

Der Wallring als städtebauliches Großprojekt Recklinghausens von 1900 bis 1910

Frühe Bilder eines Boulevards im nördlichen Ruhrgebiet



Grußwort

„Der erste Ansatz der neuen Zeit machte sich bemerkbar in dem im Jahre 1899 begonnenen Ausbau der um die Stadt führenden alten Wälle. Es entstanden schöne und breite Straßen in verschiedenen Profilen, die sich zu wahren Schmuckstraßen entwickelt haben, in ihren einzelnen Abschnitten nach den Herrschern benannt, die einst das alte Vest regierten ...“

So steht es – hier leicht verkürzt wiedergegeben – über Recklinghausens Wallring in einem ansehnlichen Bildband, den der Magistrat der Stadt, d.h. der Verwaltungsvorstand Recklinghausens, rund zwanzig Jahre nach Fertigstellung des Wallrings im Jahre 1928 herausgegeben hat. Und die trefflichen Formulierungen aus der Feder des damaligen städtischen Vermessungsdirektors Josef Jörling haben ohne Zweifel noch heute Bestand.

Rund 110 Jahre nach Fertigstellung des Wallrings darf man selbstbewusst zurückschauen: auf das anspruchvollste städtebauliche Projekt Recklinghausens vor dem Ersten Weltkrieg und auf eine Zäsur der Stadtentwicklung im Industriezeitalter. Der Boulevard, der seit Beginn des 20. Jahrhunderts die Altstadt Recklinghausens ringförmig einfasst, markiert den Aufbruch unserer Stadt in die großstädtische Moderne. Überall in Deutschland überwand man damals die alten Begrenzungen der vormals ummauerten Siedlungskörper und suchte die Offenheit von Avenuen, Alleen und Plätzen, die Durchlässigkeit breiter Verkehrsadern und die stilvolle architektonische Repräsentanz von Bürgerstolz, Wirtschaftsrank und kommunalem Selbstbewusstsein.

Die meist verwinkelten, dicht bebauten historischen Stadtkerne sollten so in das Konzept einer aufgelockerten, großzügig geplanten Großstadt inmitten eines weitflächigen Stadtgebietes überführt werden. Auch in Recklinghausen erweiterten sich Stadtbild und Stadtgebilde durch den Wallring von Grund auf. Ab ca. 1910 lagen viele architektonische Besonderheiten wie etwa das Rathaus, das (alte) Kreishaus, das Gymnasium Petrinum, das Feuerwehrdepot oder das sog. Still-Haus an der neuen Ringstraße, die nun das alte mit dem stetig wachsenden neuen Recklinghausen ‚jenseits der Wälle‘ verband.

Stadtplaner, Architekten, Kommunalpolitiker, Beamte und Bauarbeiter haben vor mehr als hundert Jahren Großes geleistet.

Wir zehren noch gegenwärtig von ihren Erkenntnissen und Ergebnissen. Deshalb ist der Wallring bis heute eine Zierde unserer Stadt: Aus dem mondänen kaiserzeitlichen Boulevard wurde eine wichtige innerstädtische Verkehrsverbindung rund um die Altstadt. Sie prägt Handel und Wandel sowie das Wohnen, Leben und Arbeiten in der ‚Guten Stube‘ unserer Stadt. Mit der ehemaligen Stadtparkasse am Königswall, dem Europaplatz am Hauptbahnhof, mit Kirkebys Backstein-Skulptur am Lohtor, der Zentrale der Sparkasse Vest am Herzogswall, dem Stadthaus A südlich des Rathauses und dem Palais Vest hat der Wallring wesentliche neue Akzente erhalten, die sein Bild im 21. Jahrhundert prägen.

Der Wandel der Zeiten wird, ob motorisiert oder nicht, für veränderte Mobilität in unseren Innenstädten sorgen. Daher wird sich auch der Wallring an neue Verkehrserfordernisse anpassen und sich kontinuierlich weiterentwickeln. Auch in Zukunft wird er für Stadtqualität im Herzen Recklinghausens stehen. Gerade vor diesem Hintergrund lohnt sich ein Blick zurück in die farbenfrohe Bilderwelt der Anfangsjahre, die sich in zeitgenössisch kolorierten Ansichtskarten bestens präsentieren.

Dazu lade ich die Bürgerinnen und Bürger und die Gäste unserer Stadt mit dieser Broschüre herzlich ein.



Christoph Tesche
Bürgermeister der Stadt Recklinghausen



IMPRESSUM

Herausgeber: Stadt Recklinghausen

Verantwortlich für den Inhalt: Matthias Kordes

Gesamtgestaltung: Unica Design, Recklinghausen

Titelbild: Stadtpanorama mit Grafenwall, um 1910

1. Auflage: Februar 2020

1.000

Druck: Vest-Druck

© Stadt Recklinghausen



Ruhrfestspielstadt
RECKLINGHAUSEN

INHALT

Grußwort	3
Impressum	4
Einleitung	6
Abbildungen Königswall	14
Abbildungen Herzogswall	19
Abbildungen Kurfürstenwall	27
Abbildung Grafenwall	30
Abbildungen Kaiserwall	31
Literatur	35

Einleitung

Konzeption und Entstehung

Mittelalterliche Städte waren Bollwerke und Festungen. Das größte zusammenhängende Bauwerk war meist ihre Stadtmauer, die sich der Entwicklung einer Stadt anpassen musste. Nach Mitte des 14. Jahrhunderts erhielt Recklinghausen eine neue, größere Stadtmauer mit erweitertem Areal. Hinzutrat ein vorgelagerter Wall nebst Wassergraben und 16 Türmen, ergänzt durch Landwehren im freien Vorfeld der Stadt. Die Überwindung dieses typisch mittelalterlichen Stadtantlitzes mit seinem Burgencharakter und seinen Festungseigenschaften geschah in Mitteleuropa erst im Laufe des 19. Jahrhunderts. Frühe Indizien dafür waren die Nutzlosigkeit und der damit zusammenhängende Zerfall der einst wirkungsvollen Mauer-, Wall- und Wehranlagen um 1800. Diese hatten ihre Funktion als grenziehendes, sicherheits- und ordnungsstiftendes Element mit dem Ende überkommener Stadtrechte und dem Untergang der alten geistlichen und weltlichen Fürstentümer weitestgehend eingebüsst.

