Fachwerkhäuser der Schiffer lagen.

Ich stoße auf traurige Spuren. Es sind zwei „Stolpersteine“. Zwischen den Parkbuchten und vor den Häusern der „Rheinischen Straße“. In Gedanken an Hildegard und Hermann Haber, damals wohnhaft in der Charlottenstraße 11, 1941 deportiert und 1942 in Auschwitz ermordet, so die Inschriften, die jetzt in der beginnenden Dämmerung kaum zu erkennen sind. Einen Hinweis darauf, wo sich die Charlottenstraße 11 befunden haben könnte, gibt es nicht. Doch ich weiß es noch. Man sieht nur Asphalt, drei bis vier Fahrspuren in jede Richtung, dazwischen viel Brachland.



Weiße Flotte, Haber mit Freunden am Ruhrufer vor der Friedrich Wilhelms-Hütte, Pastell um 1927 (Foto: Mülheimer Zeitung, Sonderausgabe, 26.11.2009, anlässlich der Ausstellung „Hommage an Hermann Haber“)

Hermann Haber war ein Mülheimer Künstler und wohnte im Haus nebenan. Er ging zwanzig Jahre vor meiner Zeit den kurzen Weg von der Charlottenstraße zu „unserem Ufer der Ruhr“. Seine Aquarelle zeichnen ein Bild der Mülheimer Bürger in den 1920er-/1930er-Jahren und erinnern ein wenig an die Figuren, die Lorient einst gezeichnet hat.

Blinder Rassismus der Nationalsozialisten – Haber war Halbjude – trieb ihn und seine Frau in den Tod. Unbegreiflich und nicht fassbar für ihn und seine Frau. Sie fühlten sich sicher, als Teil der gemütlichen Mülheimer Bürgerschaft.

