

— 50 —
H. S. I.

Fragen an die Heimat

Herausgegeben
vom Deutschen Bund für Erziehung und Unterricht
Ortsgruppe Hamburg
3. Heft

Das Entstehen einer Großstadt-Straße

(Der Mönckebergstraßen-Durchbruch)

Von
Fritz Schumacher

Mit Bildern

Georg Westermann, Braunschweig und Hamburg

9.004
2.
Expl.

Schumacher
, Fritz

Das Entstehen einer
Großstadtstraße - ; Der
Mönckebergstraßen-Durchbruch

Das Entstehen einer Großstadt-
Straße
(Der Mönckebergstraßen-Durchbruch)

Fritz-Schumacher-Institut Bibliothek
Datum: 29.6.04
Signatur: 9.004

2. Expl.

Fragen an die Heimat

Herausgegeben vom Deutschen Bund für Erziehung und Unterricht
Ortsgruppe Hamburg

3. Heft

Das Entstehen einer Großstadt-Straße

(Der Mönckebergstraßen-Durchbruch)

Von
Fritz Schumacher

2. Auflage

1923

Georg Westermann, Braunschweig und Hamburg

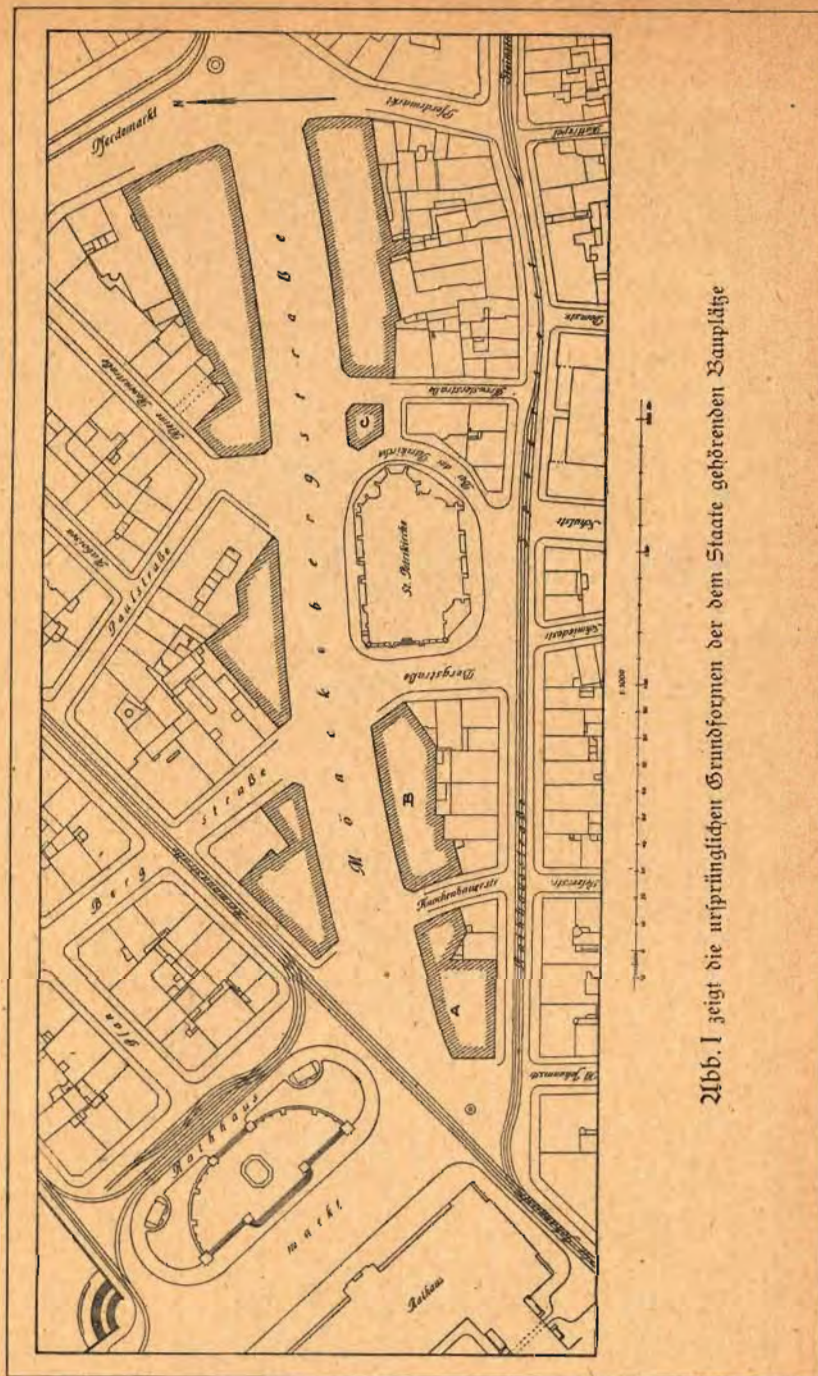


Abb. I zeigt die ursprünglichen Grundformen der dem Staate gehörenden Baupläne

Wenn das Wachstum einer Großstadt ein gewisses Maß übersteigt, pflegt der Augenblick zu kommen, wo sie dem Bedürfnis ihrer Entfaltung nicht mehr dadurch genügen kann, daß sie immer neue Ringe um den alten Kern ihres Lebenskörpers legt. Die Bedingungen, aus denen heraus dieser Kern einst seine Gestalt erhielt, sind so fremd und andersartig geworden, daß man nicht mehr allein am alten Organismus anbauen, sondern daß man ihn selber gleichsam umbauen muß. Man ist gezwungen, die Fessel, die das Alte zu bilden beginnt, gewaltsam zu sprengen.

Einige unserer deutschen Residenzstädte sind in der glücklichen Lage, daß die prunkhafte Baugesinnung, welche die Fürsten der Barockzeit zu beherrschen pflegte, das aus repräsentativen und ästhetischen Gründen vorweggenommen hat, was wir heute aus dem nüchternen Zwang der Verkehrsrücksichten zu leisten gezwungen sind: das Schaffen großer, befreiender Andern, die dem Gassengewirr, das den mittelalterlichen Kern alter Kulturstätten auszumachen pflegt, einen klaren, einfachen Abfluß geben. In dieser Lage sind alte Handelsstädte wie Hamburg nicht. Es liegt in der Natur ihrer bürgerlichen Verfassung, daß hier niemals ein absolutistischer Wille hervortreten konnte, der das engverknöte Netz des Werdenden durch große, neue Linien unterbrach; wo nicht die zufällige Gewalt großer Brände die Straßen niederlegte, da spann sich dieses Netz ungestört in seinen alten Maschen fort, und diese Maschen mußten naturgemäß zu eng werden.

Der Gang der Entwicklung wollte, daß gerade der hauptsächlichste Teil des alten Hamburg, das der große Brand von 1842 verschonte, der Teil, den die Kirchspiele St. Jacobi und St. Petri umfassen, sich zwischen zwei Punkte schob, die in immer stärkerem Maße Brennpunkte des neuen Hamburger Lebens wurden: der Rathausmarkt und der Hauptbahnhof. Das Gewirr kleiner Gassen, das sich zwischen diesen beiden Punkten ausbreitete, war auf die Dauer unhaltbar, und so war es nach Vollendung des neuen großen Hauptbahnhofs eine natürliche folgererscheinung, daß man beschloß, diesen Verkehrsmittelpunkt und das Rathaus mittels eines großen Straßendurchbruchs miteinander zu verbinden und damit einen weiteren Abschnitt des großen Sanierungswerkes zu beginnen, das nach der Cholera in Angriff genommen wurde.* Der Antrag vom 9. Oktober 1905 forderte allein für den Straßenbau mit seinem Sielen und Leitungen 1 460 000 Mark; für Grundstücksankäufe außerdem 286 16 600 Mark.

* Vergleiche Schumacher, Hamburger Wohnungspolitik von 1818 bis 1919 (Verlag Friedrichsen, Hamburg).

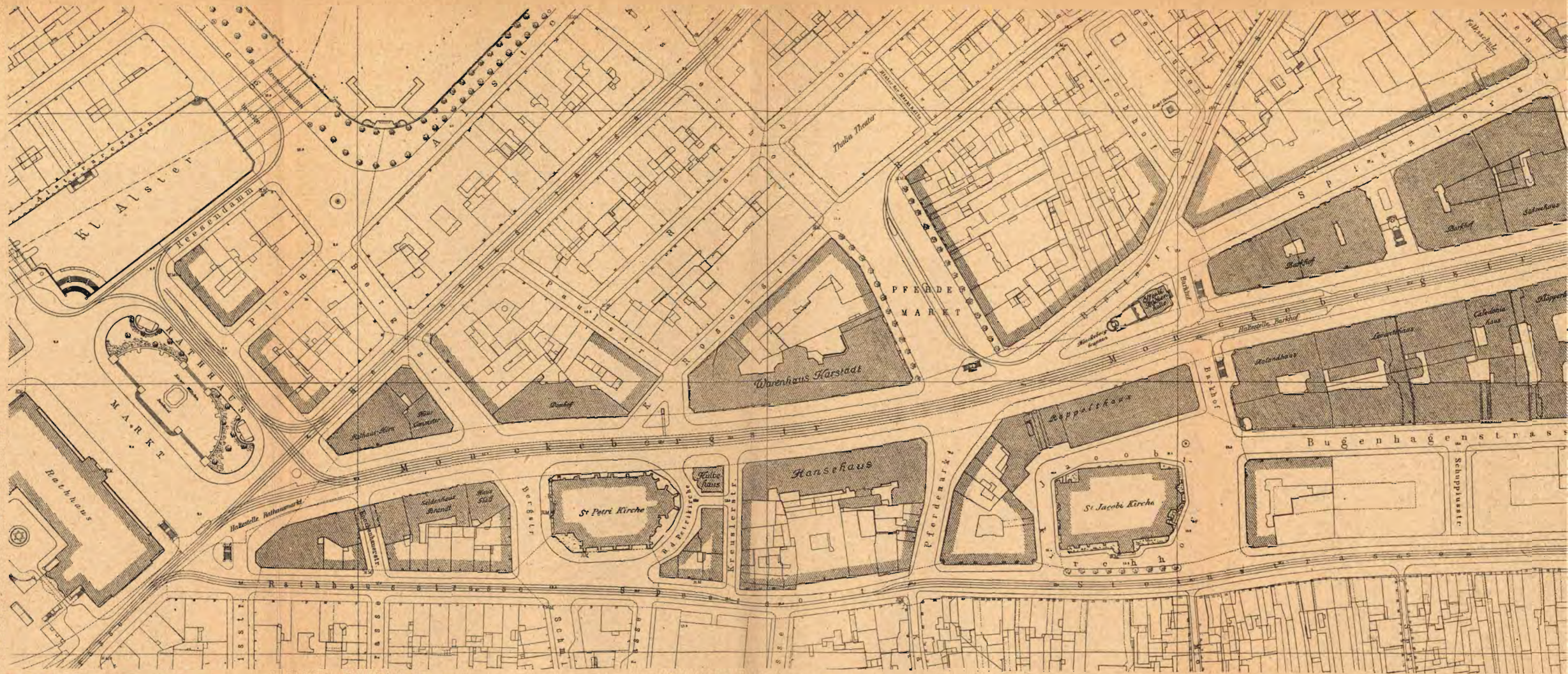


Abb. 12 zeigt die ausgeführte Straße. (Die Baublöcke des Durchbruchs sind dunkel angelegt.)

