



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Duisburg**

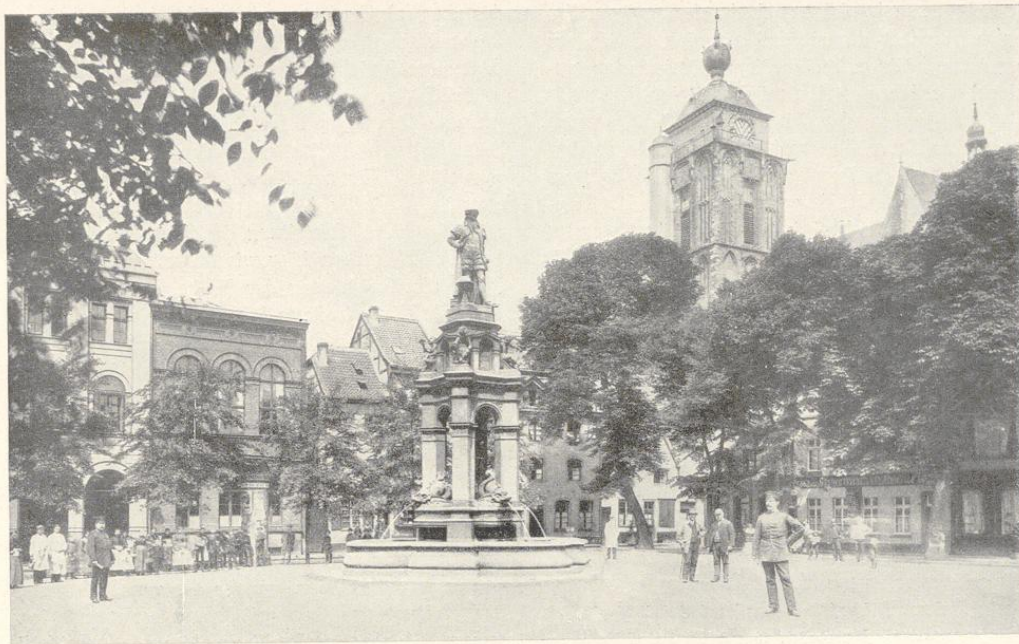
**Dieter, Hermann**

**Berlin-Halensee, 1925**

Das neue Stadtbild (Dipl.-Ing. J. Schneider, Essen, Arch. B. D. A.,  
Stadtbaurat a. D.)

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-96675](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-96675)



Burgplatz mit Rathaus, Mercatorbrunnen u. Salvatorkirche um 1880.

## DAS NEUE STADTBILD

VON DIPL.-ING. J. SCHNEIDER, ESSEN, ARCH. B. D. A., STADTBAURAT A. D.

Die vorhergehenden Ausführungen haben gezeigt, welch' wechselvolle Schicksale das Stadtgebilde Duisburg durch eine zwei Jahrtausende alte Geschichte begleiteten, und welche wirtschaftlichen Quellen sein erfolgreiches Wachstum nährten. Betrachten wir im Folgenden die heutige Erscheinung dieses eigenartigen Gemeinwesens, so ist von vornherein zu verstehen, daß der Eindruck kein einheitlicher sein kann. Die sprunghafte geschichtliche Entwicklung, die wechselvolle geographische Lage (Aenderung des Rheinstromlaufes im 13. Jahrhundert), zuletzt die Verschmelzung von drei ursprünglich weit auseinanderliegenden und verschieden gearteten Gemeinwesen zu einer Verwaltungseinheit im Zusammenhang mit dem beispiellosen wirtschaftlich-technischen Aufschwung in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, der Duisburg zum Vorort unseres wichtigsten Industriegebietes und zum größten Güterverkehrsplatz der Welt werden ließ, haben ein Stadtbild geschaffen,

das — weit entfernt von jeder Einheitlichkeit — doch nicht der ästhetischen Reize entbehrt.

Wohl alle ausgesprochenen „Industriestädte“ zeichnen sich vor den in langsamer aber stetiger Entwicklung gewachsenen Stadt-Organismen durch einen gemeinsamen Zug sozusagen kolonialen Charakters aus. Auch dort, wo die Entwicklung an historischem Kern ansetzt, ist dieser meist nicht stark genug, um dem Ganzen Richtung zu geben oder als wirkliches Gerippe zu dienen. Sind doch im Ruhrgebiet fast über Nacht Dörfer zu Großstädten geworden! Man vergleiche den Umfang der Duisburger „Altstadt“ (oder vielmehr Altstädte) mit dem heutigen Gesamtstadtgebiet und stelle die gleiche Untersuchung etwa mit den Stadtplänen von Köln oder Frankfurt a. M. an. Im umgekehrten Verhältnis zu den sich ergebenden Wachstumsgrößen steht die Rolle, welche die Tradition im Leben der betreffenden Städte zu spielen hat; denn das übersteigerte Wachstum der Industriegemein-

den erfolgte und erfolgt noch durch ständigen Zu-  
zug von außen derart, daß vorwiegend jüngere  
Kräfte durch die guten Verdienstmöglichkeiten an-  
gelockt werden, um sich möglichst vor dem voll-  
ständigen Verbräuche der besten Lebensenergien  
wieder zurückzuziehen und anderen Platz zu ma-  
chen. Diese ständig wechselnde, mit Tradition  
nicht belastete und daher auch nicht mit dem Her-  
zen am Stadtschicksal interessierte Bevölkerung  
bestimmte in nicht geringem Maße das Stadtbild.  
Daher sehen auch die „Gründerstädte“ des 19. Jahr-  
hunderts wiederum ganz anders aus, als manche im  
18. Jahrhundert in planmäßiger Ansiedlungstätig-  
keit erbaute Stadt. Dies ist der Eindruck der In-  
dustriestadt bis etwa um die Jahrhundertwende:  
alles zeugt von rastloser Arbeit, nichts von ein-  
heitlichem Wollen, nirgends ein Ziel, das über die  
Improvisation und Spekulation des Tages hinaus-  
weist. Das letzte Jahrzehnt vor dem Kriege hatte  
die Entwicklung schon in vernunftgemäßere Bah-  
nen gelenkt. Was dann kam, war wirtschaftlicher  
Stillstand oder, wenn man will, eine Folge von  
Scheinblüten: Rüstungs-, Abrüstungs- und Infla-  
tionskonjunktur. Nachdem heute in der Bevölke-  
rungsbewegung wie in den allgemeinen Verhält-  
nissen des Industriegebietes eine gewisse Beruhi-  
gung einzutreten beginnt, zeigt sich als neues form-  
gestaltendes Moment eine Art Kulturbedürfnis der  
nun erst zum Bewußtsein ihrer selbst gelangten In-  
dustriestadt, und fast scheint jetzt die obengeschild-  
erte für die frühere Entwicklung so unheilvolle  
Traditionslosigkeit sich in einen Vorzug wandeln  
zu wollen: durch keine rückwärts gerichteten Blicke  
behindert, bereitet sich im Industriegebiet gerade  
den neuesten Bestrebungen auf dem Gebiete der  
Kunst, der Architektur, des Städtebaues ein auf-  
nahmefähiger Boden vor.