In den modernen, zunehmend technisierten und verkehrsintensiven Staaten des beginnenden Industriezeitalters stellten die alten Anlagen nur mehr Hindernisse und Hemmschwellen, kaum mehr stabilisierende und strukturfördernde Elemente dar. Die rechtlichen und verwaltungstechnischen Trennungen zwischen Stadt und Land verwischten zusehends. Im Zeitalter der frühen Industrialisierung und des rapiden Bevölkerungswachstums standen letztlich überall in Europa die alten Mauern den modernen Verkehrs- und Lebensbedürfnissen buchstäblich im Weg: Sie boten nicht mehr Schutz und Trutz, sondern waren Hemmnis und Hindernis; sie schirmten nicht mehr Handel und Wandel in einer Stadt, sondern bremsen und beengten diese.

Mitteleuropäischer Prototyp einer planmäßigen Stadterweiterung im 19. Jahrhundert war die habsburgische Kaiserstadt

Wien, wo schon von 1858 bis 1874, nach einem international besetzten Architektenwettbewerb, die halbkreisförmigen und umfangreichen alten Basteien in das architektonische Gesamtkunstwerk der sog. Ringstraßen-Zone mit groß angelegtem, gerundetem Boulevard verwandelt worden waren. Aus einer Festungsstadt, die sich gegen die Osmanen zu wehren hatte, wurde so die gründerzeitliche Donaumetropole.

Im westdeutschen Raum folgte im Jahre 1881 Köln, wo bis 1886 unter Stadtbaumeister Hermann-Joseph Stübgen parallel zum ehemaligen Verlauf der gewaltigen Stadtmauer aus der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts die sog. Ringe entstanden. Bemerkenswerterweise musste dafür die Stadt Köln, die im Range einer Festung des Deutschen Reiches die mittelalterlichen Bollwerke zu Beginn des 19. Jahrhunderts an den preußischen Militärfiskus abzutreten hatte, im Jahre 1880 die Stadtmauern erst für viel Geld vom preußischen Militärfiskus zurückkaufen, um sie anschließend in freier Verfügungsgewalt niederreißen zu können. Das noch auf mittelalterlicher Topographie beruhende Köln platzte nämlich zu dieser Zeit bereits als allen Nähten und brauchte dringend neuen Stadt- und Verkehrsraum. Auch Dortmund ist in diesem Zusammenhang zu nennen, nachdem in den Jahren 1860–1874 unter Regie des Stadtbaumeisters Ludwig König der Mauerring um den mittelalterlichen Stadtkern niedergelegt und entlang seines Verlaufes zunächst eine Promenade, später eine Wallstraße angelegt wurde.

Zugrunde liegt in den genannten Fällen die Konzeption eines die alte Kernstadt buchstäblich ‚umrundenden‘ Boulevards, der eine Wachstumsnaht und einen Expansionssaum zwischen bestehender Alt- und emporkommender Neustadt bilden und der die Verschmelzung der Stadt mit ihrem Umland unumkehrbar einleiten soll. Das Modell ‚Ringstraße‘ sieht des Weiteren die Bebauung mit einem Kranz von repräsentativ gestalteten öffentlichen Gebäuden vor: nämlich mit Rathaus sowie mit Kultur-, Bank-, Versicherungs- und Verwaltungsgebäuden: Gemäß diesem oft imitierten ‚Ringstraßenstil‘

stellte man sich um 1900 so die großstädtische Verbindung zwischen einer Kernstadt älteren Typs und modernen urbanen Siedlungs- und Funktionszonen vor.

Es galt das städtebauliche Prinzip: Keine Ringstraße ohne ihre Präfiguration in der Stadtummauerung: Um 1850 war in Recklinghausen von der in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts erstmals nachgewiesenen, 1296 geschleiften und 1365 erweitert wiederaufgebauten Stadtmauer nicht mehr viel übrig: Von den ehemals fünf Stadttoren und 16 Türmen standen nur noch der Stephansturm, der Wachturm und ein Rest der Stadtmauer an der Engelsburg, auf Höhe des späteren Herzogswalls. Die Niederlegung der alten Festungswerke war also recht gründlich erfolgt, aus historistischen Gründen wenigstens eins der Stadttore zu erhalten, kam zur Mitte des 19. Jahrhunderts niemandem in den Sinn. Um die Stadt Recklinghausen herum führte auf dem aufgeschütteten Graben und dem planierten Wall zunächst eine schmale Pappelallee, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einer mit Ahorn und Linden bepflanzten Promenade ausgebaut wurde. Die wachstumsfördernde Entfestigung Recklinghausens begann, anders als in Köln, also schon nahezu ein halbes Jahrhundert vor Anlage des Wallrings.

Doch ab 1885 gerieten die Dinge unumkehrbar in Bewegung: 1887–1889 entstand ein erster Baufluchtlinienplan für Recklinghausen, der auch Gebietsstreifen der Feldmark jenseits der alten Mauern berücksichtigte. Im Herbst 1896 schrieb die Stadt das Projekt einer planmäßigen Stadterweiterung im „Rheinisch-Westfälischen Anzeiger“ und in der „Kölnischen Zeitung“ aus. Kurz vor 1900 wurde das mittlerweile erprobte Prinzip der radialen Öffnung des Stadtraumes jenseits des alten Mauerverlaufs also auch in Recklinghausen rezipiert, das sich seinerzeit demografisch, sozialökonomisch und städtebaulich in einer singulären Wachstums- und Transformationsphase befand.

Nach Sichtung einer Fülle von Angeboten wurde im März 1898 der Essener Landvermesser und „Cultur-Ingenieur“ Stöt-

zel mit der Erstellung eines Bebauungsplans für einen Radius von einem Kilometer für das unmittelbare Umland des alten Stadtzentrums samt einem 20 Meter breiten, vollständig begrünten Straßenring beauftragt. Rechtsgrundlage aller folgenden Planungen und Arbeiten waren das preußische Enteignungsgesetz von 1874 und das preußische Fluchtliniengesetz von 1875. Dabei wurde im März 1898 hinsichtlich der Fluchtlinien arbeitsvertraglich festgehalten, dass *die Promenade ihrer Bedeutung gemäß als Ringstraße zu projectiren und zu behandeln ist*: Dies ist die eigentliche Geburtsstunde des Wallrings. Weitere Arbeitsgrundlage war ein neues Straßen- und Hausnummern-Verzeichnis und ein Magistratsbeschluss vom November 1898, der die noch heute geltende Benennung der Wallring-Abschnitte festlegte.