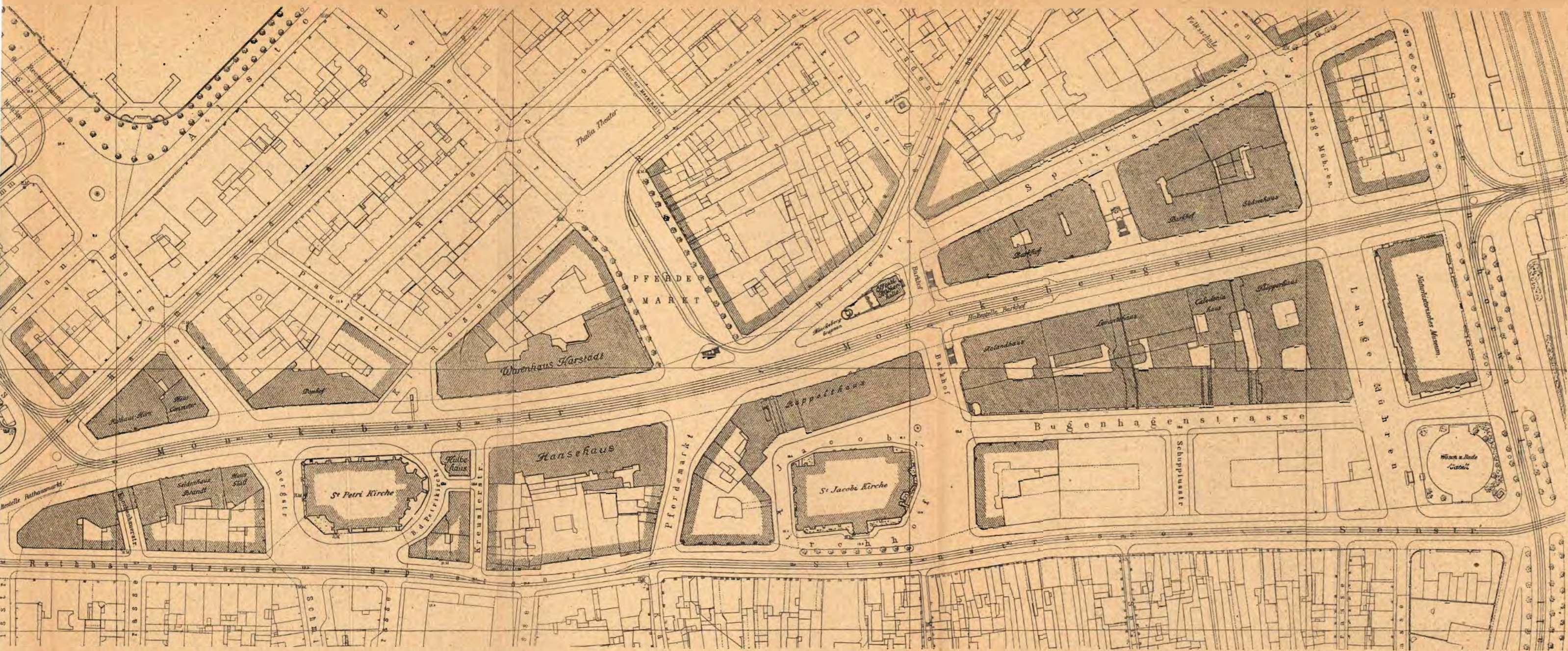


Abb. 1a zeigt die ausgeführte Straße. (Die Baublöcke des Durchbruchs sind dunkel angelegt.)

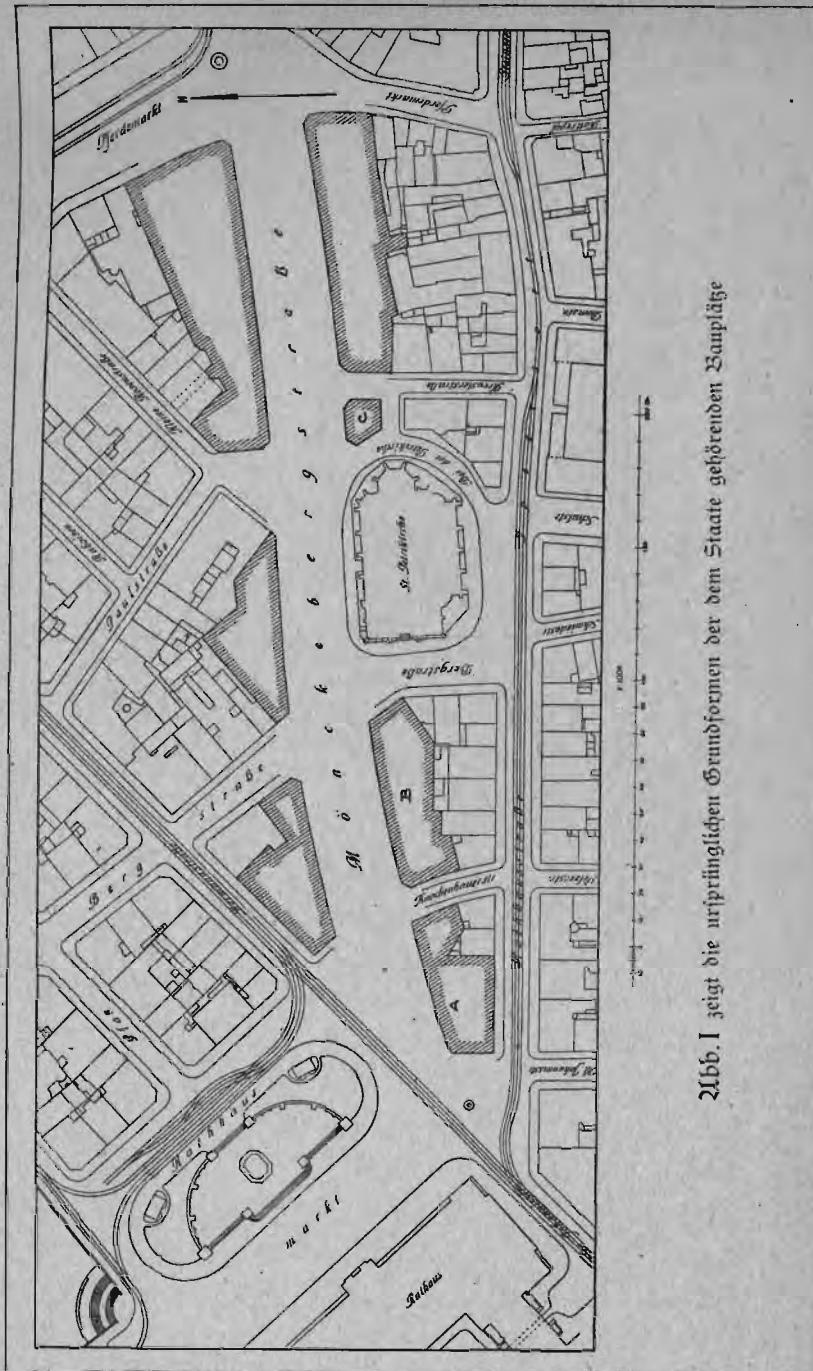


Abb. I zeigt die ursprünglichen Grundformen der dem Staate gehörenden Baupläge

Wenn das Wachstum einer Großstadt ein gewisses Maß übersteigt, pflegt der Augenblick zu kommen, wo sie dem Bedürfnis ihrer Entfaltung nicht mehr dadurch genügen kann, daß sie immer neue Ringe um den alten Kern ihres Lebenskörpers legt. Die Bedingungen, aus denen heraus dieser Kern einst seine Gestalt erhielt, sind so fremd und andersartig geworden, daß man nicht mehr allein am alten Organismus anbauen, sondern daß man ihn selber gleichsam umbauen muß. Man ist gezwungen, die Fessel, die das Alte zu bilden beginnt, gewaltsam zu sprengen.

Einige unserer deutschen Residenzstädte sind in der glücklichen Lage, daß die prunkhafte Baugesinnung, welche die Fürsten der Barockzeit zu beherrschen pflegte, das aus repräsentativen und ästhetischen Gründen vorweggenommen hat, was wir heute aus dem nüchternen Zwang der Verkehrsrücksichten zu leisten gezwungen sind: das Schaffen großer, befreiender Andern, die dem Gassengewirr, das den mittelalterlichen Kern alter Kulturstätten auszumachen pflegt, einen klaren, einfachen Abfluß geben. In dieser Lage sind alte Handelsstädte wie Hamburg nicht. Es liegt in der Natur ihrer bürgerlichen Verfassung, daß hier niemals ein absolutistischer Wille hervortreten konnte, der das engverknötete Netz des Werdenden durch große, neue Linien unterbrach; wo nicht die zufällige Gewalt großer Brände die Straßen niederlegte, da spann sich dieses Netz ungestört in seinen alten Maschen fort, und diese Maschen mußten naturgemäß zu eng werden.

Der Gang der Entwicklung wollte, daß gerade der hauptsächlichste Teil des alten Hamburg, das der große Brand von 1842 verschonte, der Teil, den die Kirchspiele St. Jacobi und St. Petri umfassen, sich zwischen zwei Punkte schob, die in immer stärkerem Maße Brennpunkte des neuen Hamburger Lebens wurden: der Rathausmarkt und der Hauptbahnhof. Das Gewirr kleiner Gassen, das sich zwischen diesen beiden Punkten ausbreitete, war auf die Dauer unhaltbar, und so war es nach Vollendung des neuen großen Hauptbahnhofs eine natürliche Folgeerscheinung, daß man beschloß, diesen Verkehrsmittelpunkt und das Rathaus mittels eines großen Straßendurchbruchs miteinander zu verbinden und damit einen weiteren Abschnitt des großen Sanierungswerkes zu beginnen, das nach der Cholera in Angriff genommen wurde.* Der Antrag vom 9. Oktober 1905 forderte allein für den Straßenbau mit seinen Seelen und Leitungen 1 460 000 Mark; für Grundstücksankäufe außerdem 28 616 600 Mark.

* Vergleiche Schumacher, Hamburger Wohnungspolitik von 1818 bis 1919 (Verlag friedrichsen, Hamburg).

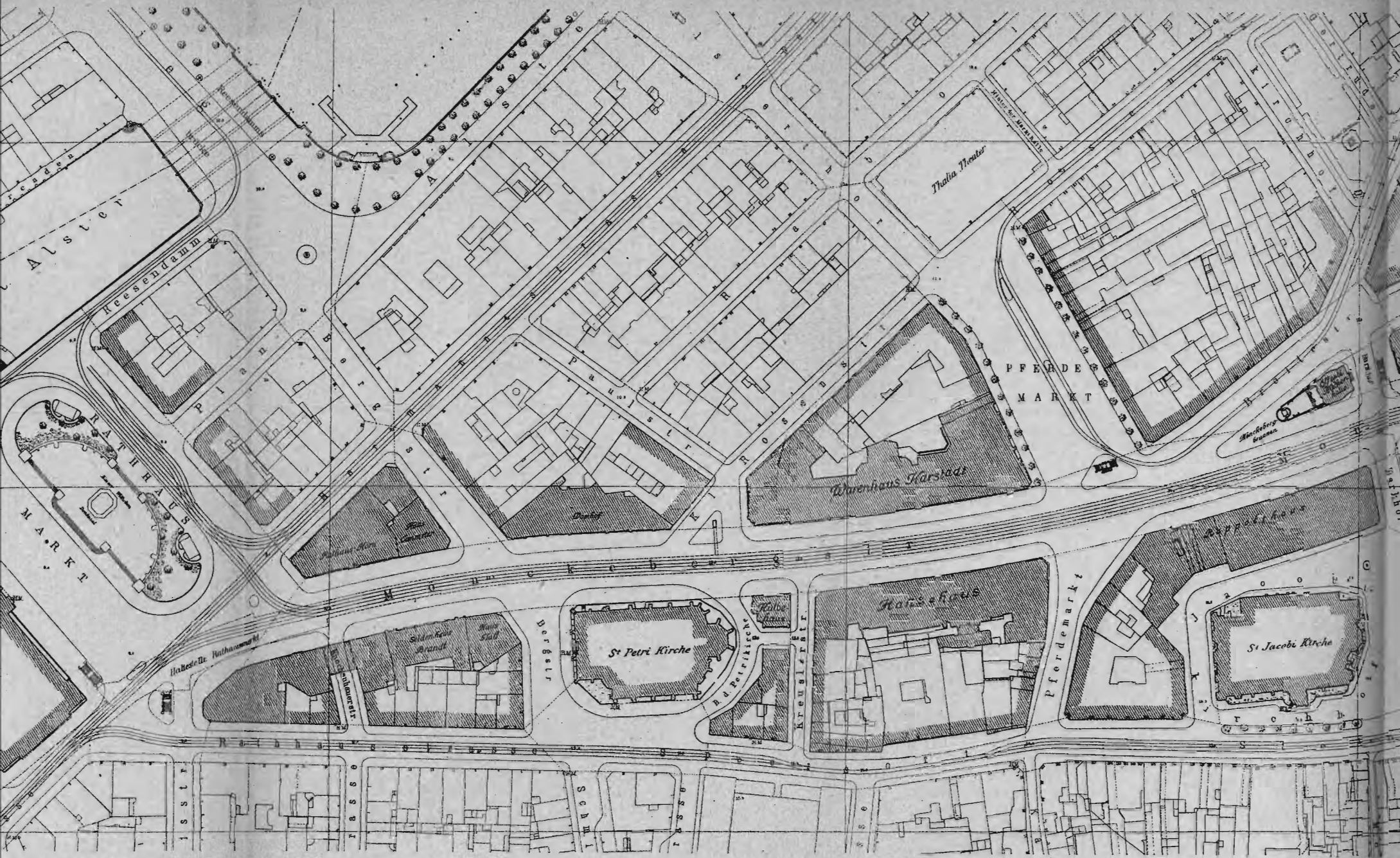


Abb. 1a zeigt die ausgeführte Straße. (Die Baublöcke des Durchbruchs sind dunkel angelegt.)