In welcher Weise haben nun die soeben allge-  
mein geschilderten Verhältnisse im besonderen Fall  
betriffs des Duisburger Stadtbildes ihren städte-  
baulichen Niederschlag gefunden und welche Aus-  
sichten eröffnen sich für die Zukunft?

Zunächst muß festgestellt werden, daß die hi-  
storisch wertvollen oder auch nur „alten“ Gebäude,  
so sehr sie lokalgeschichtlich interessieren, in der  
Masse des Stadtbildes kaum eine Rolle spielen,  
was nach dem einleitend Gesagten verständlich  
sein dürfte.

Mit den Zeugnissen der auf die klassizistische  
Periode folgenden Zeit des Stildurcheinanders und  
des verständnislosen Eklektizismus, die ungefähr

bis zur Jahrhundertwende reicht, und von deren  
Nachwirkung auch die letzten Jahre vor dem  
Kriege noch nicht frei waren, ist Duisburg dagegen  
reichlich gesegnet. Erfreulicherweise zeigt die  
neueste Bautätigkeit fast auf allen Gebieten den  
entschiedenen Willen zum plan- und sinnvollen  
Gestalten. Ehe auf diese Bautätigkeit selbst ein-  
gegangen wird, sei kurz auf das Rückgrat aller  
städtebaulichen Gestaltung, das System der Straßen  
und Verkehrsadern, hingewiesen. Die von Ost nach  
West als Fortsetzung der Mülheimer Straße ver-  
laufende Königstraße und die senkrecht hierzu nach  
Süden abzweigende Düsseldorfer Straße stellen die  
Hauptachsen des Stadtgebietes von Alt-Duisburg  
dar, die Abzweigungsstelle, das sogenannte Kulkort,  
bildet das Verkehrszentrum. Von hier aus führen  
auf den genannten Straßen die elektrischen Bahnen  
an weiträumigen Villenvierteln vorüber nach den  
Nachbarstädten Düsseldorf und Mülheim a. d. Ruhr.  
Düsseldorfer und Mülheimer Straße bilden zugleich  
die Haupt-Grünstraßen. Die letzte der drei wich-  
tigsten Verkehrslinien, welche das durch Ruhrbett  
und Hafenanlagen in zwei Teile zerschnittene ins-  
gesamt 71 qkm große Stadtgebiet zusammenhält,  
ist in ihrer heutigen Form jüngeren Datums: Die  
Königstraße wurde 1913 durch die Verlängerung  
der Münzstraße, einem großzügigen Altstadt-Durch-  
bruch mit dem Schwanentor in Verbindung ge-  
bracht. Hier beginnt ein langer Zug aufeinander-  
folgender Brücken, welcher die genannten Wasser-  
flächen überquert, und dessen letztes Glied, die  
Oberbürgermeister-Lehr-Brücke gleichfalls erst  
vor dem Kriege fertiggestellt wurde. Daß diese  
Brücken zum Durchlassen des Schiffsverkehrs an  
mehreren Stellen aufklappbar eingerichtet werden  
mußten, und welch' interessantes Verkehrsbild sich  
hieraus ergibt, wird an anderer Stelle dieses Buches  
erörtert. Am Ende der Karl-Lehr-Brücke beginnt  
der Stadtteil Ruhrort; von Ruhrort führen Straßen-  
bahnlinien nach dem gleichfalls eingemeindeten  
Meiderich sowie nach den Städten Homberg, Ham-  
born und Dinslaken. Meiderich ist ruhraufwärts  
noch durch die Ackerfähr-Brücke mit Alt-Duisburg  
verbunden. Der Umstand, daß in Duisburg als dem  
Ausfalltor des Ruhrgebietes mehrere große Eisen-  
bahnlinien sich schneiden, daß ferner zahllose  
Stränge die Hafenbecken mit den großen Güter-  
bahnhöfen in der Nachbarstadt Duisburgs verbind-  
en, stellt der Plangestaltung schwierige aber oft  
auch reizvolle Aufgaben. Das Stadtgebiet wird im  
Westen durch die 17 km lange Rheinstrecke be-