Namensgebung und Fertigstellung

Auch in Köln und Wien unterteilte man zwecks Namensgebung die kilometerlange Ringstraße in einzelne Abschnitte. Die Recklinghäuser Lösung führt in chronologischer Reihenfolge und entgegengesetzt zum Uhrzeiger diejenigen Herrschertitel und Formen der Landesherrschaft an, die im Laufe von 1100 Jahren in unterschiedlichster Weise Macht über Stadt und Vest Recklinghausen ausgeübt hatten: die frühmittelalterlichen Grafen des 9. und 10. Jahrhunderts (Grafenwall), die Kölner Kurfürsten des 12. bis 18. Jahrhunderts (Kurfürstenwall), der Herzog von Arenberg (1802–1810, Herzogswall), die Könige von Preußen (1815–1918, Königswall), schließlich drei deutsche Kaiser aus dem Hause Hohenzollern (1871–1918, Kaiserwall).

Das konkrete Vorbild war eindeutig Köln, wo man die Bezeichnung der Ringe ebenfalls in historisch bezeichnete Streckenabschnitte teilte, die von den Germanen im Kölner Raum zu den Zeiten Julius Cäsars (Ubierring) und vor allem von der Abfolge der deutschen Kaiserdynastien berichten (Karolinger-ring, Sachsenring, Salierring, Hohenstaufenring, Habsburger-ring, Hohenzollernring, Kaiser-Wilhelm-Ring, Hansa-Ring, Deutscher Ring).

Zu Beginn des Jahres 1899 wurde bereits überall am Recklinghäuser Wallring gebaut, das Tempo, das dabei vorgelegt wird, war enorm. Ab Sommer 1899 vollzog sich eine Welle von Grundabtretungen, Auflassungen und Enteignungen von Anrainer-Grundstücken, durch die rasch ausreichender Baugrund zur Verfügung stand und auch erste neue Wohnbebauung auf der stadtauswärtigen Seite entstand. Herzogswall und Kurfürstenwall bildeten dabei den ersten Arbeitsschwerpunkt, ab 1900 folgte der Kaiserwall, dessen Fertigstellung sich aber bis nach Einweihung des neuen Rathauses (1908) hinzog. Die letzte Bebauungsphase betraf die stadtauswärtige Seite des Kaiserwalls zwischen Erlbruch und Kuniberttor, sie fällt, sieht man von der Ecke Erlbruch/Kaiserwall ab, deutlich hinter die Standards der übrigen Ringabschnitte zurück und enthält kein repräsentatives Bauprogramm. Die Platzierung des Kreishauses (heute Willy-Brandt-Haus) und des historistischen Rathauses am neuen Ring-Boulevard folgte dabei eindeutig dem Vorbild Wiens, wo ebenfalls neue kommunale und staatliche Repräsentationsbauten die Nähe zur prachtvollen Ringstraße suchten.

Einzig der Typus des ‚Kulturtempels‘ in Gestalt eines Museums, eines Theater- oder eines Opernhauses, die in Köln und Wien die Ringstraße jeweils an zentralen Plätzen prägten, fehlt in Recklinghausen. Gemeinsam ist indes das Konzept des Historismus im Städtebau, nämlich die Idee der Schmuckstraße – so die zeitgenössische Bezeichnung – als Gesamtkunstwerk: Die Ringstraße als Ganzes, doch auch jedes einzelne Bauwerk für sich wurde als Kunstwerk aufgefasst. Dabei wurden historische Bauformen in idealisierter und abwechslungsreicher Weise zum Vorbild genommen und an die technischen und funktionalen Anforderungen der Gegenwart angepasst. Der einzelne Architekt hatte sich dabei allenfalls um ‚Kleinigkeiten‘ wie die Ausstattung der Bauten zu kümmern, auch Skulptur und Malerei wurden Bestandteile der Architektur.

Schon 1901 tauchten die einzelnen Ringabschnitte mit ihren Bezeichnungen im städtischen Adressbuch auf, einzelne Hausnummern waren bereits vergeben und damit auch be-

wohnt – der Wallring erschloss bürgerlichen Wohn- und Geschäftsraum im Norden der rapide wachsenden Stadt, deren Einwohnerschaft von ca. 5.000 im Jahr 1870 auf 34.000 im Jahre 1900 hochschnellte und 1910 die Zahl von 53.700 erreichte. In diesem Jahr war die Ringstraße samt ihren anliegenden Großbauten endgültig fertig und durchgehend mit regenfestem Pflaster ausgestattet: Sie präsentiert sich in abgestufter Bauweise, d.h. teils in Blockrandbebauung, teils in aufgelockerter Einzelhausbebauung und ist besetzt mit mehrstöckigen Geschäftshäusern und mondänen Villen sowie mit repräsentativen öffentlichen Bauten (Landratsamt, Sparkasse, Gymnasium, Feuerwache, Bankhäuser, Rathaus). Des Weiteren war er abwechslungsreich bepflanzt mit Ulmen (Grafenwall, Königswall), Linden (Kurfürstenwall, Herzogswall), Ahorn (Herzogswall) sowie Kastanien und Platanen (Kaiserwall).

Gegenüber den großen, kostenintensiven Lösungen in Köln und Wien fehlt in Recklinghausen das Konzept, beim Zusammentreffen des Rings mit verkehrsreichen größeren Ausfallstraßen, die meist auch einen Übergang von einem Ringabschnitt zum anderen nach sich ziehen, eine Abfolge von repräsentativ gestalteten Plätzen und Sichtachsen einzuplanen. Recklinghausen als Mittelstadt hatte dafür nicht die Kapazitäten und Voraussetzungen. Man begnügte sich vielmehr mit einer kleineren, weniger Fläche verzehrenden, historisch aber stimmigen Lösung, diese spezifischen Ortsbelegenheiten nach den niedergelegten mittelalterlichen Stadttoren zu bezeichnen; für die Anlage größerer Plätze war die Distanz zwischen den (ehemaligen) Stadttoren einfach zu gering.

Zu betonen ist ferner, dass der Wallring nicht nur aus stadtästhetischer Motivation entstanden ist. Von Anfang an gaben auch verkehrsinfrastrukturelle Gesichtspunkte den Ausschlag: Der stetig wachsende, ab ca. 1900 auch zunehmend motorisierte Fernverkehr über die preußische Provinzialstraße von Bochum über Riemke, Herne, Strünkede, Bruch, Recklinghausen, Sinsen und Haltern nach Münster quälte sich nun nicht mehr durch den engen Flaschenhals des Viehtores

Richtung Markt und verließ am Lohtor die Altstadt in Richtung Norden, sondern wurde auf einer elf Meter breiten Fahrbahn nun im Sinne einer Zirkulation um den Rundling der Altstadt herum vermittelt.

