

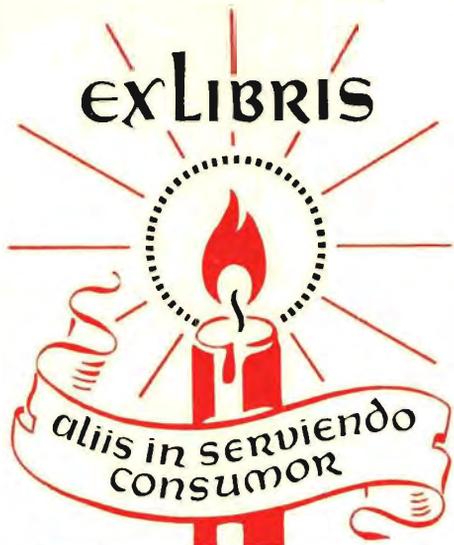
HAMBURG

*Ausführungen bei der Verleihung des Lessingpreises
der Hansestadt Hamburg am 22. Januar 1944*

VON FRITZ SCHUMACHER

JOHANN TRAUTMANN VERLAG · HAMBURG

EX LIBRIS



W. H. H. H. H.

HAMBURG

*Ausführungen bei der Verleihung des Lessingpreises
der Hansestadt Hamburg im Kaisersaal des Rathauses
am 22. Januar 1944*

von

FRITZ SCHUMACHER



Johann Trautmann Verlag
Hamburg



Es ist schwer auszudrücken, welche Gefühle mich erfüllen, wenn ich hier inmitten der Trümmer einer schwerverwundeten, heißgeliebten Stadt an feierlicher Stätte Worte höre, wie sie eben an mich gerichtet sind, – überaus gültige Worte, mit denen mir die hohe Auszeichnung der Verleihung des „Lessingpreises“ verkündet wurde.

Mit dem Dankgefühl, das ich zum Ausdruck bringen möchte, mischt sich in mir ein zweites Gefühl, das sich in den Worten ausspricht:

Mir macht ihr's schwer,
Gebt ihr mir Armen zuviel Ehr!

Sie wissen, daß sie in den „Meistersingern“ gesprochen werden von einem anderen, auch nur im Nebenberuf literarisch tätigen Schuhmacher. Aber ich wiederhole sie nicht um des Scherzes willen, sondern weil ich ihren Sinn aus ehrlichem Herzen heraus fühle.

Ein Baumeister kann eigentlich nur in Taten danken. Dazu hat das Schicksal mir krankem Manne die Kraft genommen. Ich kann es nur in armen Worten tun. Dabei scheint es mir aber, daß diese Worte nicht aus der Atmosphäre des stillen Reviers kommen dürfen, in dem ich im letzten Jahrzehnt meinen Gedanken nachgehen konnte, sondern daß es unnatürlich wäre, wenn ich an den schwierigen baulichen Fragen der Zeit achtlos vorüberginge, ohne sie wenigstens hier und da zu berühren.

Ich brauche nicht zu sagen, daß es nur blaß und allgemein klingen kann, denn ich bin mir sehr bewußt, daß in diesen Dingen nur aktiv fruchtbar zu wirken vermag, wer im brausenden Geschehen des Tages steht und da, wenn es nottut, sich zu behaupten weiß.

Lassen Sie mich einiges herausgreifen. – Wenn ich mich dabei nach einem Anhaltspunkt umsehe, von dem aus ich das tun kann, stoße ich darauf, daß es eine literarische Arbeit ist, in der ich mich früher einmal mit einer großen Not dieser Stadt beschäftigt habe, „groß“, wenn sie auch mit heutigem Maße gemessen klein erscheinen will.

Ich meine die Arbeit, welche die damals völlig im Dunkel liegende Frage behandelte: Wie ist nach dem großen Brande von 1842 das zustande gekommen, was uns heute als Herz Hamburgs erscheint, dieses ganz einmalige Raumgefüge, das an den Platz dieses Rathauses auf der einen Seite in schönem Zusammenschluß den Platz der Börse knüpft, auf der anderen

Seite aber sich ausweitet zum Raum der „Kleinen Alster“ und seiner Arkaden, und dann das Binnenalsterbecken daranschließt, das vor der Katastrophe noch nicht, wie jetzt, ein Raum, sondern ein Stück umbauter Landschaft war.

Lichtwark hat von dem, was damals entstand, gesagt: „Es kann die schärfste Kritik der heutigen Städtebauthorie aushalten, ja es nötigt zu bedingungsloser Bewunderung.“

Man horcht auf und könnte meinen, daß man die Arbeit damals besonders glücklich organisiert habe. – Aber das ist ein großer Irrtum. Was hat man damals getan?