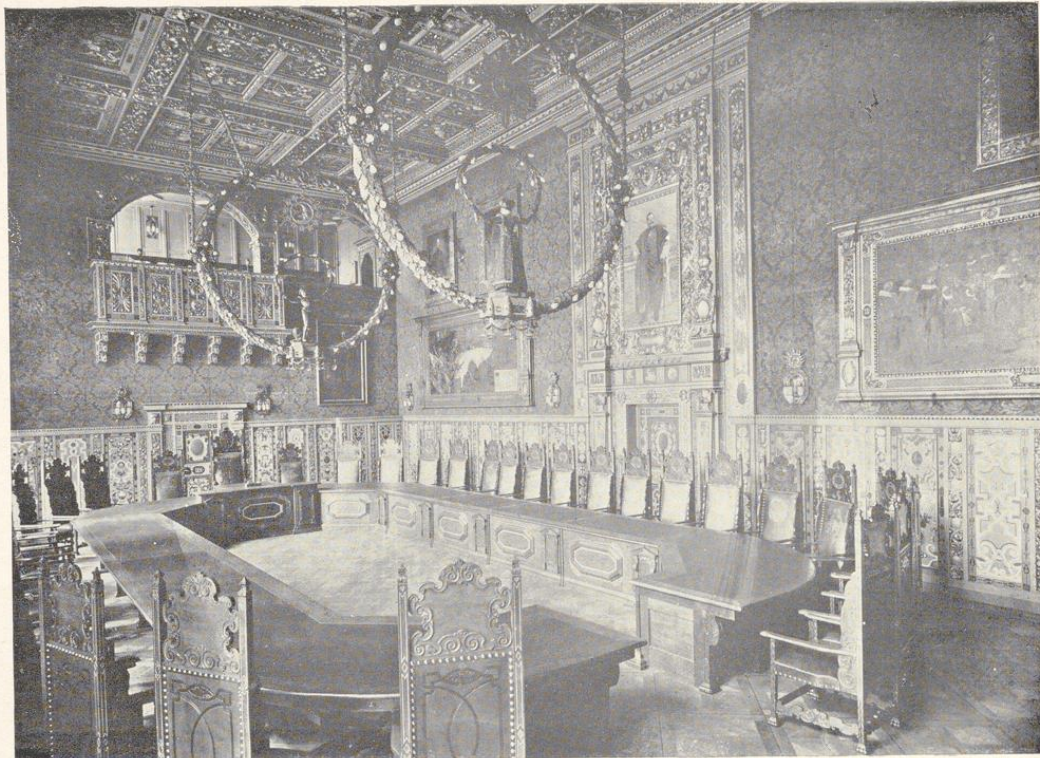


Bürgerplatz mit Rathaus (Arch. Prof. Ratzel †), Mercatorbrunnen u. Salvatorkirche nach 1900

grenzt, auf welcher nach Vollendung der im Bau begriffenen Eisenbahnbrücke vier Brücken mit Spannweiten bis zu 203 m den Strom überspannen werden, im Osten ist ihm ein im städtischen Besitz befindliches Waldgebiet vorgelagert, das in einer Größe von mehreren 1000 Morgen an die Gemeinden Mülheim, Essen und Düsseldorf anschließt und reichlich Gelegenheit zu ausgedehnten Spaziergängen bietet. Hier kann die Lunge sich baden und reinwaschen von der kohlen-geschwängerten Luft des Städtinnern.

Aus allen diesen Voraussetzungen sucht eine umsichtige Verwaltung das Zukunftsbild der Stadt zu entwickeln, indem sie zufällig Gewordenes zur

Einheit zu zwingen und zum Organismus zusammenzufassen strebt. Dem zeitgemäßen Ausbau der Verkehrswege widmet man die größte Sorgfalt. Weiterhin sorgt ein General-Bebauungsplan in Verbindung mit einer Staffelbau-Ordnung, welche die Höhe der Gebäude nach den Außenbezirken abnehmend festsetzt, dafür, daß die Industrie auf bestimmte Viertel beschränkt bleibt, daß das Ueberhandnehmen der Mietskaserne — in sozialer und architektonischer Beziehung das größte Schmerzenskind des modernen Städtebaues — vermieden wird, daß die vorhandenen Grünflächen und Grünstreifen nach amerikanischem Vorbild durch neue Grünstraßen mit eingestreuten Spiel- und Sport-



Stadtverordneten-Sitzungssaal im Rathaus.

Arch. Prof. Ratzel (†).

plätzen verbunden werden. Leider ist fast die ganze Rheinstrecke von der Anger- bis zur Emshermündung durch industrielle Anlagen belegt, so daß auf das dankbare Motiv einer architektonischen Ufergestaltung wohl für alle Zeiten verzichtet werden muß. Nur an einer Stelle in Wanheimerort konnte für die Zukunft eine Uferpromenade vorgesehen werden.

Kehren wir nach dem Stadttinnern zurück, so bleibt neben der als Repräsentations- und Hauptstraße gestalteten Königstraße noch die vom Schwanentor zum Marientor führende Beekstraße erwähnenswert, welche in ihrer Bedeutung als Geschäftsstraße der ersteren die Wage hält. Sie war die Hauptstraße des alten Stadtkerns, wie deutlich aus dem Plan des Corputius von 1566 zu ersehen ist, und ist daher noch heute winkelig und von geringer Breite. Ihr etwas unruhiges Bild gewinnt an malerischem Reiz durch den Ausblick auf den Turm des neuen Rathauses, das wir hier als erstes der modernen Gebäude näherer Betrachtung unterziehen wollen.

Das „neue“ Rathaus erhebt sich am Burgplatz, der mit dem anschließenden ehemaligen Salvatorkirchhof eine annähernd ringförmige Anlage bildet, deren Niveau etwas höher liegt als die Umgebung; an der Nordseite des Platzes beträgt der Unterschied einige Meter. Hier im Zentrum der Altstadt war, wie der Name sagt, die Stätte der alten Burg und auch der ersten christlichen Kirche, der Vorläuferin der heutigen Salvatorkirche. Hier war auch von altersher der Sitz der Verwaltung; und als die Stadtverordnetenversammlung im Frühjahr 1895, da das damalige aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts stammende Rathaus trotz fortgesetzter Erweiterung und Ankaufs von Nachbarhäusern den gesteigerten Bedürfnissen der Verwaltung nicht mehr genügte, einen Neubau beschloß, glaubte man bei der Lösung der Platzfrage der uralten Tradition treu bleiben zu müssen. Aus einem im gleichen Jahre erlassenen Preisausschreiben ging der damalige Assistent an der Techn. Hochschule Karlsruhe, Architekt Fr. Ratzel, als Sieger hervor, dem die Bearbeitung des Ausführungsentwurfes übertragen