Der knapp zwei Kilometer lange Wallring wurde auch in Recklinghausen zur Rollbahn für die sich in alle Richtungen entfaltende Stadterweiterung; er garantierte die Entfesselung, Öffnung und Dynamisierung des überkommenen städtischen Siedlungskörpers. Die planmäßige Erweiterung Recklinghausens lag seit 1901 in den Händen von Hermann-Joseph Stübgen (1845–1936), dem Geheimen Baurat und Kölner Stadtverordneten. Schon als Schöpfer der Kölner Ringe galt er als der seinerzeit bedeutendste mitteleuropäische Städteplaner. Dieser hatte bis 1901 nicht weniger als 31 Stadterweiterungen in Deutschland und im benachbarten Ausland geplant (darunter Dresden, Düsseldorf, Kassel, Danzig, Brügge, Flensburg, Luxemburg und andere Städte mehr). Recklinghausen (d.h. der Bebauungsplan für das West- und Nordviertel) gilt eigenen Angaben zufolge als eine der wichtigen Arbeiten. Sein Nachlass, der auch die Recklinghäuser Pläne beinhaltet, ruht im Historischen Archiv der Stadt Köln. Mit dem Wallring gelang Recklinghausen der nachhaltige Anschluss an moderne städtebauliche Konzepte des Industriezeitalters; Stübgens Leistungen prägen noch heute das Gesicht des Recklinghäuser Stadtzentrums. Damit schenkte sich Recklinghausen eine Großstadtarchitektur, die höchsten urbanen Standards der Wilhelminischen Epoche Genüge leistete.

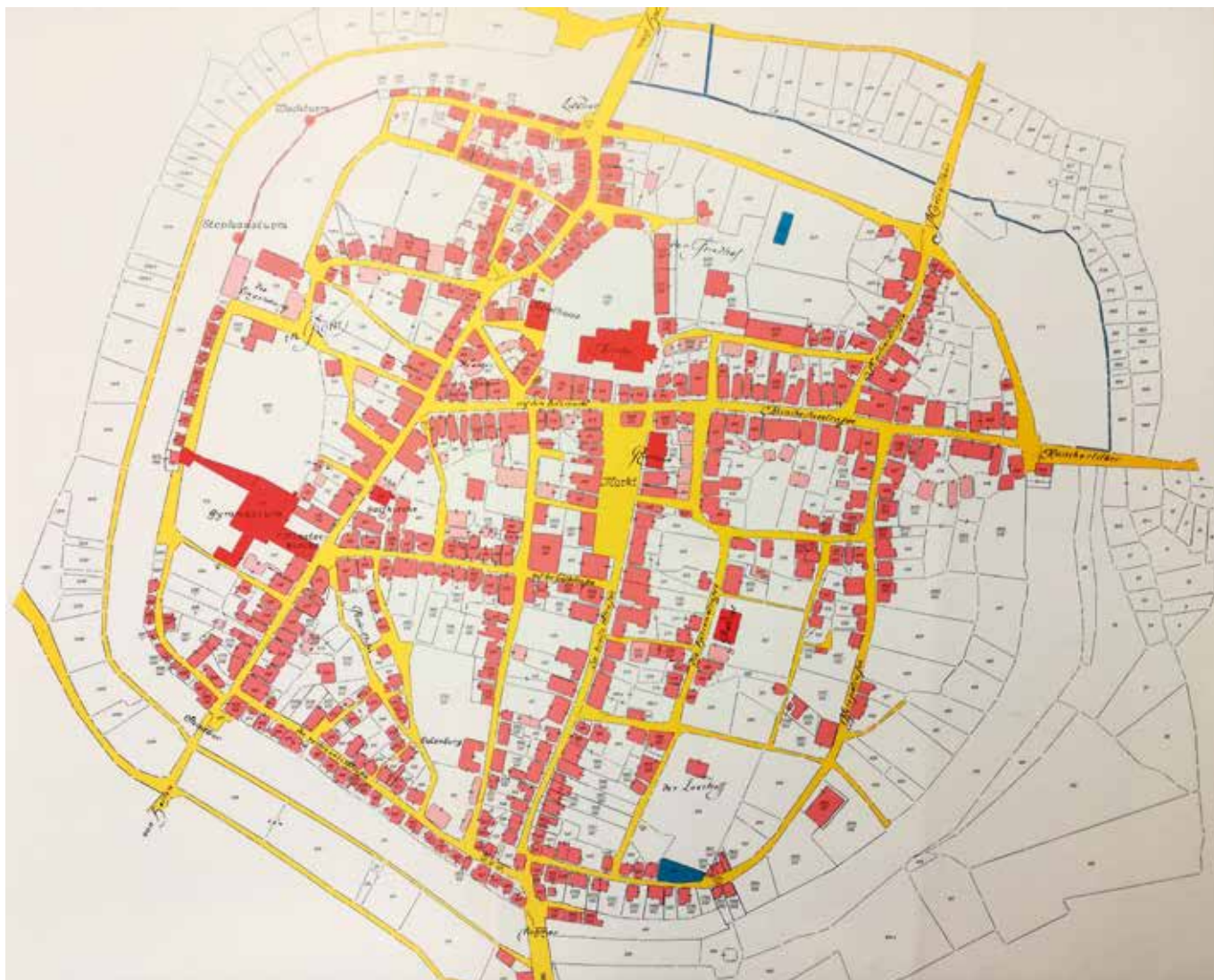
Topografische Ansichtskarten als historische Quelle

Eine authentische fotografische Dokumentation des Wallrings in seiner abschnittswisen Entstehungsphase liegt nicht vor. Bildliche Darstellungen des Wallrings in seinen ersten Jahren erschließen sich nahezu ausschließlich in Gestalt von mehrfarbig gedruckten Ansichtskarten. Bebilderte Postkarten gelten als das erste illustrative und globale Massenmedium des Industriezeitalters. Verkehrs- und kommunikationsgeschichtlich

beginnt in Deutschland – nach ersten Versuchen und Initiativen in Österreich-Ungarn 1869 – die Entwicklung im Juli 1870 mit der Einführung der sog. *Correspondenzpostkarte* im Norddeutschen Bund, die anstelle von Briefen mit verschlossenem Inhalt nun offen formulierte Kurzmitteilungen überbringen sollte. Das 1871 gegründete Kaiserreich erlebte einen rasanten Aufstieg dieses neuen Kommunikationsmittels, die Produktionszahlen gingen schon bald in die Millionen, zumal dieser neue Informationsträger ab 1875 auch im internationalen Postverkehr zugelassen war.