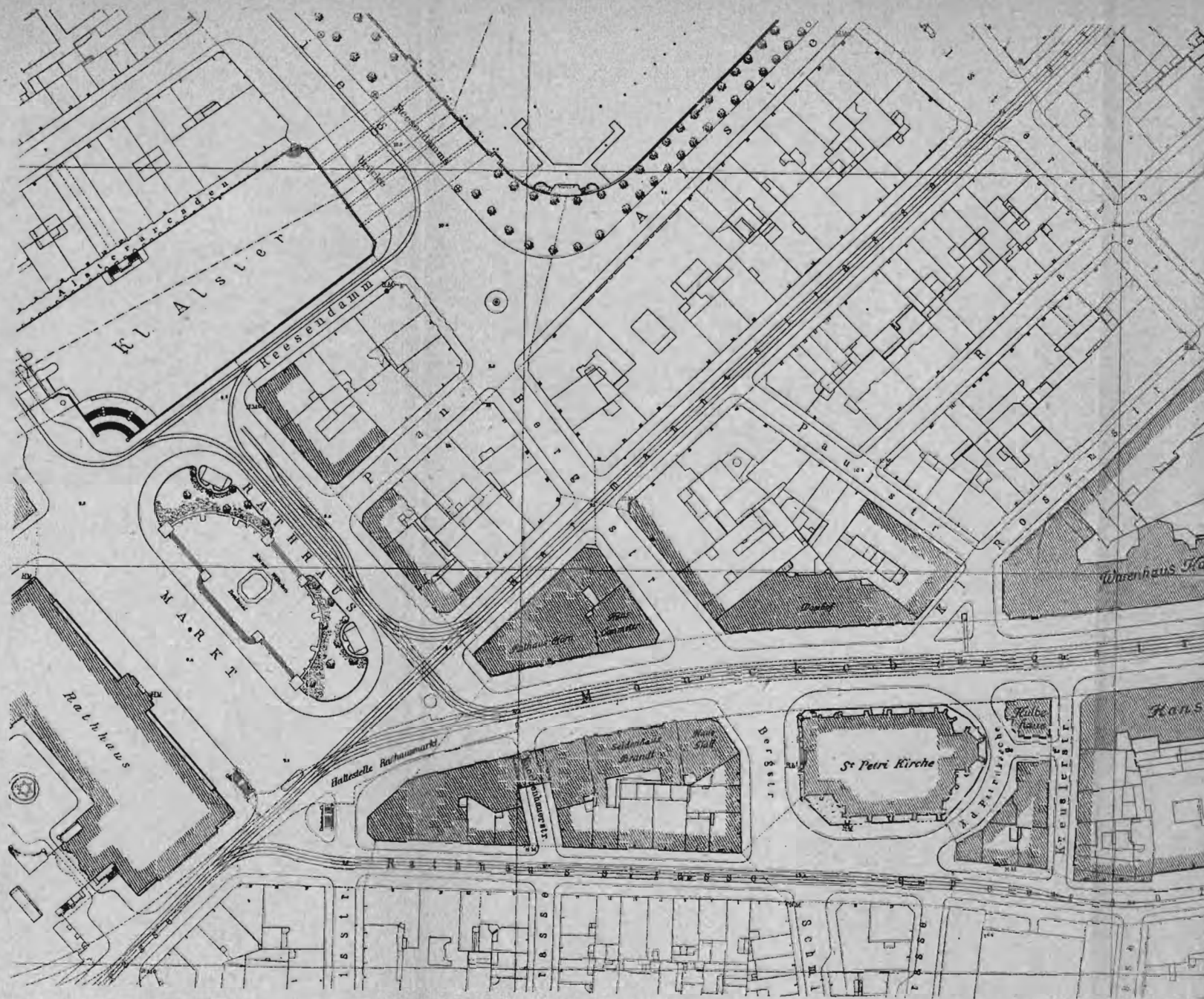


Abb. 1a zeigt die ausgefüllte

Der Zug dieses 29 m breiten Durchbruchs begann auf der Rückseite des Bahnhofs, in der Fortsetzung der „Großen Allee“, führte an zwei alten Hamburger Kirchen vorbei, den Kirchen St. Jacobi und St. Petri, und mündete schräg in die südöstliche Seite des Rathausplatzes. Er wurde in seiner vom Ingenieurwesen der Stadt festgelegten Hauptlinie wesentlich bestimmt durch etwas Unsichtbares, nämlich durch den Verlauf, den die Untergrundbahn, die sich in schwieriger Trasse unter der Börse durchgearbeitet hat, von hier aus bis zum Bahnhof nehmen mußte. Ihr Tunnel liegt mitten unter der Achse der neuen Straße und wurde gleichzeitig mit dem Straßenkörper ausgeführt.

Als Hamburg sich an die Durchführung dieser großen Aufgabe heranmachte, die seinem Gesicht auf alle Fälle einen maßgebenden Zug aufprägen mußte, war es sich über die Verantwortung klar, die diese Aufgabe mit sich brachte. Es war grausam gewarnt worden durch das Ergebnis eines anderen großen Durchbruchs, den es kurz vorher in Form der Kaiser-Wilhelm-Straße vom Platz des Oberlandesgerichts aus in den Stadtkern gemacht hatte. Hier war, nachdem man den Straßenzug festgelegt hatte, die architektonische Entwicklung sich selber überlassen worden, und was daraus entstanden ist, vermag man wohl nur mit lebhaftem Schrecken zu betrachten. Nicht bloß, daß ein buntes Gemisch meist unreifer architektonischer Gebilde nebeneinander aufwuchs, und daß die einzelnen Bauten ohne Rücksicht auf die Anschlüsse an den Nachbarbau wie Feinde nebeneinanderstehen, nein, es blieben auch einzelne Lücken in der Straßenwand übrig, die sich als unbebaubar erwiesen, da bei dem rein privaten Gang der Dinge eine systematische Verkopplung der Grundstücksreste, welche der Durchbruch übrigließ, nicht stattgefunden hatte.

Aus diesen trüben Erfahrungen heraus folgerte man jetzt drei Maßregeln. Die erste bestand in dem Ankauf der die Straßen begrenzenden Grundstücke durch den Staat; das war unbedingt nötig, denn die Bauplätze längs der neuen Straßengrenze bestanden aus den Resten zahlloser kleiner Parzellen, die, sich selber überlassen, zu den wunderlichsten baulichen Gebilden geführt haben würden. Sie konnten nunmehr zu großen zusammenhängenden Bauplätzen vereinigt werden, so daß die Gewähr des Zusammenhanges der Bebauung und die Möglichkeit, die Größe der Bauplätze zu bestimmen, gegeben war. Die zweite bestand in der Festlegung bestimmter Verkaufsbedingungen durch die fachmännischen Organe der Baudeputation. Die dritte endlich bestand in der Einsetzung einer Kommission zur Beratung und Überwachung der architektonischen Einzeldurchführung des großen neuen Unternehmens. Sie wurde zusammengesetzt aus den drei technischen Fachleuten der Behörden: dem Baupolizeidirektor, dem Baudirektor für das Hochbauwesen und dem Oberingenieur (Leiter des Ingenieurwesens), sowie aus zwei Fachleuten, die der Architekten- und Ingenieurverein zu wählen hatte (Architekt Löwengard und Grell). Ihren Vorsitz übernahm der Präses der Finanzdeputation, Senator Dr. Diesel, und neben



Abb. 2. Versmannhaus am Rathausmarkt
(Architekt Rambow und Solf)

ihm gehörten ihr zwei weitere Laienmitglieder der Finanzdeputation und ein Laienmitglied der Baudeputation an.

Nun könnte man im ersten Augenblick meinen, damit wäre für die Gestaltung der Frage ein Idealreich freier Betätigung geschaffen, in dem ein führender Wille sein Ziel mühelos hätte verwirklichen können; das würde aber einen recht falschen Begriff geben. Auf dieser Grundlage mußte innerhalb eines Zwanges gearbeitet werden, der einschneidende Maßnahmen gewaltsamer Art von vornherein ausschloß. Er bestand darin, daß die Finanzdeputation, um den staatlichen Finanzierungsplan, auf dem das ganze große Unternehmen beruhte, zur Durchführung bringen zu können, die Plätze nur ohne wesentliche Beschränkungen verkaufen konnte. Es mußte dem Käufer im wesentlichen freistehen, aus ihnen restlos alles herauszuholen, was das Baupolizeigesetz gestattet. Wer aber das bauliche Getriebe der Großstadt mit all den Schlichen und seltsamen Methoden, die sich im Kampf gegen die Bestimmungen des Baupolizeigesetzes herausgebildet haben, kennt, der weiß, was das bedeutet.

Neben dieser grundsätzlichen Behinderung aber bot die Aufgabe noch besondere individuelle Schwierigkeiten, die schwer zu überwinden waren. Da war zunächst der Umstand, daß allerlei alte, nicht von der Umgestaltung berührte Bestandteile in das neue Straßenbild eingriffen, Plätze und Platzfragmente, Nebenstraßen und vor allem ehrwürdige Kirchenbauten, die ihre Ansprüche stellten oder die Gefahr heraufbeschworen, das Bild bunt und wirr zu machen. Dazu kam als Zweites, daß die Bauplätze, die beim Zusammenlegen der staatlich aufgekauften

Grundstücke entstanden, die unnatürlichsten Formen zeigten; sie liefen aus in spitzen Winkeln und erweiterten sich in seltsamen Zipseln. Manchmal aber blieb auch zwischen den Straßen nur ein winziger Bauplatz als zufälliger Rest zurück. Das waren bauliche Grundlagen, die, wenn sie dem Prinzip restloser Raumaussnutzung versielen, das die ungeheuerlichen Grundstückspreise dieser Gegend erforderten, zu den buntesten und unnatürlichsten Gestaltungen unweigerlich führen mußten. Und endlich wurde diese Gefahr der Unruhe und Zerrissenheit noch sehr wesentlich gesteigert durch einen Umstand, den der Beschauer bei der fertigen Straße kaum bemerkt, der aber den Gestaltenden ganz besonders viel Kopfzerbrechen gemacht hat: die Straße hat eine sehr erhebliche Steigung, und das ergab beim Nebeneinander großer Häuser lauter ungleiche Eagen der Hauptgesimse, sobald der Besitzer die baupolizeilich gestattete Höhe für die Frontentwicklung seines Bauwerks ausnützen wollte. Das war aber eine selbstverständliche Forderung, und so mußte man bei nebeneinanderliegenden Gebäuden stets mit einem Springen sämtlicher Gesimslagen, mit ungedeckten Zwischenmauern und mit abgerissenen, nicht zueinander passenden Firmlinien rechnen.

Es liegt auf der Hand, daß die Forderungen, welche diese drei in den Vorbedingungen der Aufgabe liegenden hindernden Eigentümlichkeiten mit sich brachten, in einem schroffen Widerspruch standen zu jener ersten Forderung einer unbehinderten Ausnutzung aller baupolizeilich gestatteten Möglichkeiten, denn wenn sich innerhalb dieser Möglichkeiten schon im Rahmen des normalen einzelnen Bauplatzes die gefährlichsten Verzerrungen zu zeigen pflegen, so mußte das bei diesen unnormalen Vorbedingungen noch weit stärker hervortreten. Vor allem aber wird manches, was durchaus einwandfrei ist, wenn man einen Bau für sich allein betrachtet, ein schwieriges Problem, sobald man ihn im Zusammenhang mit den Nachbarn ins Auge faßt.

