



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# **Eine Kunstreise auf dem Rhein von Mainz bis zur holländischen Grenze**

Niederrhein

**Klapheck, Richard**

**Düsseldorf, 1928**

Groß-Duisburg

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-51545](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-51545)

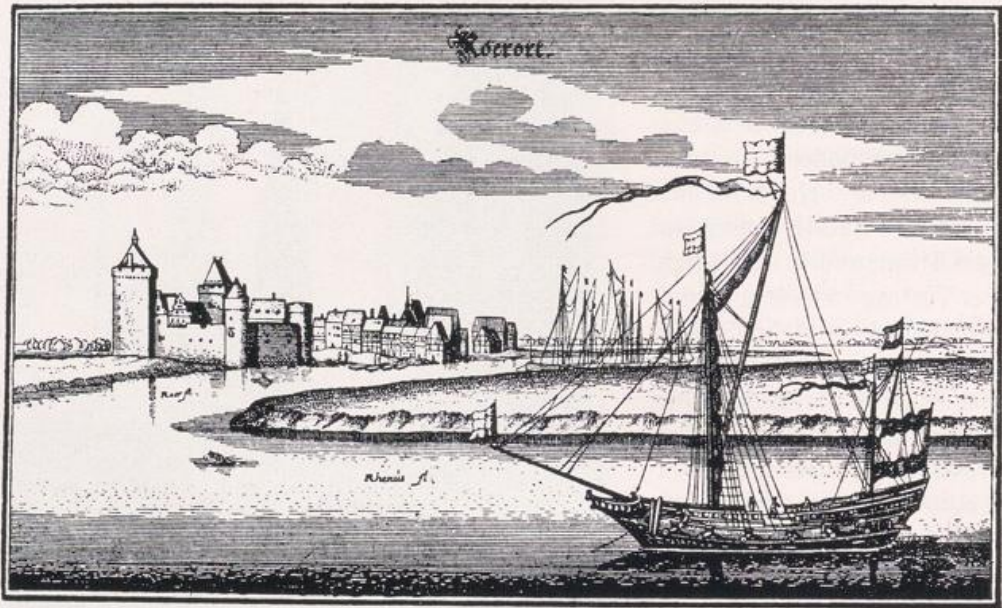
Schiffe noch Schwarzweißbrot. Der Vertrag von Versailles diktierte die Abgabe des größten Teils der deutschen Rheinflotte; und behend kreuzten französische Kontrollboote durch die Fülle der Schiffe auf dem Strom und in den Häfen. Der Vertrag von Versailles hat den deutschesten aller Ströme international erklärt. Doch hier in Groß-Duisburg haben niederrheinische Franken und Westfalen ein Geschlecht gezeugt, dem der Glauben an sich selbst nicht zu rauben ist. Immer weiter wächst diese Hafenstadt, zieht sie ihre Wasserbecken tiefer in das Land hinein, und wenige Jahre noch, dann wird auch das ausgedehnte Gelände zwischen Duisburg und Ruhrort, Neuenkamp und Mörser Grinden von Wassergräben durchfurcht sein, allen Gewalten und Vergewaltigungen zum Trotz!



Duisburg.

Salvatorkirche nach dem Umbau. Aufnahme vom Rathausurm aus. Zustand vor dem Umbau Bild S. 372.

Es ist etwas Unheimliches um dieses Groß-Duisburg und sein Wachstum. Kohle und Eisen, Bergwerke, Kokereien, Hütten, Stahlwerke und Fabriken verschiedenster Art, eines zog das andere nach sich, haben in früher bäuerlich friedliche Landschaft im Laufe der Jahre Zehntausende, Hunderttausende angelockt. Wo heute noch der Bauer pflügte, mußte morgen eine Wohnkolonie für Arbeiter und Beamte erstehen. Krupp in Essen hatte den Weg gewiesen. Da entstanden Siedlungen, die bauliche Sehenswürdigkeiten wurden; so auch in und um Duisburg. Bald ist indes das Stadtgebiet Duisburgs umschlossen; bald keine trennende Grenze mehr nach den Nachbarorten Hamborn, Oberhausen und Mülheim, alles Großstädten; bald keine Grenze mehr zwischen diesen Städten und Essen; bald alles eine zusammenhängende große Stadt. Diese Entwicklung konnte kein Mensch in diesem Umfange voraussagen. Mit Siedlungen und Verwaltungsbauten glaubte man des Wachstums Herr zu werden. Doch so reizvoll diese Dinge sein mochten, sie dachten nur an sich und heute, dachten nicht, weil noch Grünflächen und Felder sie trennten, an die wachsenden Nachbarorte, mit denen sie sich verästeln würden, unorganisch, so daß das unentbehrlich gewordene Auto seine Qual hat, sich hindurch-



Ruhort.