Wenig später drangen Bildelemente und moderne Bildwiedergabeverfahren in das neue Medium vor. Private Drucker, Verleger, Fabrikanten, Fotografen, Schreibwaren- und Buchhändler nahmen sich der – offenbar lukrativ gewordenen – Aufgabe an, Bildpostkarten mit Masse herzustellen und in großem Stil zu vertreiben. Bestimmte Verlage spezialisierten sich ganz auf die Herstellung von illustrierten Postkarten in großen Auflagen, die von Anfang an auch als privates Sammlungsgut begehrt waren. Bis heute finden sich in privater Hand tendenziell größere Postkartenbestände als in Archiven und Museen.

Die Goldene Ära der modernen Ansichtskarte war in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts erreicht, nachdem ein innovatives Farbdruckverfahren massentaugliche Produktionsreife erlangt hatte: Unter dieser neuen technischen Prozedur – Photochromie oder Chromolithografie genannt – versteht man den mehrfarbigen Druck aus einer Steinradierung auf Kalkschiefer, die auf einer fotografischen Vorlage beruhte, zahlreiche farbliche Nuancen (sog. Tonmodulationen) zuließ und auf Schnellpressen realisiert werden konnte. Der Zürcher Lithograf Hans Jakob Schmid entwickelte dieses Reproduktionsverfahren im Flachdruck, das auch Halbtöne von Fotografien wiedergeben konnte und es ermöglichte, Farbabzüge von Schwarz-Weiß-Negativen herzustellen. Das Patent auf diese Erfindung sicherte sich 1888 die Firma Orell, Füssli & Co., die unter dem Namen Photochrom in Zürich eine Filiale



Katasterplan der Altstadt
Recklinghausen, spätes
19. Jahrhundert.

eröffnete und im Jahre 1900 auf der Pariser Weltausstellung dafür prämiert wurde.

Erste solche Ansichtskarten aus dem Ruhrgebiet gibt es seit den frühen 1890er-Jahren, typisch für die frühe Periode der Photochrom-Karten (um 1900) sind übrigens auch an Ruhr und Emscher ornamentierte und kalligraphisch gestaltete Schriftbänder mit der Aufschrift *Gruss aus ...*. Solche Photochrom-Drucke, deren feingekörnte Druckplatten keine hohen Auflagen zuließen, zeigten das «warme Leben der Wirklichkeit», schwärmte die Neue Zürcher Zeitung schon 1889: Doch die Bilder waren mehr als ‚wirklich‘, sie waren gleichsam impressionistischer Natur und von kräftigen, plakativen Farben beherrscht: Das Türkisblau von Gewässern war ganz anders als man erwarten konnte, die Himmelsbläue dramatischer und die Sommerwolken malerischer als jedwedes Wetter es augenscheinlich zuließe; die Gebäude und ihre farbigen Fassaden erscheinen noch viel imposanter und bunter als man sie aus eigener Anschauung kannte. Ziel war nicht die strenge fotografische Wiedergabe von Realität, sondern die geradezu ‚unnatürliche‘, heute kaum anders als ‚falsch‘ und verkitscht empfundene Hervorkehrung des Pittoresken in den Bildmotiven.

Das verlieh den Abbildungen, die nun kostengünstig auf Ansichtskarten in und aus aller Welt erhältlich waren, einen ganz besonderes, matt schimmerndes Timbre, sie erzählen von einem retuschierten und harmonisierten Blick auf die Wirklichkeit einer Stadt, eines Straßenzuges oder eines architektonischen Ensembles, das durch montierte Staffagen wie etwa Flaneure o.ä. zusätzlich akzentuiert werden konnte. Unschwer ist zu erkennen, dass die Vedutenmalerei des 18. Jahrhunderts, die einerseits wirklichkeitsnahe, andererseits auch idealisierte Abbildung von Stadtlandschaften oder städtischen Szenarien präsentierte, in vielen Fällen das malerische Vorbild für derart inszenierte „Schönwetter-Karten“ lieferten – bemerkenswert im Übrigen, dass der Grafenwall, der sonst kaum auf den illustrierten Ansichtskarten auftaucht, vor dem Hintergrund eines solchen Stadtpanoramas präsentiert wird.

Die Zeitgenossen, die sich der dezidiert verfälschenden und ästhetisierenden Effekte dieser Bildgebungstechnik durchaus bewusst waren, schwärmten nichtsdestoweniger davon, dass die beliebte Photochrom-Technik *die Treue der Photographie mit der Farbenfreude des Aquarells vereinige*. Sehpräferenzen und zeittypische Wahrnehmungsweisen damaliger Käufer, Nutzer, Empfänger und Sammler, die auf Anmuth und Lieblichkeit solcher Ansichtskarten Wert legten, lassen darauf schließen, dass sie sich auch als lokale Identifikationsträger einer Stadtgesellschaft nützlich machten und als ‚Image-Bildner‘ einer Stadt in Erscheinung traten. Die Karten dienten sozusagen einer typographischen Stadtbildpflege, sie machten lokale Wahrzeichen bekannt und schufen Heimatbewusstsein im Sinn eines kommunalen Bildgedächtnisses.

In der Postkartenkunde, der sog. Philokartie, unterscheidet man für die Epoche vor dem Ersten Weltkrieg zwischen Motivkarten, Künstlerpostkarten, Glückwunschkarten und Werbekarten, später kamen Portraitpostkarten von Filmschauspielern und anderen Prominenten hinzu. Der mit Abstand am häufigsten vertretene Typ der Ansichtskarten waren aber die sog. Topografie-Karten, die alte und neue Bauwerke, Plätze, Straßenzüge, Hausansichten (darunter auch Schulen, Gastwirtschaften und Hotels), natürliche bzw. architektonische Sehenswürdigkeiten – darunter freilich auch Bergwerke und andere Industrieanlagen – eines bestimmten Ortes der einer Landschaft zeigen.