So entstanden in der Kommission gar verwickelte Aufgaben, und die Mittel, mit denen sie diese lösen konnte, lagen weniger in dem einfachen Apparat diktatorischer Zwänge als in der individuellen Arbeit kollegialer Beeinflussung der an der Straße bauenden Architekten. Wenn man sie hier dazu brachte, zugunsten der Allgemeinheit etwas von ihren verbrieften Rechten fahren zu lassen, so mußte man versuchen, ihnen dort als Ersatz zu einem kleinen Vorteil zu verhelfen. Mit einem Worte: so groß die Macht der Kommission im ersten Augenblick erscheinen mag, — das Mittel, mit dem sie in Wahrheit nur arbeiten konnte, lag doch lediglich in der Fähigkeit, den Bauenden von der Zweckmäßigkeit einer Maßnahme, die man verfolgte, zu überzeugen.

So bildete sich denn in der Arbeit der Kommission schnell die Gewohnheit heraus, daß für jedes Bauvorhaben zwei Referenten ernannt wurden, die gleichsam als vermittelnde Unterhändler zwischen dem Bauenden und der Kommission standen. Als der eine dieser Referenten wurde ständig der Baudirektor für das Hochbauwesen ernannt, während die Rolle des anderen zwischen den beiden Privatarchitekten wechselte



Abb. 5. Überbauung der Knochenhauerstraße

Wenn ein Projekt in die Beratung der Kommission kam, war stets schon eine lebhafteste Vortätigkeit mit den Referenten vorangegangen, und so löste sich die strenge Maschinerie des Gesetzes schließlich in eine kollegial beratende Betätigung auf, eine Umformung, die wohl bei allen Einrichtungen solcher Art die erste Vorbedingung einer gedeihlichen Wirksamkeit sein dürfte. Gesetzliche Rechte und Bestimmungen bilden für die schwierigere Form städtebaulichen Entstehens nur den Boden

der Arbeit, nicht das eigentliche Instrument, mit dem man wirken kann; das muß als bewegliches Etwas jedesmal neu und jedesmal anders nach individuellem Ermessen geschliffen werden.

* * *

Um nun die städtebauliche Einzelarbeit an der Durchführung der Mönckebergstraße etwas genauer betrachten zu können, ist es vielleicht der Fülle schwer deutbarer Einzelheiten gegenüber am klärendsten, wenn wir einige der Maßnahmen näher ins Auge fassen, die gegenüber jenen drei Gruppen besonderer Schwierigkeiten angewandt sind. Als erstes hoben wir die schwerwiegenden Forderungen hervor, die im schon Bestehenden lagen. Von ihnen muß zuerst gesprochen werden, denn sie führten zu verschiedenen Ausnahmen von dem eben gekennzeichneten Standpunkt. Durch die Zwänge, die aus bedeutsamem Vorhandenen hervorgingen, ergaben sich einzelne Punkte in der Straße, die innerhalb der Bedingungen, welche die Freiheiten des Baupolizeigesetzes gaben, nicht zu lösen gewesen wären. Die regulären Machtbefugnisse der Kommission genügten hier nicht; es bedurfte weitergehender, seitens der staatlichen Organe ausgearbeiteter und festgelegter Sonderbestimmungen, die in die Verkaufsbedingungen aufgenommen wurden.

Diejenige Stelle, an der Vorhandenes und Neues am stärksten eine ausgleichende Hand verlangten, war der Endpunkt der neugeschaffenen Linie, der Punkt, wo sie in den Hamburger Rathausmarkt einmündet. Dieser Platz des Rathauses ist schon an sich ein recht unruhiges, von zahlreichen Unterbrechungen gefährdetes Gebilde; jetzt drang in seine eine Ecke der Durchbruch einer 29 m breiten Straße ein und drohte die Wirkung der einen Schmalwand gleichsam wegzufressen. Es galt, alles zu tun, um hier gegenüber der gewalttätigen Diagonale der eindringenden Straße die geschlossene Wirkung und den Eindruck eines inneren Zusammenhanges mit der Form des Marktes aufrechtzuerhalten. Die Schwierigkeit lag nicht nur in der schräg in die Wandung des Platzes einschneidenden neuen Straßenwand; sie wurde verstärkt dadurch, daß am Rathausplatz eine nur geringe Baumasse übrigblieb, da dicht hinter den Resten der Platzwand die Rathausstraße schräg in den Baublock hereinläuft; endlich aber wurde dieser kulisshenart schmale, spitz zulaufende Block auch noch unmittelbar an der Grenze des Rathausplatzes durch eine Querstraße, die Knochenhauerstraße, durchschnitten. (Vgl. Abb. 1, Block A und B.)

Am Markte drohte somit eine schwer ausbildbare, unbestimmte Insel zurückzubleiben, die in keiner inneren Beziehung zu den Gesetzen des Platzes stand. Um die Maßnahmen zu studieren, die gegen all diese Gefahren zu treffen waren, wurde vom Hochbauwesen ein generelles Vorprojekt ausgearbeitet und aus diesem gewisse maßgebende Richtlinien abgezogen, die für die Verkaufsbedingungen bestimmend waren. Sie liefen im wesentlichen auf folgendes hinaus: Der Grundriß des in den Rathausmarkt hereinzüngelnden Baublocks wurde so gestaltet, daß



Abb. 4. Hulbehaus an der Petrikirche
(Arch. Grell)

seine eine Seite die Normalrichtung des Rathausplatzes aufnahm und sich somit am Ende der Straße ein Baukörper bilden mußte, der sich mit seinen Achsen und mit der Form seines Daches in die Achsen des Platzes einstellte. Dadurch wurde erreicht, daß dieses für die Gliederung der ineinanderfließenden Räume so besonders wichtige Bauwerk nicht wie eine unbestimmte körperlose Kulisse wirkte, und daß wenigstens ein Stück der regulären Wand des Rathausmarktes erhalten blieb. (Vgl. den Gesamtplan, der die Ausführung der Straße darstellt.) Für die architektonische Ausbildung wurde die Hauptgesimslage entsprechend der rings um den Platz laufenden Hauptgesimse festgelegt; ebenso unterlag der Verlauf des Dachfirstes festen Bestimmungen, und das Dach selbst durfte einen vorgeschriebenen, für die einzelnen Trakte des Gebäudes abgestuften Maximalquerschnitt nicht überschreiten. (Abb. 2) Für den Grundriß der Baumasse wurde ein Vorschlag gemacht, dessen Vor- und Rücksprünge auf Grund späterer Vereinbarungen beweglich blieb, denn es war überall das Bestreben, die notwendig erscheinenden Beschränkungen möglichst elastisch zu halten. Von besonderer Bedeutung aber war endlich noch eine Vorschrift, die dahin ging, die den Block zerlegende

Mündung der Knochenhauerstraße mit einem Bogen zu überspannen, so daß das wichtige Ziel erreicht wurde, die Platzwand undurchbrochen in großem, zusammenhängenden Zug in die Mönckebergstraße zu überführen. Das gab gegenüber der Zerrissenheit, die hier drohte, die nötige Ruhe, zugleich aber auch ein höchst dankbares, städtebauliches Motiv. Dieser mächtige Bogen, dessen Scheitel 8 m hoch liegt und dessen Spannweite 12 m beträgt, gibt der unscheinbaren Straße, von beiden Seiten aus betrachtet, ein ausgeprägtes Gesicht. (Abb. 3) Daß dadurch zugleich dem Staate an dieser kostbaren Stelle nicht unerheblicher Ausraum gewonnen wird, sei nur nebenbei erwähnt.*

Ähnliche Sonderbestimmungen wurden aus einem Vorprojekt des Baudirektors auch für zwei andere, besonders verantwortungsvolle Plätze gezogen.

Der eine war ein kleiner, unregelmäßig umgrenzter Block, der als willkürlich geformtes Überbleibsel zwischen vorhandenen Straßenzügen an der Petrikirche zurückblieb. (Vgl. Abb. 1, Block C.) Dieser Punkt schien in doppeltem Sinne wichtig. Es war nicht nur nötig, daß hier unmittelbar neben der ehrwürdigen Kirche ein an sich gutes, wohlproportioniertes Gebilde entstände, sondern darüber hinaus hatte dieser Block auch noch die wichtige weitere Aufgabe zu erfüllen, eine Art ausgleichenden Übergang zwischen der Wirkung des alten Gotteshauses und den Riesenbauten der Kontorhäuser zu schaffen, die hier in der vollen erlaubten Hauptgesimshöhe von 24 m an seinen Chor heran drängten. Die Erfüllung beider Forderungen war ausgeschloffen, wenn man hier eine Bebauung innerhalb der gewöhnlichen baupolizeilichen Grenzen zuließ; dann mußte ein unklar umgrenzter, turmartig überhöhter Baukörper entstehen, der alles ringsum verstoßt haben würde. So wurde denn auch hier die Baugruppe sowohl in ihrer Grundrissgliederung als auch in den charakteristischen Maßen und Höhenlagen ihres Aufbaues festgelegt, nachdem sie durch ein solches Vorprojekt abgestimmt war. Innerhalb dieses Schemas wurde aber wieder für möglichste Bewegungsfreiheit etwaiger individueller Absichten gesorgt. (Abb. 4)

Ein dritter solcher besonders gefährdeter Punkt ergab sich beim Zusammenschchnitt der Mönckebergstraße mit der Spitalerstraße. Die beiden breiten Straßenzüge und dazu noch der schmalere Zug der Lilienstraße laufen hier in spitzen Winkeln zusammen und schneiden dabei einen schmalen, zungenförmigen Baublock aus, der alle Merkmale des „Verlegenheitsdreiecks“ an sich trägt. Auch hier wäre ein unerträglicher Eindruck entstanden, wenn man den Platz, wie ursprünglich beabsichtigt, regulärer Bebauung preisgegeben hätte. Es galt, ihm durch geeignete Beschränkungen nach Möglichkeit seinen Verlegenheits-eindruck zu nehmen und aus der Not womöglich eine Tugend zu machen.

* Als Beispiel für die Behandlung der Verkaufsbedingungen sind in der Anlage die Bedingungen für den Eckplatz in vollem Umfange wiedergegeben.



Abb. 5. Volks-Lesehalle mit Mönckebergbrunnen
(Arch. Schumacher)

Hierfür lagen wieder Vorstudien des Baudirektors vor, die er in diesem Falle selber zur Ausführung brachte. Es war klar, daß hier kein Gebäude von der an sich erlaubten Höhengröße der umgebenden Bauweise hingesezt werden konnte. Es würde in seiner spitzen Körperlosigkeit ein heruntergekommener Verwandter des grotesken „Bügelisen“-Bauwerks in Newyork geworden sein. Ebenfowenig konnte man ein den unregelmäßigen Umriß ausnuzendes, malerisch gruppiertes Bauwerk in der Art des neben der Petrikirche errichteten kleinen Hauses gebrauchen, es würde als Mittelpunkt der umgebenden Riesengebäude wie eine seltsame Spielerei gewirkt haben. Es mußte vielmehr ein regelmäßiges Etwas von völlig anderem Verhältnis und völlig anderem Typus als die ringsum stehenden Kontorhäuser entstehen. Nur der Kontrast konnte hier über den Eindruck der Verlegenheit etwas hinwegführen.

Dieses Ziel ist dadurch zu erreichen versucht, daß mit dem hier entstehenden Bauwerk die Lösung des Denkmals verbunden ist, das dem Bürgermeister gemäß einer privaten Stiftung errichtet werden sollte, nach dem die Straße benannt ist. (Vgl. Gesamtplan) Dieses Denkmal, das an die Spitze der langgestreckten Insel gestellt wurde, ist so mit dem dahinterliegenden Bauwerk verbunden, daß das Ganze zu einer untrennbaren Einheit verwächst. (Abb. 5) Das eigentliche Erinnerungsmal ist in Form eines von einem Löwen gekrönten Brunnens gedacht, der aus einem hohen, reichverzierten Pylonenaufbau besteht, an dem das Wasser in zwei flachen Becken herunterrieselt. Dieser vom Bildhauer Georg Wrba modellierte Brunnen verwächst mittels einer erhöhten steinernen Terasse

mit einem niedrigen, regelmäßigen Bau, dessen offene Säulenhalle gleichsam die Rückwand des Brunnens bildet. Das kleine Gebäude, das durch ein flaches Dach abgeschlossen wird, dient dem Zwecke einer öffentlichen Bücherhalle. Diese regelmäßige Anlage täuscht wenigstens etwas über die Willkür des unveränderlichen Straßenzuschnitts hinweg, wenn auch eine volle Befriedigung bezüglich der Achsen, in denen die verschiedenen Bauten an dieser Stelle zueinander liegen, angesichts des Vorhandenen nicht mehr zu erzielen war.