Ehemalige Burg der Herzöge von Kleve an der Ruhrmündung. Nach Merians Topogr. Archiep. Mogunt., Colon. etc. Um 1646.

zuwinden. Nicht Siedlung, sondern Städtebau muß da die Lösung bringen, aber ein Städtebau, wie man ihn nie geahnt hat! Uns fehlt noch das richtige Wort dafür; denn hier handelt es sich um Grundlinien eines gemeinsamen Bebauungsplanes, der von Duisburg aus weit nach allen Richtungen in das Industrieland hineinreicht, auch über das linke Rheinufer hinaus. Breite Autostraßen müssen dieses werdende Über-London erschließen, dazu neue „Eisenbahnverkehrsbänder“ — ein neues Wort aus der neuen Aufgabe heraus, die einzelnen Orte des von einem unübersehbaren Geleisgewirr durchwühlten Landes zweckmäßig zu verbinden — und neue Brücken über Rhein, Ruhr, Emscher und Lippe. Das alles wird am Ende kaum reichen. Über und unter der Erde wird man neue Verkehrswege suchen. Abseits dieser großen Durchgangsstraßen Verkehrswege eines ruhigeren Tempos in den einzelnen Städten, die in Platzgestaltungen, von Monumentalbauten eingerahmt, einen Ruhe- und Sammlungspunkt finden. Daneben friedliche Wohnstraßen. Diese neue Übergroßstadt muß auch an Grünflächen denken, an Stätten der Erholung und Ausspannung. Und so werden Wälder und Parks alter Herrensitze, die Gaststätten der gemeinsamen Industriestadt sein werden, in den Bebauungsplan einbezogen. Nur eine überstädtische Organisation kann ihn entwerfen. Man gründete den Ruhrsiedlungsverband. Nirgendwo sonst ist städtebaulich so Großes geplant. Und wie aus Zwang, aus Zweck und Not in den Siedlungen, Fabrikbauten, Speicherhäusern und Verwaltungsgebäuden künstlerisch etwas ganz Neues erstanden, so wächst auch hier städtebaulich ein gänzlich neues Formgebilde heran.

Von dieser Arbeit des Ruhrsiedlungsverbandes wird freilich einstweilen der Reisende noch wenig erkennen. Es ist eine Arbeit, die erst unsere Söhne und Enkel

segnen werden. Wohl aber verfolgt man heute schon, wie die Stadtverwaltung Groß-Duisburg bisher der schwierigen Aufgaben Herr zu werden suchte. Schwierigen Aufgaben stand sie in der Tat gegenüber, als 1905 Alt-Duisburg, Ruhrort und Meiderich sich zu einer gemeinsamen Gemeinde vereinigten, Städte eigener Geschichte und eigenen städtebaulichen Wachstums. Dazu gesellten sich noch die zum Teil weit auseinanderliegenden Orte Hochfeld, Neudorf, Düssern, Neuenkamp und Kasselerfeld. Schwer ist es, diese einzelnen Orte zu einem organischen Gebilde verwachsen zu lassen. Die ausgedehnten Hafen- und Eisenbahnanlagen kommen erschwerend hinzu.

Der Mittelpunkt Groß-Duisburgs, wo das Leben am stärksten pulsiert, ist nicht mehr die Altstadt-Duisburg mit dem Burgplatz, sondern die breite Königstraße vor den Toren der Altstadt, in die die beiden wichtigen Verkehrsstraßen von Düsseldorf und Mülheim einmünden. Monumentale Verwaltungs- und Geschäftsbauten werden ihr im Laufe der Jahre erst den richtigen Rahmen schaffen, und ein groß geplanter neuer Bahnhof mit geräumigem Bahnhofsvorplatz die würdige Auffahrt. Die Anlage des Königsplatzes mit Dülfers Theaterbau im Mittelpunkt, seitlich von Pregitzers Stadthaus und Großmanns Duisburger Hof flankiert, für den eigentlichen Platz vor dem Theater noch monumentale Einfassungen vorgesehen, das war städtebaulich ein glücklicher Einfall. Die Stadt mußte ihrer Bedeutung entsprechend ein Forum erhalten. Die Fortsetzung der Königstraße, ein notwendig gewordener Durchbruch, führt durch die Altstadt zum Schwanentor, dann zu den Hafenanlagen. Zweckmäßigkeit, städtebauliches Sicheinfügen und Unterordnen, schlicht bei aller Würde großstädtischer Repräsentation, das sind das Leitmotiv der monumentalen Bauten des Stadthauses und des Duisburger Hofes am Königsplatz.



Der Duisburg-Ruhrorter Hafen.

Vgl. Bild S. 364.