Man beauftragte einen bedeutenden Ingenieur mit dem Plan des Neuaufbaus, den Engländer Lindley, der die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn angelegt hatte, die am Tage des Brandbeginns eingeweiht werden sollte. Er machte einen Plan, der wohl manche wichtige ingenieurtechnische Gesichtspunkte beobachtete, den man aber im übrigen nicht ohne Schaudern ansehen kann, wenn man sich vorstellt, daß er ausgeführt wäre. Der bedeutendste Architekt der damaligen Zeit, Gottfried Semper, der aus Dresden seiner leidenden Heimatstadt ungerufen zu Hilfe kommen wollte, sah die Gefahr und machte einen künstlerisch glänzenden Gegenplan. Eine Kommission ließ diesen Plan in die Versenkung verschwinden, aber er entzündete offenbar ein Licht über den bereits genehmigten Lindleyschen Plan, das weiterbrannte. Mehrere andere Personen machten nunmehr Gegenpläne, in die immer etwas von Sempers Ideen hineinsickerte, ohne daß

dabei die sehr wesentlichen ingenieurtechnischen Gedanken Lindleys verlorengingen. Und als schließlich die Verwirrung am größten war, gab die stärkste künstlerische Kraft des damaligen Hamburg, Alexis de Chateauneuf, der Sache eine entscheidende Wendung, die halb unbewußt aus künstlerisch-städtebaulichem Gefühl heraus zu dem führte, was dann entstanden ist.

Man sieht: nicht eine glückliche Organisation, sondern eine Kette glücklicher Zufälle rettete Hamburg vor einer Mißgeburt.

Und doch kann man aus dem Einblick in diese Vorgänge nicht nur lernen, daß man sie nicht zum Vorbild nehmen kann, sondern auch Hinweise darauf erkennen, was wichtig ist.

Wir sehen erstens, daß nur höchste Kraft städtebaulich-künstlerischer Begabung einer so die Zukunft bestimmenden Angelegenheit die entscheidende Prägung geben kann.

Aber wir sehen zugleich zweitens, daß es dabei trotzdem unerläßlich ist, weitsichtig technische Fragen zu beachten und mit den künstlerischen zu verflechten.

Man muß sich vergegenwärtigen, daß Lindley damals ein großes modernes Kanalisationssystem schuf, eine hygienische Wasserversorgung sicherstellte, die künstliche Beleuchtung von Tran und Öl auf Gas umstellte, die Wasserwirtschaft zwischen Hafen, Kanälen und Alster regelte und manches andere. Man sieht: ohne erstrangige Fachleute auf diesen technischen Gebieten kann man nicht zum vollen Ziele kom-

men. Aber es ist der große Unterschied heutiger Arbeit, daß zwar auch jedes dieser und ähnlicher Gebiete vom speziellen Fachmann ausgearbeitet wird, daß aber bei einem gut entwickelten Städtebau die Fäden aller dieser technischen Gedankengänge an einer Stelle zusammenlaufen und hier, ohne gegenseitig miteinander in die Gefahr der Kollision zu geraten, mit den gestalterischen Absichten zu einem einheitlichen Gewebe verbunden werden.

Erst dadurch haben wir gegenüber der chaotischen Entwicklung, die uns besonders in den Großstädten der Arbeit zu einem hoffnungslos scheinenden Durcheinander führte und die Technikverzweiflung von Kulturpolitikern wie Spengler zeitigte, einen Damm aufzurichten begonnen, einen Damm, der in Zeiten der Sturmflut, wie wir sie jetzt erleben, die Probe auf seine Festigkeit bestehen muß.

Diese Erkenntnis von der Notwendigkeit der einheitlichen Zusammenschau und Regelung aller Dinge, die technischen Niederschlag haben, setzte sich zuerst durch im eigentlichen Kern der großen Siedelungen, die wir Städte nennen, da hier die Kollisionen der Interessen schnell und deutlich als Verunstaltungen oder als kostspielige Hemmungen zutage traten. Die noch nicht entwickelten Zonen, in die die Stadt eingebettet ist und in die sie allmählich hineinwächst, betrachtete man lange als „neutrales Gebiet“ und überließ dieses sich selber.

Es war wie eine große Entdeckung, als man vor allem durch

die Arbeit der Landesplanung feststellte, daß es in weitem Umkreis um eine große Stadt herum überhaupt kein „neutrales Gebiet“ gibt, daß vielmehr gerade dieses Gebiet besonders stark des geistigen Schutzes, den wir, recht mangelhaft, mit dem oft mißverstandenen Begriff „Städtebau“ bezeichnen, bedarf. Denn hier fehlt für alle Maßnahmen, die im Interesse der Stadt vor sich gehen, der natürliche Schutz, der in äußerlich erkennbaren Zusammenhängen liegt. Diese Maßnahmen können aber, wenn sie ihr Gesetz nur in sich selber suchen, schon in naher Zukunft ein krankes Hemmnis der Entwicklung werden.

Die Raumordnung, die das Ziel der Landesplanung ist, ist deshalb das große Stichwort unserer Zeit geworden. Deutschland als einziges Land der Welt hat ein eigenes Ministerium dafür geschaffen. Die bitteren Erfahrungen, die es mit der planlosen Entwicklung seines engen Gebietes machte, haben es hervorgerufen. Es hat die Aufgabe, das Bewußtsein zu verbreiten, daß eine organische Ordnung gerade in den Gebieten eingehalten werden muß, die noch nicht Siedlungsland geworden sind. Sind sie doch der noch nicht angebrochene Schatz unseres Volkes, dessen wertvollster Besitz sein Grund und Boden ist.