So lagen also durch die besonderen Bestimmungen, die einzelnen schwierigen Punkten staatsseitig auferlegt waren, gewisse Vorarbeiten vor, die der Kommission die Unterlagen ihrer kritischen und beratenden Tätigkeit gaben und Lösungen vorbereiteten, die sie durch ihre eigenen Machtbefugnisse nicht selber hätte erreichen können. Sie hatte trotzdem Mühe genug, jener weiteren Schwierigkeiten Herr zu werden, die einerseits in den Erscheinungen liegen, zu denen das begreifliche Streben einer möglichststen Ausnutzung aller baupolizeilich gestatteten Rechte führen kann, die aber andererseits vor allem in den erst bereits angedeuteten beiden Erschwerungen begründet waren, die sich aus den zerrissenen Bauplatzformen und dem starken Straßengefälle ergaben.

Diese Schwierigkeiten kamen in besonderem Maße bei der Ausbildung der Dächer zum Vorschein. Es liegt auf der Hand, daß es außerordentlich schwer ist, auf ganz willkürlich zugeschnittenen Plätzen auch nur zu leidlich organisch wirkenden Dachentwicklungen zu kommen. Es wäre sehr viel leichter gewesen, die Mönckebergstraße mit flachgedeckten Gebäuden zu lösen, bei denen der Architekt über die kubischen Formen, die er entwickelt, nicht wie bei sichtbaren geneigten Dächern äußere Rechenschaft zu geben hat, weil er nur die umhüllenden Flächen seiner Umfassungsmauern in der Straßenzeile zu zeigen braucht. Eine solche Absicht wäre aber aus rein praktischen Gründen niemals durchzusetzen gewesen, denn sie hätte für den Bauenden einen Verzicht auf Raumausnutzung bedeutet, der sich auf unabsehbare Verluste beziffert haben würde. Gerade das Dach bietet nach dem jetzigen Baupolizeigesetz Ausnutzungsmöglichkeiten, auf denen bei manchen der ausgeführten Projekte angesichts der außerordentlichen Bodenpreise, die sich an manchen Stellen um rund 1000 Mark für den Quadratmeter bewegten, die Rentabilitätsmöglichkeit beruhte.

Nach Vollendung der Mönckebergstraße sind einzelne Entwürfe veröffentlicht worden, welche Teile der Straße mit dachloser Architektur zeigen und durch die straffen Horizontalen, die als Bindung aller auseinanderstrebenden Momente wirken, eine bestechende Ruhe in das Bild bringen. Sie sind irreführend, denn sie sind vom Architekten nie wirklich verfolgt und deshalb auch der Kommission niemals vorgelegt worden; sie würden, so viele ästhetische Bequemlichkeiten mit ihnen verbunden sind, aus wirtschaftlichen Gründen wohl niemals in Frage kommen können, solange das Baupolizeigesetz auf der Fundamentalregel beruht, daß aufsteigende Wände nur bis zu 24 m Höhe gebaut werden dürfen,



Abb. 6. Rappolthäuser am Jacobikirchhof
(Arch. Höger)

dann aber ein mit Ausbauten versehenes Dach in einem bestimmten Winkel darüber errichtet werden darf. Aus dieser Bestimmung, nicht etwa aus irgendwelchen ästhetischen Liebhabereien geht eine Bauweise mit sichtbaren Dächern und giebelartigen Ausbauten zwingend hervor. Auch, daß diese Dächer hoch werden, beruht nicht auf Geschmackswillkür, sondern ergibt sich von selber, sobald die Baumassen, die in einem bestimmten Winkel überspannt werden müssen, breit sind, und das ist bei Bauten, wie sie in der Mönckebergstraße stehen, ein oftmals aus der Natur des Bauplatzes gegebener Fall.

Man mußte sich also aus wirtschaftlichen Gründen mit sichtbaren Dächern abfinden, und so erwuchs der Kommission von selber die besonders wichtige Aufgabe, diese möglichst klar zu gestalten. Das war in vielen Fällen nur dadurch möglich, daß sie beim Senat Dispense von der Höchstgrenze beantragte, die der Firstlage der Dächer im Gesetze vorgeschrieben ist; sie ist zur Zeit auf 30 m festgelegt. Es ließen sich aber die tiefen Baumassen, die sich im Verhältnis zu den riesigen Bautenausdehnungen der Straße ergaben, an manchen Stellen nur dann mit einigermaßen organischem Dach versehen, wenn man mit dem First bis zu 34, ja in einem Falle bis zu 35 m in die Höhe ging. Sonst würde das Dach und die von ihm erzeugte Giebelform entweder zu flach und charakterlos geworden sein, oder jene mit willkürlichen Flächen arbeitenden Krüppelformen wären entstanden, die einen der Krebschäden unserer Großstadtdachitektur bilden. Ganz besonders aber da, wo bei der Jacobikirche die Masse des neuen Bauwerks ringsum sichtbar in die Erscheinung tritt, war es ganz unmöglich,

die Forderung firstgerechter Dachentwicklung außer acht zu lassen, und es bedurfte besonders vieler Versuche, ehe hier die richtige Grenze zwischen Gesetz und Ausnahme gefunden war. (Abb. 6) Der allzugroßen Höherführung des Daches setzte hier vor allem der Umstand eine Grenze, daß der Turm der Jacobikirche vom Dachfirst nicht allzusehr überschritten werden durfte.

Mit dieser Grundfrage der Dachgestaltung hing eng ein zweiter Gesichtspunkt zusammen, der besonderer Aufmerksamkeit bedurfte, der Gesichtspunkt des harmonischen Anschlusses verschiedener aneinander grenzender Dachformen. Ist diese Frage bereits schwer unter normalen Vorbedingungen zu lösen, so birgt sie immer neue Überraschungen bei starken Straßengefällen, denn auch völlig gleiche Dachformen und völlig gleiche Hauptgesimshöhen ergeben hier bei nebeneinanderliegenden Gebäuden ungelöste und verletzende Übergangserscheinungen. Diese Übergänge sind je nach der Breite der betreffenden Nachbarfronten jedesmal verschieden, da ja nach haupolizeilicher Gewohnheit die normale Gebäudehöhe von 24 m in der Mitte jeder Fassade angenommen werden muß, und somit bei fallendem Gelände auf der einen Seite eine Überschreitung, auf der anderen eine Unterschreitung dieser Normalhöhe in der Gebäudewand entsteht, die um so größer ist, je breiter das betreffende Gebäude sich ausdehnt. Das hat zur Folge, daß sich in einer Straßwand nicht nur Sprünge, sondern völlig verschiedenartige Sprünge in den Firstlinien der Dächer und in den Hauptgesimslinien der Fassaden ergeben müssen. Diese Gefahr machte es nötig, die Lage der Hauptgesimse und den Verlauf der Firste in langen Straßensegmenten vorher nach einheitlichen Gesichtspunkten schematisch zu regeln, wobei dahingehend gearbeitet wurde, daß der Übergang von der einen zur anderen Höhenlage möglichst nicht an der Grenze zwischen zwei verschiedenartigen Architekturen zu liegen kam, sondern sich bereits innerhalb einer zusammengehörenden Baumasse vorbereiten konnte. Wenn die Mönkebergstraße jetzt, mag man vielerlei an ihr kritisieren können, doch einen gewissen natürlichen Fluß der Massen zeigt, der nicht durch plötzliche, jähe Widersprüche unterbrochen wird, so ist das etwas, was bei den hier gegebenen schwierigen Vorbedingungen selbst bei den besten Einzelarchitekten nicht von selber zu erreichen gewesen wäre; nur eine außenstehende Stelle vermag die Beziehungen zwischen mehreren Bauabsichten, von denen jede naturgemäß ihren eigenen Entwicklungsgang geht, zu knüpfen, die für solchen Ausgleich nötig sind. Später ist dafür die damals noch nicht vorhandene Baupflege geschaffen.

Aber noch ein dritter Hauptpunkt der Beeinflussung stand mit der Gestaltung des Daches in enger Verbindung und führte dabei zahlreiche Erörterungen herbei: das waren die Dachaufbauten. Es liegt auf der Hand, daß man stets mit dem Bestreben rechnen mußte, das Dach noch möglichst weitgehend für die Zwecke des Bauwerkes auszunutzen. Das ist gleichbedeutend mit dem Bestreben, möglichst viele Fenster und Aufbauten anzubringen, und dieses Bestreben wieder pflegt gleichbedeutend



Abb. 7. Blick auf Petrikirche und Rathaus zwischen Hansahaus (Arch. Bach) und Karstadthaus (Arch. Bach und Bensel)

zu sein mit einem Vernichten der reinlichen architektonischen Wirkung einer Dachfläche. In der Erkenntnis dieser Gefahr war deshalb von vornherein in den behördlich aufgestellten Bedingungen festgelegt, daß die Gesamtbreite der im Dachgeschoß anzubringenden Fenster die Restbreite der verbleibenden Dachfläche nicht übersteigen dürfte. Es war auch nötig, besonders festzusetzen, daß die Dachfenster senkrecht aus der Fläche hervorstiegen durften, denn gewisse Bestimmungen des Baupolizeigesetzes führen sonst zu eingeschnittenen oder zu liegenden Dachfenstern, die zu den übelsten Erscheinungen großstädtischer Unternehmerrbauten gehören.

Eine gewisse Bindung gegen Willkür und gegen Überladung der Dachflächen mit Öffnungen war dadurch ja von vornherein erreicht. Aber für die architektonischen Aufbauten des Daches in Form von Giebeln und attika-artigen Gebilden war, um die baukünstlerischen Absichten nicht durch Theorie zu sehr zu hemmen, absichtlich nichts vorbestimmt, und so ergab sich hier ein weites Feld von vielerlei Wünschen auf der einen und von vielerlei Bedenken auf der anderen Seite. Es hat oft lebhafter Anstrengungen bedurft, bis ein Ausgleich des beiderseitig Erträglichen durch mancherlei Versuche erzielt war.

Ergaben sich so besonders viele Gesichtspunkte bei der Frage der Gestaltung der obersten Zone der Gebäude, so war der zweite Punkt, der besonders lebhaft zur Betätigung herausforderte, die entgegengesetzte Stelle der Entwicklung des Bauwerks, nämlich seine unterste Zone. Auch ihre klare architektonische Gestaltung war durch die Ansprüche

ausgiebiger wirtschaftlicher Ausnutzung vor allen Dingen gefährdet, denn die Politik des modernen Schaufensters ist im allgemeinen eine architekturfeindliche Politik, sie würde am liebsten den ganzen unteren Streifen des Bauwerks zu einer einzigen durchsichtigen Glaswand machen, und das ist ein Verlangen, dem gewisse architektonische Gesichtspunkte als Hemmnis gegenüberstehen. Das Streben nach Wanddurchbrechung, das hier vorliegt, kann für den Architekten höchst reizvoll und dankbar sein, nämlich wenn es sich nicht nur in dem untersten Schaufensterstreifen zeigt, sondern durch das ganze Gebäude in allen Geschossen gleichmäßig fortsetzt. Das ist dann der Fall, wenn man es mit Bauten zu tun hat, die durchweg Verkaufszwecken dienen. Man kommt dann zu jenem folgerichtigen Warenhaustypus, für den der Wertheim-Bau in Berlin das erste Vorbild lieferte, und der auch in der Mönckebergstraße im Warenhaus Karstadt einen Vertreter gefunden hat. Das Haus Karstadt ist aber das einzige einheitliche Warenhaus der ganzen Straße, die anderen Bauten zeigen durchweg ein Programm, das unten große Läden, oben aber Kontorräume verlangt, und dadurch entsteht ein gewisser Zwiespalt in den Ansprüchen, die an die Durchbrechungstaktik ihrer Außenmauern gestellt werden: unten fordern sie möglichst weite Pfeiler, oben aber Pfeilerabstände von den mäßigen Achsenweiten der Pultstellung einfacher Kontorräume. Dabei ergibt sich ein Problem, das in dieser Form nur bis zu einem bestimmten Grad der Lösung nähergebracht werden kann. Man vermag nur durch die Energie, mit der einzelne betonte Pfeiler eines solchen aufgelösten Fassadenorganismus straff durchgeführt werden, über den Zwiespalt einigermaßen hinwegzuleiten, der durch die einseitige Durchführung der heute geforderten übermäßigen Durchbrechung des Sockelgeschosses erzeugt wird. Hier die nötigen Forderungen zu stellen und gewisse Grundpfeiler des architektonischen Gerippes trotz aller Ladenfenster zu ihrem Rechte kommen zu lassen, war eine der wichtigen und oft nicht leichten Aufgaben der Kommission.