wurde. Der Bau wurde 1897 begonnen und 1902 fertiggestellt. Die Einfügung in das Platz- und Stadtbild gelang aufs beste. Für die Anordnung des Turmes und des darunterliegenden Durchgangs nahm man die auf alter Gewohnheit beruhenden Verhältnisse beim früheren Rathaus zum Vorbild. Trotz der Anlehnung an die Formen der deutschen und flämischen Renaissance zeigt der Bau Ansätze, die wie ein Auftakt zu moderner Architektur anmuten, und die ihn als eine für die damalige Zeit sehr persönliche Leistung ansehen lassen, wenn er auch nach den Begriffen der heutigen Architekturauffassung noch ganz als im Banne der Romantik stehend erscheinen mag. Bewundernswert ist die Leistung des Architekten, der alle Innenräume und selbst das kleinste Detail mit größter Liebe durcharbeitete und weit über 1000 Zeichnungen lieferte, wie auch die Sorgfalt und Ausdauer der beteiligten Unternehmer und Handwerker, die seinen Intentionen verständnisvoll folgten. So wurde der Bau, der die beträchtliche Summe von 2,6 Millionen verschlang, ein beredtes Denkmal des nach Repräsentation drängenden Wohlstandes der damaligen Zeit.

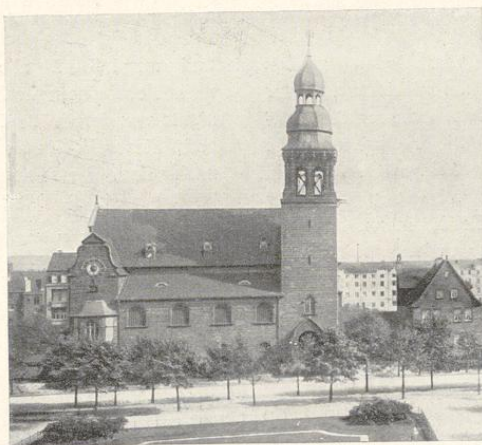
Bedauerlicherweise wurde ungefähr gleichzeitig mit dem Beginn des Rathausbaues auch die Freilegung und der „stilgerechte“ Ausbau der Salvatorkirche in Angriff genommen. Der alte Graat, eine schmale Gasse mit beiderseitigen Häuserreihen, welche den Burgplatz vom Salvatorkirchhof trennte, wurde abgerissen, und die barocke Not-Haube des Kirchturms durch eine lange aus dem Achteck allmählich auslaufende und angeblich „gotische“ Spitze ersetzt. Beide Maßnahmen sind vom heutigen Standpunkt aus als künstlerisch verfehlt zu betrachten. Mögen für die Beseitigung des Graates auch verkehrstechnische und andere mehr oder weniger stichhaltige Gründe maßgebend gewesen sein, so kann für die Rekonstruktion der Kirche keine andere Entschuldigung angeführt werden als die Verirrung des Zeitgeschmacks, der denselben Fehler auch an anderen Orten beging. Ein Blick auf die beigelegten Abbildungen des früheren und

des heutigen Zustandes lehrt, daß Platz und Kirche durch die absolute Vergrößerung an Maßstab und innerer Größe verloren haben. Auch die Aufstellung des Rathauses auf der historischen Stätte begann sich insofern zu rächen, als schon kurz vor dem Kriege die Frage einer Erweiterung wiederum brennend geworden war. Es entstand damals der Plan, an Stelle der architektonisch nicht sehr bedeutenden Johanniskirche und einiger anderer städtischer Gebäude am Flachsmarkt einen Neubau zu errichten, der durch eine Kolonnade mit dem bestehenden Rathaus verbunden werden sollte. Diese wäre entlang der jetzt vereinsamten Baumreihe geführt worden, welche vom alten Graat übriggeblieben war, hätte die beiden Plätze wieder architektonisch getrennt und der Kirche den notwendigen Maßstab gegeben. Da an einer Ausführung dieser Idee unter den Verhältnissen der Nachkriegszeit nicht gedacht werden konnte, der Verwaltungsapparat sich aber wiederum vergrößert hatte, wurde eine andere der drei am Burgplatz in Betracht kommenden Erweiterungsmöglichkeiten wenigstens insofern berücksichtigt, als der im Winkel des Burgplatzes an das Rathaus angrenzende „Europäische Hof“ für die Zwecke

der Verwaltung erworben wurde. Die städtischen Büros verteilen sich nun außer dem Rathause auf eine ganze Reihe von Gebäuden in der Umgebung des Burgplatzes.

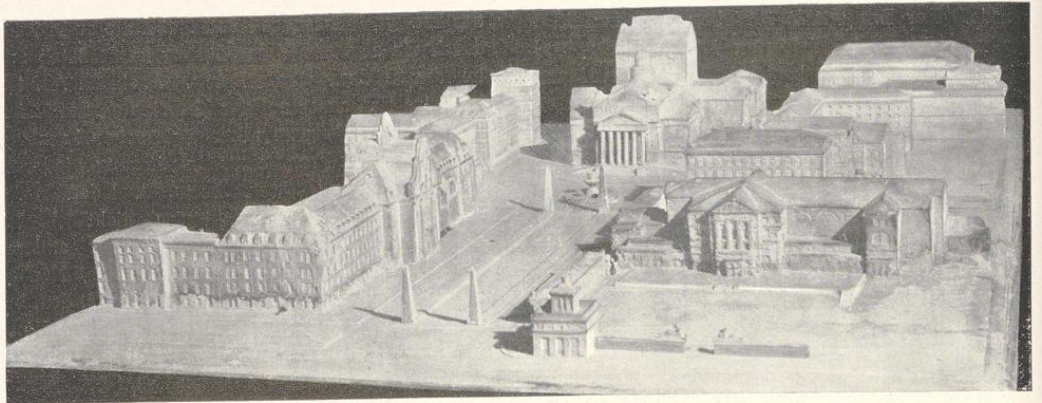
Die allerneueste Zeit ist im Begriff, diesem unhaltbaren Zustand ein Ende zu bereiten. Nicht allzuweit von der historischen Stätte des Rathauses in unmittelbarer Nähe des Stadttheaters, geht ein neues städtisches Bürogebäude der Vollendung entgegen. Unter Anlehnung an schon typisch gewordene Formen modernen Bürohausbaues verspricht es mit seiner klaren Massengliederung eine gute städtebauliche Wirkung.