Die Postkarten der vorliegenden Auswahl, die dem Bestand Zeitgeschichtliche Sammlungen des Instituts für Stadtgeschichte Recklinghausen entnommen sind (und größtenteils aus privaten Vorprovenienzen stammen), erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit der Bildüberlieferung. Sie entstanden und liefen mehrheitlich im ‚Zeitfenster‘ von etwa 1904 bis 1910. Ihre Bebilderung begleitet Bau und Bebauung des Wallrings in seinen einzelnen Abschnitten. Es begann mit dem Königs- und Herzogswall. Sie waren schon in den ersten Jahren nach 1900 angelegt worden. Die sukzessive Errichtung und

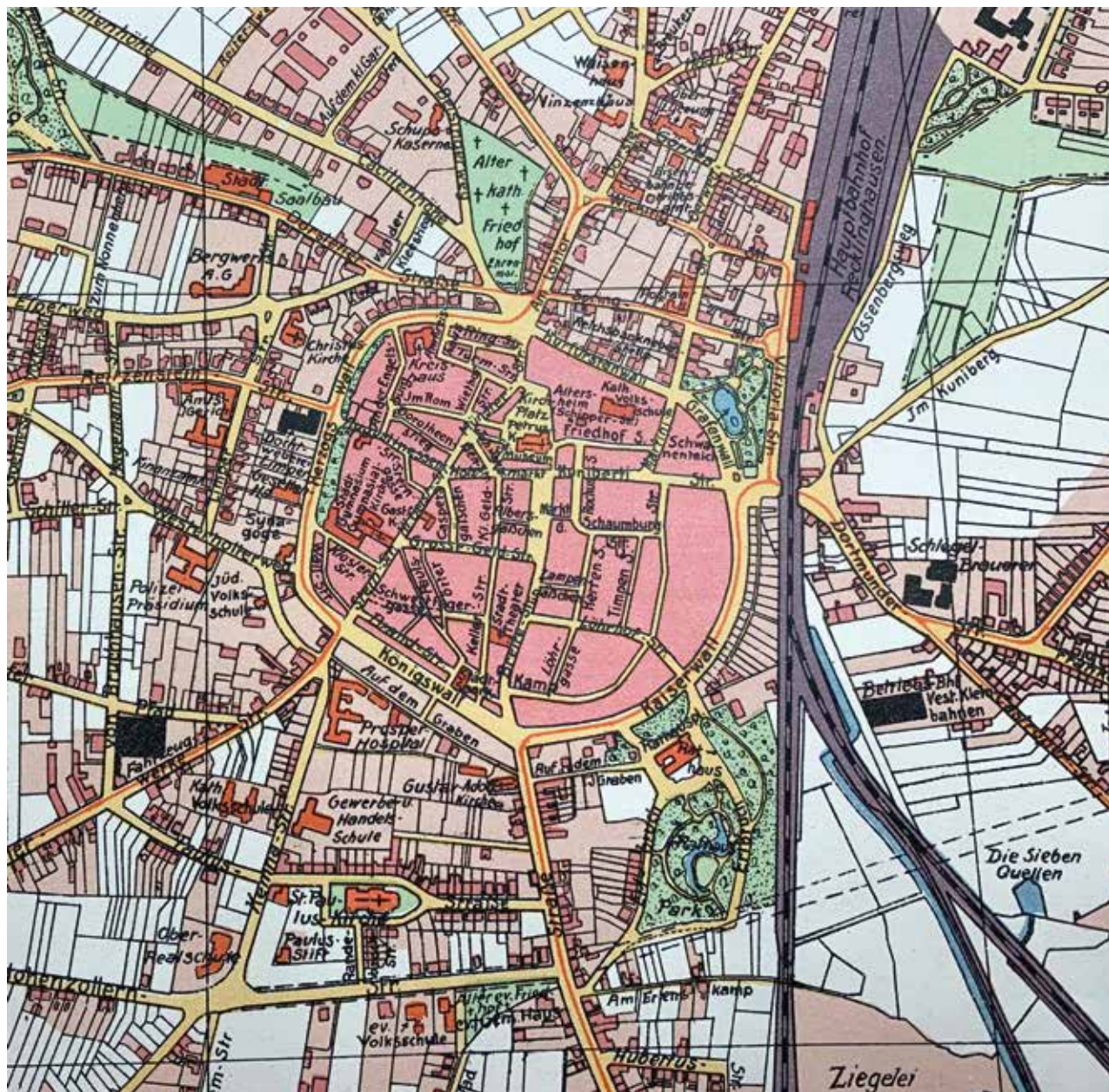
Eröffnung des neuen Kreishauses (1905), der Feuerwache (1909) und des Gymnasium Petrinum (1911) machten den Herzogswall schnell zum prominentesten und repräsentativsten Abschnitt der Ringstraße, die aber ihre südöstlichen Antipoden 1907/08 mit dem neuen Rathaus und dem Bankhaus der *Rheinisch-Westfälischen Diskonto-Gesellschaft* (ab 1928: sog. Still-Haus) fand.

Zum Massencharakter der Ansichtskarten, die nicht nur, wie heute meist, der touristischen Kommunikation, sondern jedweder Form der Alltagskorrespondenz dienten, gehört auch, dass sich bestimmte Motive seriell wiederholten und mit wenig Variation auskamen. Mit schnellem Vordringen der farbig illustrierten Postkarte war um 1900 ein erster Höhepunkt in der Verbreitung dieses Mediums erreicht, der sich bis etwa 1910, d.h. bis in die letzten Jahre des Jugendstils erstreckte. Spätestens 1910 zog sich der viel gerühmte, aber zeitaufwändige Photochrom-Druck zurück, das sog. Lichtdruck-Verfahren, das mit einer geätzten Glas- oder Kupferplatte und einem lichtempfindlichen Gelatineauftrag arbeitete, gewann neben der Technik des gerasterten Offset-Drucks bald die Oberhand. Die Ansichtskarten verloren dadurch größtenteils ihre besonders artifizielle Farbgebung; Schwarz-Weiß-Lösungen und gelblich-braune sog. Sepia-Farbtöne traten nun vermehrt gerade auch auf den Ansichtskarten auf.

Die besonders malerischen Abbildungen des Recklinghäuser Wallrings sind nicht von ungefähr auch die ältesten, die um 1904/05 in die Öffentlichkeit traten. Aus den ersten Jahren der Ringstraße haben sich nämlich vier Postkarten des älteren Typs erhalten, die das Chromolithografie-Verfahren in voller Blüte zeigen: Sie bilden den Königswall, wo sich schon seit 1898 das mit reicher Fassadengestaltung versehene Bankgebäude der ehemaligen *Essener Creditanstalt AG* befand, und den unteren Herzogswall ab, dessen bildliche Begrünung optisch besonders kräftig ausfällt.