Es ist recht interessant, zu beobachten, wie stark die architektonischen Vorteile der beiden Bauten der Mönckebergstraße sind, die ein völlig einheitliches Bauprogramm aufweisen: es ist das schon genannte Karstadt-Haus (Architekt Bach und Benschel), das von oben bis unten als Ladenbau dient, und das Klöpper-Haus (Architekt Höger), das im Gegensatz dazu von oben bis unten Kontorbau ist. Die wenigen Läden an seiner Seitenfassade, die deutlich erkennbar den anderen Zwecken untergeordnet sind, spielen kaum eine Rolle. Im übrigen konnte der Architekt alles auf den einzigen Zweck des Kontorfensters einstellen und war so über den Zwiespalt der meisten anderen Bauten der Mönckebergstraße, zum Vorteil seines architektonischen Ergebnisses, hinweggehoben.

Abgesehen von dieser organischen Frage konnte das Streben der Kommission nur darauf gehen, wo es not tat, möglichste Ruhe in die Absichten der Bauprojekte zu bringen, denn die Gefahr, die überall immer wieder hervortrat in den Platzweiterungen und Straßenein-



Abb. 8. „Domhof“ an der Petrikirche
(Arch. Bach)

mündungen, den Dachgestaltungen, Hauptgesimsführungen und Fassadenrhythmen, war immer die gleiche, nämlich Unruhe. Diese Erkenntnis führte dazu, überall, wo es sich durch persönliche Einwirkung erreichen ließ, gleichartige Behandlung zusammenwirkender Teile durchzusetzen, was vielleicht am deutlichsten zum Ausdruck kommt, wo sich die Straße nach der Pferdemarkterweiterung zwischen „Hansa-Haus“ und Karstadt-Haus nach der Richtung des Rathausmarktes fortsetzt. Hier ist es gelungen, zu erreichen, daß die beiden Ecken gleichartig ausgebildet wurden, so daß der reiche Blick, der sich hier auf Petrikirche und Rathaus öffnet, gleichsam durch ein festes Portal gerahmt ist. (Abb. 7)

Es ist klar, daß für dieses Ziel möglichster Ruhe einer solchen Straßenanlage eines von besonderer Wichtigkeit ist: die Behandlung der Reklame. Es kann sich dabei nicht darum handeln, das Reklame- und Aufschriftenwesen möglichst zu unterdrücken, denn es ist selbstverständlich,

daß es für eine Großstadtstraße ein wichtiges und unumgängliches Erfordernis ist. Es kann sich nur darum handeln, es richtig in das Ganze einzuordnen.

Das ist nur möglich, wenn gleich beim Entwerfen eines Geschäftshauses die Schrift als ein wesentliches Etwas des architektonischen Effektes beachtet und in Rechnung gestellt wird. Die heutigen Reklameschriften sind im allgemeinen nur deshalb so störend und barbarisch, weil sie mit ihren aufdringlichen Schildern meist achtlos über die architektonischen Gliederungen hinweggehen. Ordnet man sie planmäßig in das Linien-spiel einer Aufteilung ein, so können die Buchstaben ebensogut eine schmückende Rolle spielen wie ein anderes Ornament, vorausgesetzt, daß auf anständige Schrifttypen gehalten wird.

So war es eine der ständigen Aufgaben der Kommission, in den Fassaden für den Platz zu sorgen, der für die Aufschriften ausgespart wurde, und es ist ausdrücklich unterzagt, an anderen Stellen der Häuser, als vorgesehen ist, Schrift anzubringen. Solch eine Kontrolle bezog sich auch auf die beliebten Glaskästen, mit denen die Ladenbesitzer etwaige Architekturpfeiler zwischen den Schaufenstern zu schmücken liebten, und so ist es im ganzen wohl gelungen, die Mönckebergstraße von Reklame- und Aufschriftenentgleisungen frei zu halten, ohne daß dadurch ihr Geschäftscharakter künstlich verwischt wäre. Nicht zum wenigsten liegt es mit daran, wenn diese Straße sich von anderen Hamburger Straßen zu ihren Gunsten unterscheidet.

Wenn man aber von den Mitteln spricht, um der Gefahr einer unruhigen Zersplitterung im Eindruck eines solchen vielverzettelten Straßenzuges zu begegnen, so darf man dabei eines nicht vergessen, das in dieser Hinsicht zum Allerbedeutsamsten zählt, das ist die Wahl des Baumaterials.

Will man einem architektonischen Gebilde den großen Zug eines einheitlich empfundenen Wollens verleihen und damit seine Wirkung gewaltig steigern, so ist die Einheitlichkeit des Materials dafür eine Vorbedingung. In der Mönckebergstraße lagen die Verhältnisse nach dieser Richtung sehr verwickelt. An ihrem einen Ende wurde die Materialfrage durch den Rathausmarkt bestimmt; es war ein natürliches Erfordernis des Strebens nach vornehmer Ruhe, an diesem gleichmäßig geformten Platz das Material fortzusetzen, in dem alle seine Wände gestaltet sind, — den Werkstein. Die beiden Bauten, mit denen die Mönckebergstraße in den Rathausmarkt hereingreift: „Rathaushörn“ (Architekt Löwengard) und „Versmannhaus“ (Architekt Rambatz und Jolasse), konnten nur Werksteinbauten werden. Ebenso war am anderen Ende der Straße, in der Nähe des Hauptbahnhofs, die Frage bereits durch den Steinbau des „Barthof“ (Architekt Bach), der beträchtlich früher errichtet wurde als die übrigen Baulichkeiten, vorweggenommen. Wollte man also die Straße einheitlich im Material durchführen, so wäre es nur möglich gewesen, dieses zugunsten des Werksteins zu tun und den Backstein grundsätzlich auszuschalten. Das hätte aber ein Verbrechen an neu aufkeimendem architektonischem Leben bedeutet. Während



Abb. 9. Klopferhaus
(Arch. Höger)

die Mönckebergstraße entstand, begann in Hamburg mehr und mehr der Sinn für eine gesunde und einsichtsvolle Neubelebung des Backsteinbaues einzusetzen. Man erkannte in ihm Möglichkeiten, die gerade für unsere Küstenstriche von grundlegender Bedeutung werden können, und so war es ein Gebot der Stunde, diese Regungen nicht etwa zu unterdrücken, sondern im Gegenteil nach Kräften zu fördern, wo immer sie sich, trotz des Widerstrebens, das ihnen im allgemeinen noch vielfach entgegengebracht wurde, hervorzuhängen wollten. So liegt in der Bunt-scheitigkeit des Materials, die uns in der Mönckebergstraße entgegen-tritt, der Widerschein eines historischen Entwicklungsprozesses.

Hat man diese Vorbedingung im Auge, so ergibt sich, daß die beratende Kommission nur bestrebt sein konnte, an bestimmten Stellen das eine oder andere Material nach Kräften zu konzentrieren. Es war ihr kein Recht gegeben, die Wahl des Baustoffes vorzuschreiben, sie konnte dieses nur durch überredende Beeinflussung tun, wo es nicht durch die Absichten der Bauenden von selber geschah.

So entwickelte sich denn, nachdem gegenüber der Petrikirche der Architekt des „Domhof“ (Architekt Bach) als erster mit dem Wunsch, in Backstein zu bauen, hervortrat, eine zusammenhängende Farbens-fel um den alten Ziegelbau der Petrikirche. Ich möchte nur diesen Gesichtspunkt der Farbe hervorheben, denn hauptsächlich in ihm sehe ich den Grund, diese Backsteinumgebung des alten Gotteshauses zu begrüßen; es steht dadurch nicht mehr ganz so fremd in einer feind-lich an seinen alten Körper herandrängenden neuen Umwelt. (Abb. 8)

In dem Teil der Straße, der zuletzt entstand, nämlich der dem „Barthof“ gegenüberliegenden Wand zwischen Schweinemarkt und

Pferdemarkt, setzt sich dann der Backstein immer lebhafter durch, und es gelang hier, die einmal aufgegriffene Note nun auch in dem noch freien Teil festzuhalten. So wird der torartige Mündungseindruck der Straße am Schweinemarkt durch Backsteinbauten (Südseehaus und Klöpperhaus) beherrscht (Abb. 9), und die südliche Straßenwand behält diese Materialwirkung bis zu den Rappolthäusern (Architekt Höger) bei, die den alten Bau der Jacobikirche umfassen. (Abb. 10) Gerade hier bei der Umgebung dieser Kirche kann man sehen, wie stark die Gesamtwirkung durch die charaktervolle Einheit des Materials gesteigert werden kann. So wirkt die Backsteinzone, die sich an dieser Stelle zwischen Jacobikirche und Schweinemarkt so energisch in das Bild der Mönckebergstraße hereinbrängt, wie ein Aufstakt zu etwas Kommendem, das dieses Eindringen vielleicht noch stärker motiviert, als das im Augenblick schon erkenntlich ist. Diese Blöcke zwischen Bugenhagenstraße und Mönckebergstraße gehören gleichsam schon zu dem großen Gebiet, das zwischen ihnen und dem Hafen, über Steinstraße und Niedernstraße hinweg zum Meßberg der Neugestaltung harret. Ein mächtiger Stadtteil wird an dieser Stelle niedergelegt, um neu wieder aufgebaut zu werden.

Für die große Umgestaltungsarbeit, die hier demnächst vor sich gehen wird, liegen die Dinge hinsichtlich der Materialfrage anders als in der Mönckebergstraße. Hier ist in dieser Beziehung keine Rücksicht auf Bestehendes zu nehmen, und die Entwicklungswendung, die sich in der Unvollkommenheit der Mönckebergstraße getreulich spiegelt, ist zur Zeit, wo hier gebaut wird, bereits historisch geworden. Nichts steht im Wege, die mächtige Forderung einer einheitlichen Materialpolitik walten zu lassen und das, was an jenen Grenzblöcken der Mönckebergstraße nicht nur zufällig angestrebt ist, zur Weiterentwicklung zu bringen.

Noch manches andere wird sich hoffentlich aus den Erfahrungen, die sich beim Durchbruch der Mönckebergstraße ergeben haben, lernen lassen. Vielleicht wird man noch öfter den segensreichen Einfluß walten lassen, der sich bereits in der Mönckebergstraße durch das Gewähren von Dispensen für die Ausbildung von oberen Bauabschlüssen, von Überspringenden Portale, oder von Erkerbauten geltend gemacht hat.

Allmählich beginnen wir wohl immer allgemeiner zu empfinden, daß eine Arbeitsweise, wie sie sich bei der Mönckebergstraße zum ersten Male in Hamburg und gleichsam noch instinktiv tastend herausgebildet hat, nicht eine Beeinträchtigung des einzelnen Architekten bedeutet, sondern eine Förderung alles dessen, was er zur Wirkung bringen will. Beeinträchtigt wird seine Wirkung nur durch eines: nämlich durch die ungelösten Kontraste mit den Nachbarn der engeren und weiteren Umgebung; sie können für die beste Arbeit tödlich wirken, und sie entstehen mit unumstößlicher Sicherheit, wenn nicht eine außenstehende Macht die verschiedenen Willen, die keine Fühlung miteinander haben, zu einer einheitlichen Orchesterwirkung zusammenfaßt.