Anschließend an die Erwähnung des ältesten Duisburger Gotteshauses seien aus der großen Zahl der übrigen Kirchen noch genannt die gleichfalls an den Salvatorkirchhof anschließende, aber tiefer gelegene katholische Liebfrauenkirche mit zwei



Ev. Kirche, Neudorf.

Arch. Prof. Ratzel (†).

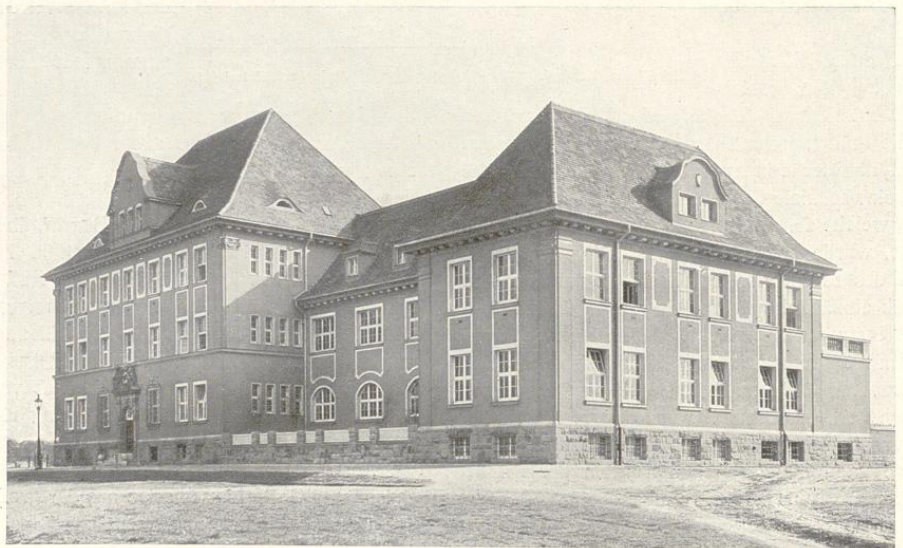


Königsplatz (Modell).

nebeneinander gelagerten verschieden großen Schiffen, die Johanniskirche am Marientor, ferner von modernen Bauten die vom Erbauer des Rathauses errichtete fein empfundene Christuskirche in Neudorf und die Lutherkirche von Otto March.

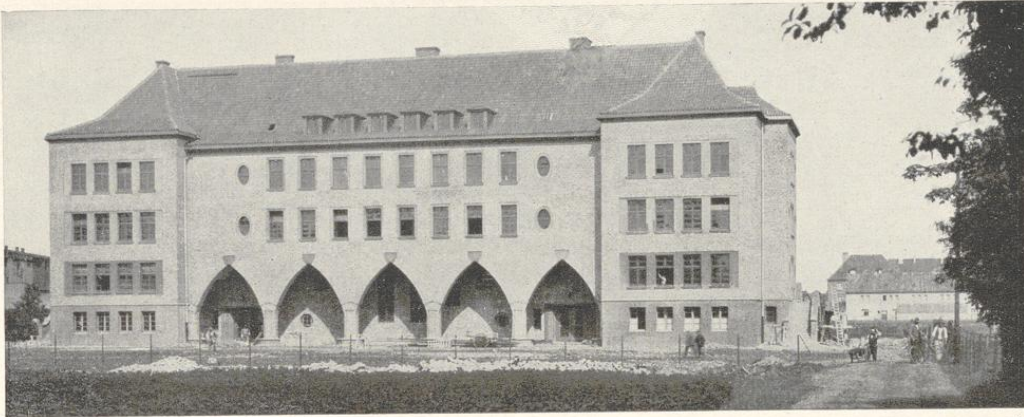
Waren Rathaus und Kirche von altersher gleichsam das Gehirn eines Stadtwesens, von dem aus seine Funktion geleitet wurde, so bildet der Bahnhof das Herz der modernen Großstadt, welches ständig den Strom des Verkehrs aufsaugend

und ausstoßend, alle seine Adern mit Leben füllt. Der Duisburger Bahnhof läßt den Ankömmling nichts von der Größe des Gemeinwesens ahnen, das er in dieser Weise zu versorgen hat. Schon kurz nach seiner Fertigstellung am Ende der 80er Jahre häuften sich die Klagen und Eingaben ob seiner Unzulänglichkeit. Erst 1913 hatten sie sich nach endlosen Verhandlungen soweit verdichtet, daß der preußische Eisenbahnfiskus auf Grund eines großzügigen Projektes größere Geländeankäufe für die



Stadt. Waisenhaus, Straßenansicht.

Arch. städt. Hochbauverwaltg. (Beig. Pregizer).



Kath. Volksschule, Wanheimerort.

Arch. Städt. Hochbauamt Süd (Stadtbaurat Dr. Dieter.)

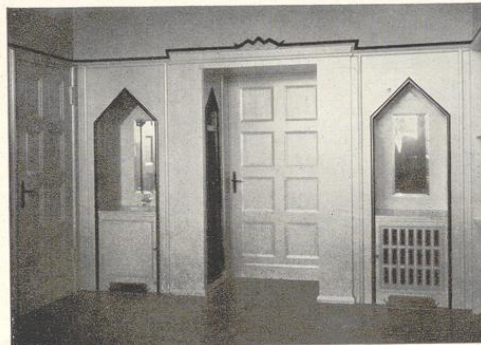
Umgestaltung der Bahnhoftanlagen tätigen konnte. An die Stelle des jetzigen Inselbahnhofes mit seiner häßlichen Rampe sollte ein stattliches Bahnhofsgelände mit nach der Stadt gerichteter Hauptansicht treten, von dem aus die acht Personenbahnsteige durch Tunnels zugänglich gemacht werden. Die beiden Ueberführungen über die Königstraße sollten in eine einzige vereinigt und diese weit über die jetzt östlich des Bahnkörpers entlang führende Otto-Keller-Straße verlängert und die Otto-Keller-Straße selbst beseitigt werden. Im Norden an den Bahnhof anschließend war ein monumentales Bahnpostamt und weiter südlich der große Güterbahnhof gedacht. Die Stadtverwaltung plante die Anlage eines ca. 14 000 qm großen Bahnhofsvorplatzes. Hinsichtlich des Geländeerwerbs und Aus-