Ein wichtiges relatives Datierungsmerkmal bildet dabei die Tatsache, dass die Rückseite noch nicht die erst ab 1905 offiziell zulässige senkrechte Halbtteilung für Anschrift und Textteil präsentiert, sondern ausschließlich das Adressfeld enthält. Diese Karten wurden nicht etwa in Recklinghausen, sondern bei der zeitweilig marktbeherrschenden Firma *Reimicke & Rubin* in Magdeburg produziert, das war ein überregional tätiger Verlag, der es sich ab ca. 1900 zum Geschäftsmodell gemacht hatte, mehrere zehntausend fortlaufend nummerierte Ansichtskarten in verschiedenen Drucktechniken in ganz Deutschland zu vertreiben. Produktion und Vermarktung des neuen Mediums der farbigen Ansichtskarte war offenbar schon früh ein überörtliches Phänomen.

Aber ab etwa 1904/05 trat auch der am Recklinghäuser Altstadtmarkt ansässige Buchhändler Heinrich Wegerhoff in die Herstellung von Ansichtskarten des Wallrings ein, womit diese Erzeugnisse erstmals auch am Ort selbst produziert wurden. Wenig später kamen Druck- und Verlagshäuser im benachbarten Dortmund und Bochum, darunter auch der überregional produzierende *Kunstverlag P. Caspar*, hinzu. Die beliebtesten Perspektiven, die z.T. noch in den frühen 1920er-Jahren postalische Verwendung fanden, bot nach dem Geschmack der Zeitgenossen die ‚romantische‘ Anmutung des Herzogswalls, der in seinem unteren (nördlichen) Abschnitt ja noch ein Stück der spätmittelalterlichen Stadtmauer bewahrt und mit dem Kreishaus einen markanten architektonisch-historistischen Akzent erhalten hat. Gerade diese fotografische Blickrichtung taucht häufig auf, am schmucklosesten und daher auch am wenigsten fotografiert verblieben hingegen der Kurfürsten- und der Grafenwall. Legt man aber alle diese Ansichtskarten buchstäblich zu einem Bilderzyklus, d.h. einem ‚Kreislauf‘ zusammen, ‚schreitet‘ man – gleichsam in die ‚gute, alte Zeit‘ versetzt – das Rund des Wallrings mit eigenen Augen noch einmal ab.



Ausschnitt aus dem Plan der Stadt Recklinghausen 1927, Maßstab 1 : 10.000



Übergang vom **Königswall**
zum Kaiserwall am Viehtor,
Einmündung Breite Straße



Königswall
Richtung Steintor



Recklinghausen

Königswall

Königswall
Richtung Steintor



Königswall

Richtung Steintor,
 mit Häuserzeile
 stadteinwärts



Übergang vom **Königswall** zum
Herzogswall mit Feuerwehrdepot
an der Einmündung des
Westerholter Weges

Herzogswall mit Engelsburg
und Stephansturm, Blickrichtung
Norden



Herzogswall auf Höhe
Reitzensteinstraße mit Engelsburg
und Stephansturm



Herzogswall mit Gymnasium
Petrinum und Feuerwehrdepot



Recklinghausen 16/11. 16.

Am Herzogswall

Herzogswall
mit Wachturm



RECKLINGHAUSEN, d.

Herzogswall.

10

Herzogswall
mit Kreishaus



Kreishaus am
Herzogswall



Herzogswall
mit Kreishaus
und Turm der
Christuskirche



Bürgerhäuser auf der
stadtauswärtigen Seite des
Herzogswalls zwischen Lothor
und Reitzensteinstraße





Übergang vom Herzogswall zum
Kurfürstenwall bei Einmündung der
Münsterstraße, Höhe Lohtor



Übergang vom Herzogswall zum
Kurfürstenwall mit Gaststätte
Zum Großen Kurfürsten, Ecke
Münsterstraße



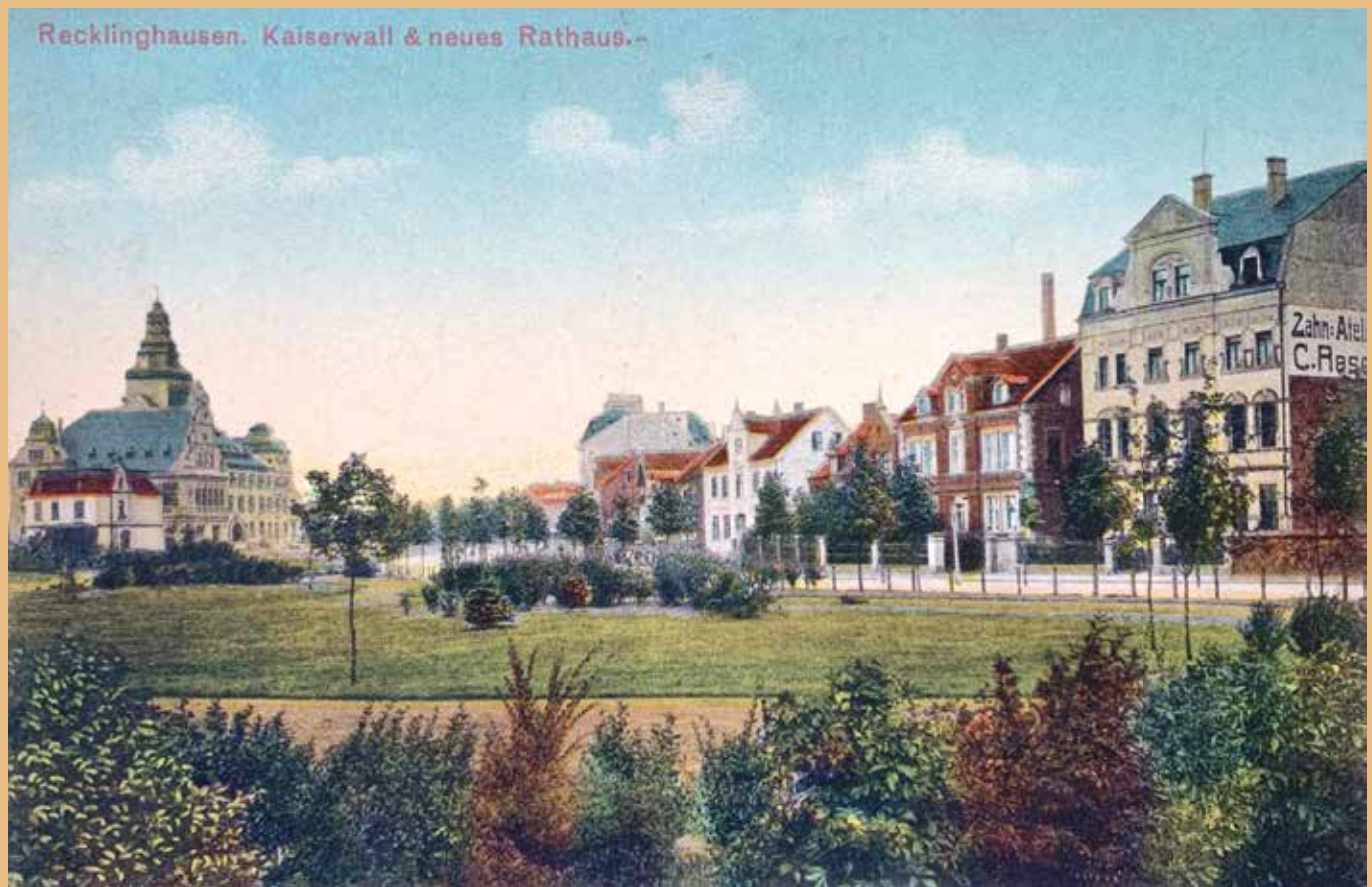
Blick in den **Kurfürstenwall**,
mit Einmündung der Münsterstraße