* * *



Abb. 10. Blick auf Rappolthäuser

Wir haben versucht, anzudeuten, welche Gefahren für ein leidlich harmonisches Zusammengehen in den Vorbedingungen der Mönckebergstraße schlummerten. Dabei haben wir nur das Allergrößte berühren können. Wollte man die einzelnen Fragen betrachten, die sich an jedes Bauprojekt knüpfen, verfolgen, wie sich an manchen wichtigen Stellen, aus Wettbewerben und Beratungen sowie mannigfachen Verpuppungen die jetzige Form herausgeschält hat, so würde darüber noch vieles zu sagen sein. Aber es galt hier nur, einige der Grundzüge festzulegen, die in die Gestaltung der Straße hereingespielt haben.

Vielleicht kann man einige allgemeine Gesichtspunkte daraus festhalten: Man kann sagen, daß es sich bei Anlagen solcher Art empfiehlt, alle besonders schwierigen und wichtigen Punkte bereits vorher durch schematische Vorprojekte von seiten der Behörde derart zu klären, daß der Bauende schon beim Verkauf der Grundstücke möglichst deutlich an der Hand des aus solchen Vorprojekten gezogenen Extraktes übersehen kann, mit welchen Auflagen und Einschränkungen er zu rechnen hat; denn alles, was von vornherein in bestimmter Richtung entsteht, wird stets besser, als wenn es später in diese Richtung hineingeführt wird.

Aus dem gleichen Grunde empfiehlt es sich, für die Beeinflussungsarbeit der Kommission eine Methode zu finden, die es schon während des Entstehens der Bauprojekte ermöglicht, die notwendige, ausgleichende Wirkung in die form kollegialer Beratung zu überführen; eine Kommission kann wohl während einer Sitzung erkennen, was ihr an einer Arbeit nicht behagt, aber den notwendigen Hinweis zu finden auf die Art, wie man es aus dem Wege räumen kann, ist bei dem komplizierten In-

einandergreifen von Ursache und Wirkung meist nur bei den stillen Überlegungen möglich, die in einer Sitzung ausgeschlossen sind. Da alle Eingriffe, welche eine Kommission in die Absichten einer Architektur macht, meist nicht nur ästhetischer Natur bleiben, sondern wirtschaftliche Folgen zu haben pflegen, sollte man sich nicht scheuen, an geeigneter Stelle im Interesse des Bauenden auch Zugeständnisse zu beantragen, die ihm neben baukünstlerischen Erleichterungen auch wirtschaftlich von Vorteil sind. Die Kommission muß sich in dieser Beziehung als wohlwollenden Anwalt des allgemeinen Nutzens empfinden, zu dem nicht nur die Interessen des Staates, sondern, sofern diese nicht geschädigt werden, auch die Interessen des bauenden Bürgers gehören. Das Recht, Ausnahmen zu beantragen, ist dafür da, um bei solcher Tätigkeit von Vertrauensmännern ausgiebig gebraucht zu werden.

Endlich kann man vielleicht hervorheben, daß das künstlerische Ziel aller Betätigung einer solchen Beeinflussung zusammengefaßt werden kann in das eine Wort: Ruhe. Es handelt sich nicht darum, irgend eine bauliche Richtung zu betonen — mag man ihr noch so überzeugt anhängen —, sondern darum, in das, was innerhalb der gezogenen Grenzen künstlerisch von selber erwächst, jenes Zusammenklingen zu bringen, das wir gegenüber der Unruhe eines krausen Nebeneinanders als Harmonie innerer Ruhe empfinden. Man braucht bei großstädtischer Geschäftsarchitektur nie zu fürchten, daß sie allzu gleichartig werde. Tausend Momente, die nicht im Neubau liegen, sondern im Vorhandenen, im Benachbarten, in der Art der späteren Benutzung, im Straßenbetriebe, oder in jenen Zufälligkeiten der Vorbedingungen, die sich fast immer irgendwo geltend machen, sorgen schon für die nötige Abwechslung und Buntheit. Das kann man gar nicht genug betonen, denn sowohl der Materialfrage wie der Reklamefrage gegenüber pflegt es heute noch leidenschaftlich bekämpft zu werden. Wer sich durch diesen Kampf nicht einschüchtern läßt, wird zu einem Wohltäter der Allgemeinheit, denn was wir vor allem bedürfen, um zur inneren Wahrheit einer gefestigten Kultur zu kommen, ist eine größere Einheitlichkeit in dem bunten Wollen, das uns in der Großstadt einstweilen noch ohne Sinn und ohne Unterscheidung zwischen Verständnis und Mißverständnis zu umbranden pflegt.

Es ist ein Wahn, zu glauben, daß Gesamteindrücke, wie sie die Mönckebergstraße bietet, so zufällig sie nun, da sie fertig ist, auch erscheinen mögen, von selber entstehen. Sie kommen nur zum Vorschein, wenn sie Punkt für Punkt vorbedacht und mit steter Geduld durchgeführt werden. Je weniger man diese Arbeit später merkt, um so erfolgreicher ist sie gewesen. (1918)

Beispiel für die Art der Verkaufsbedingungen

Bedingungen,

unter denen die Finanzdeputation Donnerstag, den 30. Juni 1910, präzise 2½ Uhr nachmittag, in dem Verkaufssaale der Finanzdeputation in der Börse, die auf dem Vermessungsriße vom 10. Mai 1910 bezeichneten Plätze: Nr. 1282, groß 1051,7 qm, und Nr. 1151 F, groß 313,6 qm, gelegen beiderseits der Knochenhauerstraße, Mönckebergstraße, Rathausmarkt und Rathausstraße, zusammen als ein Grundstück öffentlich an den Meistbietenden verkaufen wird.

* *

1. Der Käufer muß die Plätze, die ihm am 1. Oktober 1910 zur Verfügung überliefert werden sollen, in der vorhandenen Gestalt und Beschaffenheit annehmen. Eine Haftung auf Grund des § 459 B. G. B. wird ausdrücklich ausgeschlossen, auch überläßt es die Finanzdeputation dem Käufer, etwaige nachbarliche Ansprüche zu erledigen, ohne daß er hieraus irgendwelche Ansprüche gegen die Finanzdeputation zu erheben berechtigt ist.

Das Vermessungsbureau wird die verkauften Plätze am 1. Oktober 1910 ausweisen und zu dem Zwecke dem Käufer eine Aufforderung, an Ort und Stelle zu erscheinen, zusenden. Der Käufer oder dessen Vertreter hat sich durch eine Anweisung der Finanzdeputation dem Vermessungsbeamten zur Entgegennahme der Grenzausweisung zu legitimieren. Die Anweisung ist dem Vermessungsbeamten zu behändigen und diesem ist Quittung über die erfolgte Grenzausweisung auf einem von ihm vorzulegenden Formular zu erteilen. Für die Festhaltung der Grenzen muß der Käufer selbst sorgen.

2. Auf den Plätzen dürfen Fabriken und die in dem § 16 der Reichsgewerbeordnung bezeichneten Anlagen sowie die in der Anlage zur Bekanntmachung eines hohen Senats vom 3. November 1905 unter A sowie deren Ergänzungen aufgeführten belästigenden Geschäftsbetriebe nicht errichtet werden.

Der Käufer muß es gestatten, daß die Rosetten zum Aufhängen der Stromleitungen der Straßenbahn sowie die für die elektrische Straßenbeleuchtung erforderlichen Rosetten und Schaltkästen nebst Zubehör sowohl an den auf den Plätzen zu errichtenden Gebäuden als auch schon während der Bauzeit an den Aufrichtern des Gerüsts nach Angabe der Baudeputation angebracht werden.

3. Ohne Genehmigung der Finanzdeputation ist eine Teilung des Grundstücks unzulässig.

4. Um das öffentliche Interesse bezüglich einer guten architektonischen Gesamtwirkung der Fassaden im Straßenbilde wahrnehmen zu können, unterliegen die Entwürfe für die Fassaden und für die nach außen sichtbaren Gebäudeteile der auf dem Platze zu errichtenden Gebäude der Prüfung durch eine besondere Kommission unter Zuziehung von Sachverständigen. Für das Genehmigungsverfahren, das vor der baupolizeilichen Prüfung der Bauprojekte erfolgt, sind die Fassadenzeichnungen im Maßstabe 1:100 mit Angabe des in der Fassade anzuwendenden Baumaterials und die zur Beurteilung der Fassade notwendigen Grundrisse, Schnitte und Perspektivzeichnungen bei der Baudeputation in 5 Exemplaren einzureichen. Auf Verlangen der Sachverständigenkommission sind

außerdem Fassadenentwürfe und Perspektiven im Maßstabe von 1:50, erforderlichenfalls Modelle im Maßstab 1:100, vorzulegen. Falls die Kommission eine Abänderung des Entwurfs für wünschenswert hält, ist der Käufer vor Abgabe des Sachverständigen-gutachtens von der Kommission zu hören.

Wird die Genehmigung versagt, so stehen dem Käufer deswegen keinerlei Ansprüche an den Staat zu; der Käufer ist in diesem Falle verpflichtet, die geänderten Zeichnungen innerhalb einer angemessenen Frist zur Genehmigung einzureichen.

Der Käufer ist verpflichtet, der genehmigten Fassadezeichnung entsprechend den Bau auszuführen und dauernd zu unterhalten. Spätere Änderungen bedürfen der Genehmigung der Finanzdeputation.

5. Der Käufer ist verpflichtet, den öffentlichen Grund der Knochenhauerstraße in einer Tiefe von 12 m von der Mönkebergstraße aus zu überbauen. Die Überbauung ist mit einer lichten Öffnung in voller Breite der Knochenhauerstraße zu versehen. Die dazu erforderliche Überspannung der Straße muß ohne Verwendung jeglicher Zwischenstützen in einer einzigen Öffnung erfolgen. Die Überspannung muß am Rämpfer 4 m über der Trottoirhöhe liegen und soll im Scheitel eine lichte Höhe von 8 m, senkrecht von dem darunterliegenden Straßenpflaster gemessen, erhalten.

Für die Bebauung gelten die in dem beigelegten Plan festgelegten Grenzen, siehe Figur III; innerhalb dieser Grenzen können kleine Rücksprünge mit der Finanzdeputation vereinbart werden. Die unbebaut bleibenden Flächen dieser Rücksprünge brauchen vom Erwerber nicht bezahlt zu werden, sobald die Größe dieser Flächen von der Baudeputation und der Kunstkommission als angemessen anerkannt worden ist, und falls keine Überbauung in den oberen Stockwerken stattfindet.

Die für das Hauptgesims in den Plan eingetragenen Höhenkoten, die auch für den Überbau an der Südseite und die anschließenden Fronten des Grundstücks an der Knochenhauerstraße gelten, müssen innegehalten werden und sind durch Horizontale zu verbinden.

Der im rechten Winkel zur Rathausfront gelegene Gebäudeteil mit den Frontenden A, B und C muß als selbständige kubische Masse in die Erscheinung treten.

Der First muß auf der Mitte von B—C liegen.

Für das Dach des Körpers A B C ist maßgebend:

- a. Firsthöhe gemäß den Bestimmungen des Baupolizeigesetzes.
- b. die Silhouette darf die Form nicht überschreiten, die sich aus den Angaben der Figur II des Planes ergibt.