tauschs war zwischen Stadt und Fiskus ein für die Stadt günstiges Abkommen getroffen worden. Das ganze Projekt der Umgestaltung des Bahnhofsviertels, das in 2—3 Jahren verwirklicht werden sollte, hätte nach dem Voranschlag einen Kostenaufwand von 38 Millionen Mark beansprucht, eine Summe, wie sie zu solchem Zwecke und in dieser Zeit wohl noch nie an einem Ort verbaut worden war. Es sollte jedoch anders kommen. Nachdem im Frühjahr 1914 der preußische Landtag seine Zustimmung gegeben hatte und mit den Vorarbeiten begonnen worden war, brach der Krieg aus. Inzwischen sind die bahntechnischen Arbeiten wohl stockend und nach Ueberwindung größter Schwierigkeiten vorangeschritten, doch behilft sich Duisburg immer noch mit dem alten, vor 35 Jahren schon zu kleinen

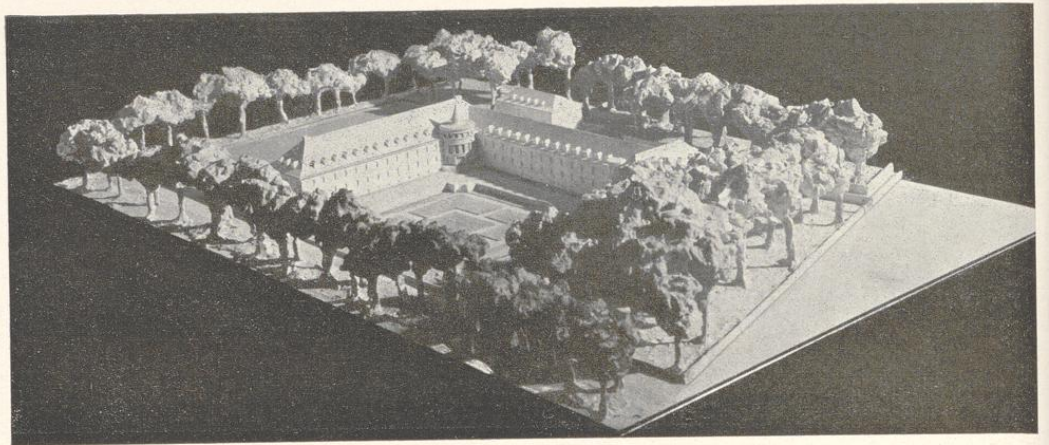


Gewerbeschule.

Arch. Städt. Hochbauamt Süd (Stadtbaurat Dr. Dieter.)



Gewerbeschule. Direktorzimmer. Arch.: Städt. Hochbauamt Süd (Stadtbaurat Dr. Dieter.)



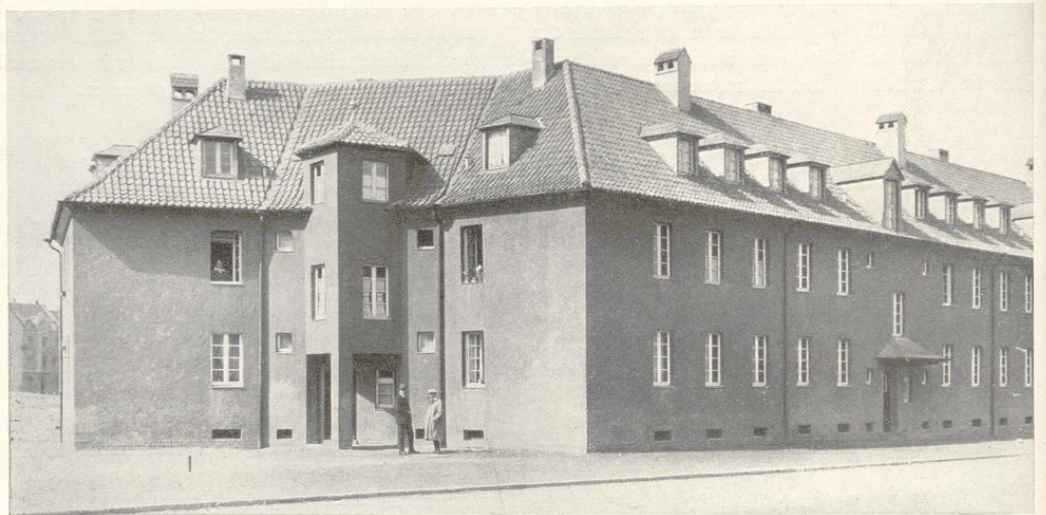
Mütter- u. Säuglingsheim.

Arch.: Städt. Hochbauamt Süd (Stadtbaurat Dr. Dieter).  
Modell von Bildh. Voegele-Düsseldorf.

Bahnhof. Die Fertigstellung des ganzen Projektes, welches für die Stadt von größter Bedeutung ist, dürfte nun aber wieder in greifbare Nähe gerückt sein.