Grafenwall mit Grünanlage
südlich des Bahnhofs und Ein-
mündung der Kunibertstraße





Kaiserwall mit stadtauswärtiger
Häuserzeile zwischen Erlbruch
und Kuniberttor



Kaiserwall mit Rathaus und
stadteinwärtiger Häuserzeile
zwischen Kunibertstraße und
Lörrhofstraße



Rathaus
am **Kaiserwall**



RECKLINGHAUSEN

Kaiser-Wall

Kastanienbepflanzter **Kaiserwall**
mit Bankgebäude der
Rheinisch-Westfälischen
Diskonto-Gesellschaft

Literatur

Adreßbuch der Stadt Recklinghausen 1911. Nach amtlichem Material bearbeitet und herausgegeben von städtischen Beamten, Recklinghausen 1911.

Amt für Vermessung und Stadterneuerung der Stadt Recklinghausen (Hg.): Recklinghausen: Karten, Stiche, Pläne, Recklinghausen 1985.

Békési, Sándor:
Die topografische Ansichtskarte. Zur Geschichte und Theorie eines Massenmediums, in: Relation. Beiträge zur vergleichenden Kommunikationsforschung. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Online Special N.F. Heft 1 (2004), S. 403-426.

Benevolo, Leonardo:
Die Stadt in der europäischen Geschichte, München 1999.

Dichand, Hans / Martischnik, Michael (Hg.):
Jugendstilpostkarten. Harenberg Kommunikation, Dortmund 1978.

Dmytrasz, Barbara:
Die Ringstraße. Eine europäische Bauidee. Mit Fotos von Peter Szabo, Wien 2008.

Gladen, Albin:
Der Steinkohlenbergbau im Vest als Städtebildner der Neuzeit: Entstehung und Ausformung der Industriestadt Recklinghausen, in: Christoph Thüer / Klaus Bresser (Hg.): Recklinghausen im Industriezeitalter, Recklinghausen 2000, S. 103-110.

Hartog, Rudolf:
Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert, Stuttgart 1962.

Jaworski, Rudolf:
Alte Postkarten als kulturhistorische Quelle, in: Geschichte in Wissenschaft und Unterricht 51 (2000), S. 88-102.

Jörling, Josef:
Stadtplanung und Städtebau, in: Willeke, Friedrich (Hg.): Recklinghausen (Deutschlands Städtebau), Berlin 1928, S. 41-51.

Jörling, Josef:
Verkehrsfragen der Stadt Recklinghausen, in: Willeke, Friedrich (Hg.): Recklinghausen (Deutschlands Städtebau), Berlin 1928, S. 77-83.

Karnau, Oliver:
Hermann Josef Stübben, Städtebau 1876–1930, Wiesbaden / Braunschweig 1996.

Karnau, Oliver:
Hermann Josef Stübben (1845-1936), in: Rheinische Lebensbilder 18 (2000), S. 117-146.

Karnau, Oliver:
Hermann Josef Stübben, in: Internetportal Rheinische Geschichte, abgerufen unter: http://www.rheinische-geschichte.lvr.de/Persoenlichkeiten/hermann-josef-stuebben/DE-2086/lido/57c958908030_b5.52862003 (abgerufen am 13.01.2020).

Kordes, Matthias:
Der Wallring und das Stadtwappen von Recklinghausen. Zur Entstehung einer gelungenen Symbiose (1898–1908), in: Vestischer Kalender 75 (2004), S. 166-174.

Mergel, Thomas:
Von der ummauerten zur offenen Stadt: Die Entfestigung Kölns und die Erweiterung des Stadtgebietes 1881–1914, in: Thomas Deres / Joachim Oepen / Stefan Wunsch (Hg.): Köln im Kaiserreich. Studien zum Werden einer modernen Großstadt, Köln 2010, S. 45-63.

Schäpfke, Werner / Kier, Hiltrud (Hg.):
Die Kölner Ringe: Geschichte und Glanz einer Straße, Köln 1987.

Siekmann, Kurt (Bearb.):
Recklinghausen in alten Ansichten. Zaltbommel / Recklinghausen, 2. Aufl., 1988.

Stoob, Heinz:
Die Stadt: Gestalt und Wandel bis zum industriellen Zeitalter, Köln / Wien 1974.

Stübben, Hermann Josef:
Der Städtebau, in: Handbuch der Architektur, 4. Teil, 9. Halbband, Darmstadt 1890.

Verein für Orts- und Heimatkunde Recklinghausen e.V. (Hg.):
Der historische Wallring in Recklinghausen (Recklinghäuser Stadterkundungen III), Recklinghausen 2011.

Walter, Karin:
Die Ansichtskare als visuelles Massenmedium, in: Schund und Schönheit. Populäre Kultur um 1900, hg. von Kaspar Masse und Wolfgang Kaschuba, Köln / Weimar / Wien 2001, S. 46-61.

Weber, Bruno:
Rund um die Welt in Photochrom, in: Max Mittler (Hg.): Deutschland um die Jahrhundertwende, Zürich 1990, S. 145–150.