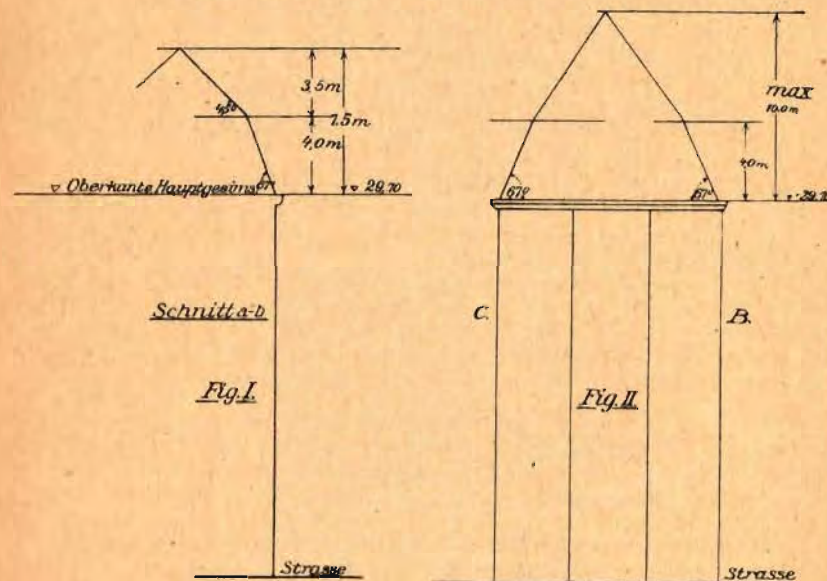
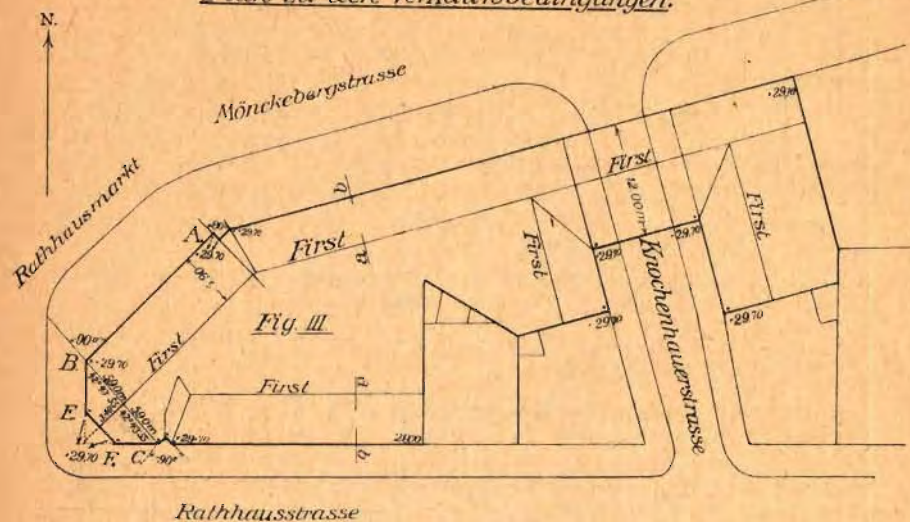
Die Silhouette des Daches der Bauten an der Mönkebergstraße und der Rathausstraße, einschließlich der Überbauung der Knochenhauerstraße und einschließlich der Flügel in der Knochenhauerstraße wird nach der Straßenfront gemäß dem auf dem Plane mit Figur I bezeichneten Schema bestimmt und darf die Höhe von 7,5 m über dem Hauptgesims nicht überschreiten.

Die in der Knochenhauerstraße an das Grundstück angrenzenden Giebelwände der Nachbargebäude müssen durch die Bebauung des zum Verkauf stehenden Grundstücks vollständig verdeckt werden. Soweit dafür die in Figur I vorgeschriebene Dachsilhouette nicht ausreicht, dürfen hier Abweichungen von derselben vorgenommen werden.

Die Gesamtbreite der in dem Mansardendach anzubringenden Fenster, die aufsteigend aus der Dachfläche senkrecht hergestellt werden müssen, darf die Gesamtbreite der verbleibenden Dachflächen an keiner Front übersteigen.

Die obengenannte Kommission kann kleinere, von dem entwerfenden Architekten als wünschenswert bezeichnete Abweichungen von den vorgeschriebenen allgemeinen technischen Bestimmungen genehmigen.

Plan zu den Verkaufsbedingungen.



Reklamemalereien, Reklameaufbauten auf den Dächern sowie das äußere Ansehen wesentlich beeinflussende Reklameschilder dürfen nur mit Genehmigung der Finanzdeputation angebracht werden.

6. Während der Bauzeit ist die Knochenhauerstraße nach den Vorschriften der Baupolizeibehörde für den öffentlichen Verkehr frei zu halten.

7. Der Käufer muß die Plätze an den in dem Risse mit Pfahlandeutung bezeichneten Seiten auf seine Kosten mit einer 2,25 m hohen Planke oder Mauer einfriedigen und diese Einfriedigung ferner in gutem Zustande erhalten.

Der Käufer muß die die Plätze an den Straßen einfriedigende Planke aus gehobelten Brettern zum Preise von 1400 Mark übernehmen und diesen Betrag am 1. Oktober 1910 an die Finanzdeputation zahlen.

Mit der Bebauung des Platzes muß innerhalb eines Jahres nach der Ablieferung begonnen und der Bau fürderhin zu Ende geführt werden.

8. Der Käufer muß den gesetzlichen Sietbeitrag und den gesetzlichen Beitrag für das Plattenrottoir entrichten.

9. Von dem Kaufpreise, der außer einer jährlich am 1. Oktober, zuerst 1911, an die Finanzdeputation zu entrichtenden, mit 24375 Mark ablösbaren Rentenschuld von 650 Mark geboten wird, müssen bis einen Tag vor der Auflassung der Plätze an den Käufer, die Anfang Oktober 1910 zu geschehen hat, mindestens 30 Prozent und noch so viel darüber, daß der Restbetrag durch Tausend teilbar ist, an die Finanzdeputation bezahlt werden; der Rest des Kaufgeldes muß vom 1. Oktober 1910 an mit jährlich 4 Prozent in halbjährlich am 1. April und 1. Oktober, zuerst am 1. April 1911, zahlbaren Raten verzinst und zunächst der an erster Stelle in der betreffenden Abteilung des Grundbuchblattes einzutragenden Rentenschuld als Hypothek für das Arar dieser Stadt bei 6monatiger Kündigung auf den Beginn eines Kalendervierteljahres mit der Bedingung eingetragen werden, daß die Finanzdeputation nicht früher als auf den 1. Oktober 1914 kündigen darf. Der Käufer oder seine Rechtsnachfolger sollen berechtigt sein, die Hypothek nach vorausgegangener dreimonatiger Kündigung an dem Ersten eines Kalendervierteljahres zurückzahlen.

Der Käufer darf aber auch sofort mehr als 30 Prozent oder den ganzen Kaufpreis auszahlen, wenn er innerhalb 4 Wochen nach Erteilung des Zuschlages der Finanzdeputation eine bezügliche Anzeige macht.

10. Der Käufer muß die Abgabe von dem Verkaufe der Immobilien mit Einem Prozent von dem Kaufpreise vor der Auflassung der Plätze entrichten. Ferner trägt der Käufer alle mit der Auflassung der Plätze sowie mit der Eintragung der Eigentumsbeschränkungen, der Rentenschuld und der Hypothek u. v. d. a. verbundenen Kosten des Grundbuchamtes sowie die Hälfte der hamburgischen Stempelabgabe und des Reichsstempels.

11. Der den Verkaufstermin abhaltende Vertreter der Finanzdeputation ist ermächtigt, die Annahme eines Gebotes ohne Angabe von Gründen von einer Sicherheitsleistung durch genügende Bürgschaft oder sofortige Hinterlegung eines angemessenen Betrages in Hamburgischen Staatspapieren abhängig zu machen.

12. Der Käufer muß bei der Auflassung in die Eintragung der in den Paragraphen 2, 3, 4 und 5 enthaltenen Beschränkungen in das Grundbuch willigen.

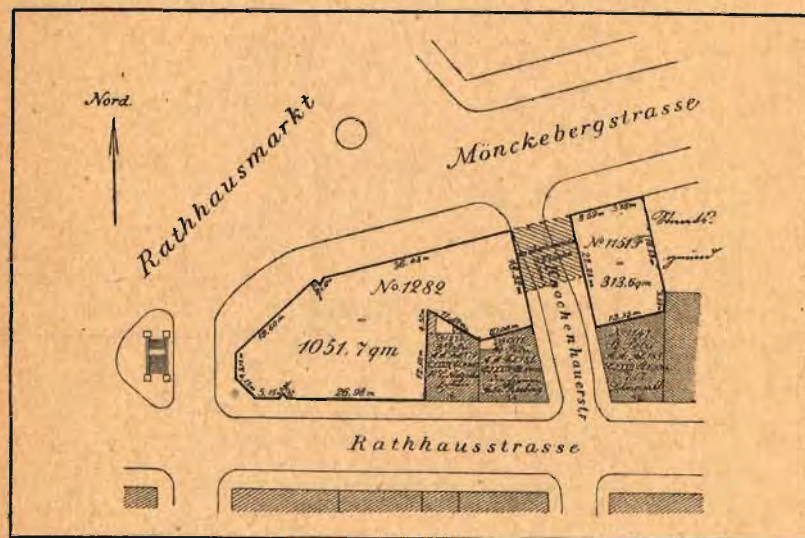
13. Nach Maßgabe der vorstehenden Bedingungen wird sofort nach dem Verkaufe von der Finanzdeputation ein Vertrag angefertigt werden; der Käufer ist zur Unterzeichnung einer Ausfertigung dieses Vertrages und zur Entrichtung einer Vertrags-

gebühr von 3,60 M. verpflichtet, wogegen ihm eine zweite Ausfertigung mit beigeheftetem Vermessungsrisse unter dem Siegel der Finanzdeputation zugestellt werden wird.

14. Die Finanzdeputation wird den mehr als den Einsatz bietenden Matlern ein Bietegeld von 3 Prozent von dem durch sie abgegebenen Abergelb gewähren.

Hamburg, den 23. Mai 1910.

Die Finanzdeputation.



Auf obigem Grundrisse sind bezeichnet:

Zwei Plätze Staatsgrund, belegen Altstadt:

Nr. 1282, groß 1051,7 qm, belegen Rathausstraße, Rathausmarkt,
Mönckebergstraße und Knochenhauerstraße

Nr. 1151 F, groß 312,6 qm, belegen Mönckebergstraße und Knochenhauerstraße

Hamburg, den 10. Mai 1910

J. H. C. H. Grotzian
Obergeometer

Für die Richtigkeit der Kopie:
Hamburg, den 23. Mai 1910
Die Domänenverwaltung gez. I. D. E. Stuhlmann

On 40.- / € 35,75
751

In der gleichen Sammlung

Fragen an die Heimat

Herausgegeben vom Deutschen Bund für Erziehung und
Unterricht, Ortsgruppe Hamburg

sind bisher erschienen:

1. Heft

Was uns das Gängeviertel erzählt

Von Paul Bröcker

Mit einer Reihe von Bildern nach Originalzeichnungen
von Ferdinand Schoppe

2. Heft

Zukunftsphantasien über alte Hamburger Plätze

Von Baurat Prof. Fritz Schumacher

Mit Bildern vom Verfasser

Die klassische Hamburger Monographie:

Mein Hamburg

Heimatkundliche Spaziergänge und Plaudereien
von Ferdinand Bertram

Bisher sind erschienen:

Bd. I: Die Alster / Bd. II: Die innere Stadt

Bd. III: Der Hafen

Jeder Band mit zahlreichen Bildern und Zeichnungen von W. Bäh u. a.,
sowie Kartenskizzen

Verlag von Georg Westermann in Braunschweig und Hamburg

9.004
2.
Expl.

Schumacher
Fritz

Das Entstehen einer
Großstadtstraße - ; Der
Mönckebergstraßen-Durchbruch

Georg Westermann
Braunschweig/Hamburg. 1923

Dieser Scan eines Buches

von **Fritz Schumacher** wurde im Oktober 2018

– mehr als 70 Jahre nach dem Tod von Fritz Schumacher –

(Fritz Schumacher;

Geboren: 4. November 1869, Bremen; Gestorben: 5. November 1947, Hamburg)

angefertigt von **Jörg Beleites**, Hamburg, Mitglied der Fritz-Schumacher-Gesellschaft.

Fritz-Schumacher-Gesellschaft e.V.

Vereinigung zur Förderung der Baukultur

c/o Fritz-Schumacher-Institut

<http://fritzschumacher.de/gesellschaft/>

Das Original dieses Buches ist Bestandteil

der **Bibliothek des Fritz-Schumacher-Instituts** und kann dort eingesehen werden.

Schumacher, Fritz

Das Entstehen einer Großstadt-Straße

Hamburg, Braunschweig: Westermann, 1923.

Signatur: 9.004

Seit 2013 befindet sich das *Fritz-Schumacher-Institut*

(und zur Zeit immer noch)

in den ehemaligen Räumen der HafenCity Universität Hamburg,

Hebebrandstraße 1, Haus B, Raum 12.

<http://fritzschumacher.de/institut/institut/>

Der Scan ist zwar mit OCR-Texterkennung bearbeitet und anschließend optimiert worden. Wegen der Fraktur-Schrift ist aber keine Volltextsuche in ihm möglich.

Hamburg, 5.10.2018 Jörg Beleites

Nachfragen über joerg.beleites@gmx.net Vergl. auch www.joerg-beleites.de