Verfolgen wir, vom Bahnhof stadtwärts wandernd, die Königstraße, so gelangen wir zu dem auf der Stätte eines alten Friedhofes angelegten Königsplatz, dessen Achse auf den antikisierenden

Portikus des von Prof. Martin Düfer erbauten Stadttheaters führt. Wie beim Rathausbau, so wurde auch hier die Form des öffentlichen Wettbewerbs gewählt, der dem bewährten Erbauer des Dortmuder Theaters den Auftrag zuteil werden ließ. Gegenüber Dortmund zeigt der Duisburger Bau eine wohlthuende Zurückhaltung in der Formensprache. Insbesondere der 1650 Personen fassende



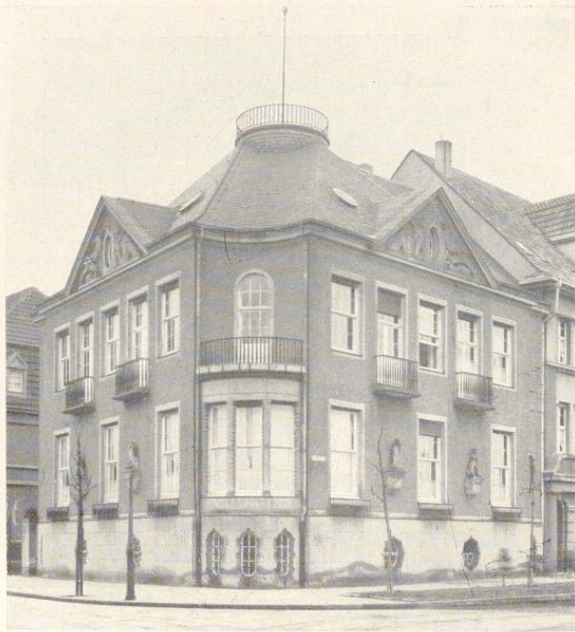
Siedlung Beeck.

Arch.: Städt. Hochbauamt Nord (Stadtbaurat Bräuhäuser).



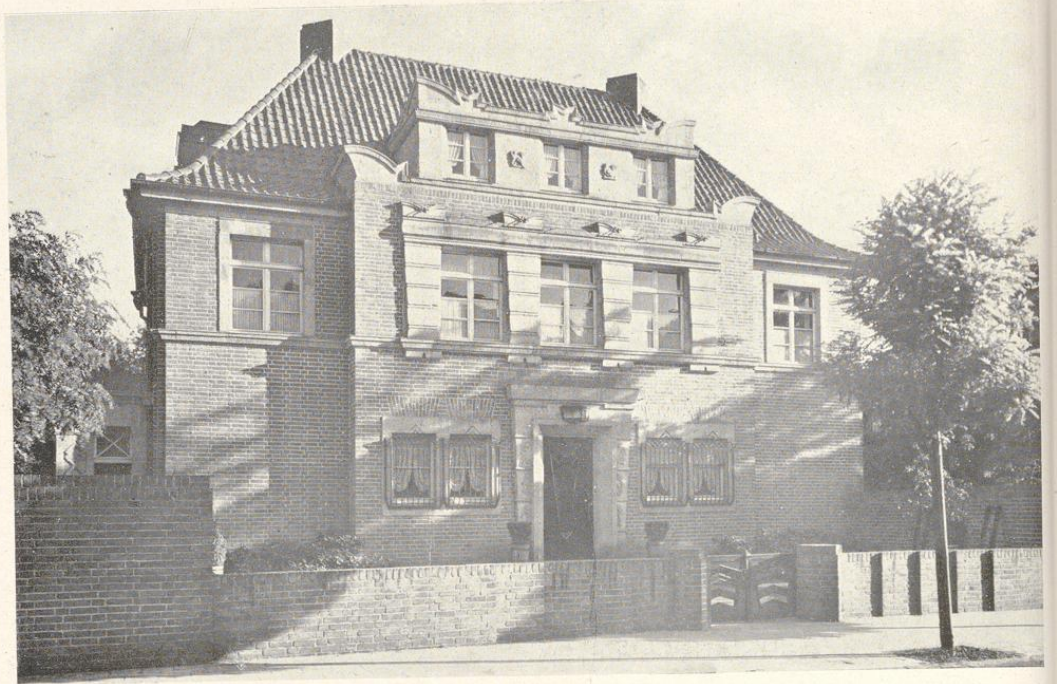
Wohnhaus R.

Arch.: Prof. Bruno Paul



Wohnhaus V.

Arch.: Fr. A. Breuhaus.



Wohnhaus G.

Arch.: Prof. Dr.-Ing. v. Cube u. A. Buchloh, B. D. A., Duisburg.



Mercedes-Haus, Innenraum, Arch.: Prof. Dr. Ing. v. Cube und Arthur Buchloh, B. D. A., Duisburg.



Einfamilienhausgruppe.

Arch.: Wißmann & Brenschede, B. D. A., Duisburg.

Zuschauerraum mit freiausragenden Rängen, welche zweckmäßigerweise nicht bis zum Prosce-  
nium durchgeführt wurden, ist von angenehmer  
Raumwirkung. Rechterhand des Königsplatzes liegt,  
unter mächtigen alten Ulmen, Platanen und Rot-  
buchen fast verschwindend, die städtische Ton-  
halle, der Schauplatz der großen musikalischen Auf-  
führungen, Volks- und Festversammlungen. Ein  
anspruchsloser Bau, ist sie den alten Duisburgern  
doch ans Herz gewachsen. Gegenüber mit hoch-  
ragender und leider zu stark betonter Mittelpartie  
entwickelt sich die 114 m lange Front des neuen  
Landgerichts. Von sonstigen öffentlichen Gebäuden  
seien zunächst die Schulen erwähnt.

Unter den ersteren erscheinen 2 Bauten aus  
jüngster Zeit besonders bemerkenswert: Die Ge-  
werbeschule am Schinkelplatz mit interessanter  
farbiger Behandlung der Innenräume und die katho-  
lische Schule in Wanheimerort, deren klare Grund-  
rißlösung und einfach monumentale Schauseite sie  
als ein Musterbeispiel modern-kommunaler Bau-  
tätigkeit erscheinen lassen. Ferner seien genannt  
das Waisenhaus und das an der Lotharstraße am  
Waldrand im Bau befindliche Mütter- und Säug-  
lingsheim, das rd. 50 Betten für Wöchnerinnen und  
80 Betten für Säuglinge enthalten wird.

In der Erkenntnis, daß die Bekämpfung der  
Säuglingssterblichkeit wie auch die Hebung der  
Volksgesundheit heute mehr denn je zu den wich-  
tigsten Aufgaben der Gemeinde gehören, hat die  
Stadt kurz nach dem Kriege auch den Bau eines  
Stadions mit Schwimmbahn und anschließendem  
Strandbad an einem der Wedauseen zur Durchfüh-  
rung gebracht. Daß die Verwaltung auch auf dem  
Gebiete der Wohnungsfürsorge eifrig tätig war, daß  
sie der augenblicklichen Wohnungsnot, soweit es  
die Verhältnisse erlauben, zu begegnen sucht, daß  
sie der Pflege der Friedhöfe die größte Sorgfalt  
widmet und auf gute Ausbildung der Grabsteine ein-  
wirkt, kann nur angedeutet werden. Der stimmungs-  
volle Ehrenfriedhof, den unsere Abbildungen zei-  
gen, liegt im Walde am Ostabhang des Kaiserbergs.  
Zurzeit wird im Süden der Stadt an der Düssel-  
dorfer Landstraße die großzügige Anlage eines  
weiteren Waldfriedhofes fertiggestellt. Die im  
äußeren bereits vollendete Gruppe der Eingangs-  
gebäude, hohe Trauerhalle, langgestreckte Leichen-  
halle und Wohngebäude, hält sich in zeitbewußter  
Beschränkung ganz fern von dem früher an solchen  
Stätten beliebten Prunk und verspricht, wenn ihr  
farbiges Klinkergewand erst mit der natürlichen  
Umgebung verwachsen sein wird, trotz aller Ein-



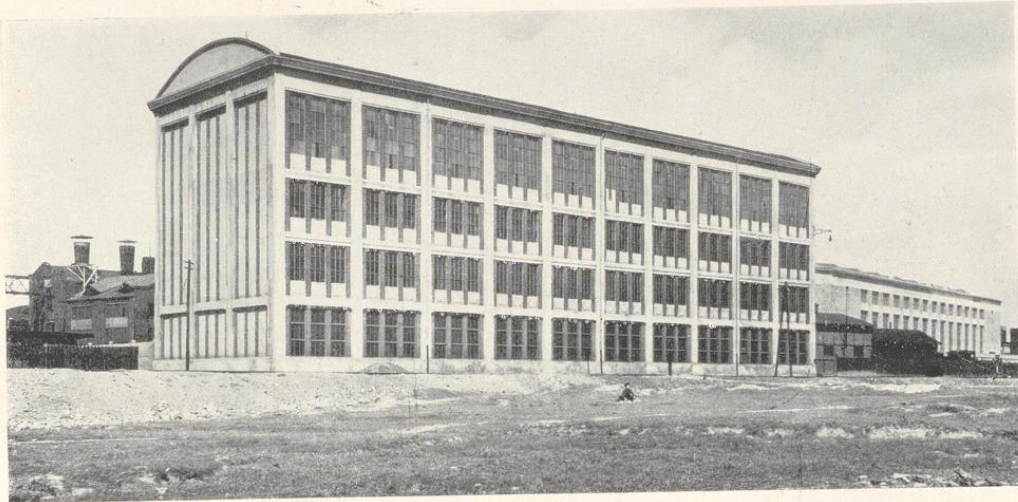
Commerz- u. Privatbank.

Arch. Schmidt, B. D. A., Duisburg



Wohnhaus H.

Arch. Hitzbleck.



Halle Rheinstahl.

Arch.: Baudirektor Blecken, Duisburg.

fachheit eine stimmungsvolle Wirkung. Die gleiche architektonische Hand, die mit einfachsten Mitteln viel zu sagen weiß, verrät sich in der gleichfalls durch die Stadt errichteten Wohnhausgruppe in Duisburg-Beeck.

Aus der langen Reihe von Werken der Privat-Bautätigkeit kann nur eine beschränkte Anzahl neuerer Wohn- und Geschäftshäuser von besonderem architektonischen Wert genannt werden. So wurden in den letzten Jahren vor Kriegsausbruch errichtet: Das Rheingoldhaus und der Duisburger Hof von den Architekten Gebr. Weimann, das „Mercatorhaus“ von Regierungsbaumeister Brocker, die Getreidebörse von Bielerberg und Moser, das Gebäude des Konsumvereins Eintracht von Drucks & Heilers in Essen. Gute Miet- und Wohnhäuser erbauten Backhaus und Hamberg an der Landgerichtstraße und Geheimrat Muthesius an der Mülheimer Straße. Höchst reizvolle und persönliche Schöpfungen stellen die Einfamilienhäuser Vollrath an der Lippestraße von Fr. Aug. Breuhaus und Röchling an der Düsseldorfer Straße von Prof. Bruno Paul dar.

Unter den nach dem Kriege errichteten Privatbauten fallen die Schöpfungen der Architekten Prof. v. Cube und Arthur Buchloh auf — erwähnt sei vor allem der Umbau der Deutschen Bank

an der Königstraße, jetzt Städt. Sparkasse —, ferner eine große Zahl guter Wohnungsbauten, hierunter wieder Arbeiten der Architekten J. Walbrück, Wißmann & Brenschede, O. Schmidt. Eine wirklich hervorragende Leistung stellt auch das Wohnhaus H. an der Prinz-Albrecht-Straße von Architekt Hitzbleck dar. Alles in allem manifestiert sich gerade in den zuletzt genannten Werken deutlich der Fortschritt, welchen unsere Baugesinnung nach dem großen Kriege erfahren hat. Auch die vor und nach dem Kriege im Zusammenhang mit industriellen Werken entstandenen Siedlungen sowie die Bautätigkeit der Industrie, soweit Werkanlagen selbst in Frage kommen, bieten ein Beispiel dafür. Immer mehr besinnt sich die Baukunst auf ihre Aufgabe, Spiegel der Kultur und Ausdruck der Zeit zu sein; im selben Maße scheint auch das Interesse an den Werken der Baukunst in allen Schichten der Bevölkerung neu zu erwachen.

Diese erfreuliche Feststellung, mit welcher der knappe Ueberblick über das neuere Bauschaffen in Duisburg geschlossen werden kann, verbindet sich mit dem Glauben an die Kraft und Zukunft unseres Volkes zu der Hoffnung, daß sich über alle Schwierigkeiten einer bitter ernsten Zeit hinweg die alte Stadt an der Ruhrmündung zur modernen Großstadt im besten Sinne des Wortes entfalten wird.