Hier gilt es Bodenvirtschaft, d. h. Gebiete, die Acker und Forst bleiben müssen, Wasserwirtschaft, d. h. Gebiete, die Hafen, Kanälen, Kraft- und Wasserwerken dienen sollen, und Bauwirtschaft, d. h. Gebiete, die den Bauten für

Wohnen und Arbeiten in Industrie und Handwerk zur Verfügung gestellt werden müssen, sorgfältig gegeneinander abzuwägen. Hier gilt es, die großen Gesichtspunkte des Verkehrs aus weiter Sicht zu ordnen, und da, wo ein Bezirk der Bauwirtschaft verfällt, ihn richtig einzugliedern in das große Adersystem, das heute ein Gebiet früher oder später durchziehen muß, wenn es für das Leben großer Massen menschenwürdig benutzbar sein soll.

Abwasserbehandlung, Wasserversorgung, Kraftversorgung, die Fragen der verschiedenen Arten des Großverkehrs, der Zusammenhang von Wohnen und Arbeiten, von Schule und Wohnung, der Zusammenhang mit der für die Großstadt so wichtigen Grünpolitik, alles das erkennen wir heute als die wesentlichen Aufgaben dessen, was wir „Siedeln“ nennen. Erst dann kommt das, was man sieht: das Erstellen von Bauten.

Mit einem Worte: der einstigen Blickrichtung von der Stadt auf das Land, ist die entgegengesetzte Blickrichtung vom Land auf die Stadt an die Seite getreten. Darin liegt ein grundsätzlicher Fortschritt, ein Schritt zur Gesundheit.

Ich hebe die Wichtigkeit dieser Erkenntnis auf unserem Gebiet nicht so umständlich hervor, um hier die Hauptlinien eines literarischen Städtebaus anzudeuten, sondern weil ich glaube, daß die erste Phase der Neugestaltung Hamburgs nicht so sehr von innen nach außen, sondern unwillkürlich und von der Not diktiert vielleicht noch mehr von außen

nach innen einsetzen wird. In Hamburgs Umgebung werden sich entscheidende Gestaltungen abspielen. Wenn man bei ihrem Anpacken erst alle die Überlegungen, die ein geordneter Städtebau machen muß, neu zu entwickeln hätte, dann würden sie lebhaft Bedenken für das Tempo des Handelns hervorrufen; aber darum handelt es sich nicht. Die Landesplanung hat die grundsätzlichen Klärungen bereits erarbeitet, es handelt sich nur darum, von ihnen Gebrauch zu machen und bei allen Entschlüssen für den späteren Zusammenhang mit einer geordneten Zukunft zu sorgen. Dann wird man erst den rechten Gesichtspunkt für die Disposition der baulichen Elemente finden.

Wer lange in schweren Zeiten zu praktischem Handeln gezwungen war, ist oft in die Versuchung gekommen, sich mit dem Trost zu begnügen, daß er Provisorien in die Welt setzt. Ganz abgesehen davon, daß ich das Wort eines weisen Oberbürgermeisters in meinen eigenen Erfahrungen bestätigt gefunden habe: „Nichts ist im Körper einer Stadt dauerhafter als das Provisorium“, ist das Entfernen überholter Bauten noch nicht das Entfernen der unsichtbaren, aber größten Hemmung: der Parzellierung. Schon die Aufteilung des Grund und Bodens - das darf man nie vergessen - entscheidet fast immer sein Schicksal, nicht erst das Bauen. Sie ist das Zäheste, mit dem ein baulicher Reformator zu kämpfen hat. Deshalb muß das Ziel sein, die Grundstruktur einer

künftigen Absicht bereits unsichtbar in dem Aufteilungsplan des Provisoriums stecken zu lassen.

Für sein Wesen gibt es Anhaltspunkte, sie brauchen nicht erst neu erdacht zu werden. Unter dem Studienmaterial der letzten Jahre, das mir vor Augen gekommen ist, hat mir ein Vorschlag besonderen Eindruck gemacht: nämlich die Organisation der Zelleneinheiten der politischen Verwaltung künftigen Siedlungen als Kernform im Schema zugrunde zu legen. Das ist auch soziologisch betrachtet etwas Allgemeingültiges, das keine starre, sondern eine elastische Richtschnur geben kann.

*

Aber genug hiervon. Wenn wir noch einmal kurz auf die Erscheinungen blicken, von denen wir ausgingen, den Erscheinungen, die durch den großen Brand Hamburgs vor hundert Jahren hervorgetreten sind, dann ist es noch ein weiteres Problem, auf das wir stoßen. Er führte Hamburg vor die grundsätzliche Frage, in welchem Baucharakter sich die Zukunft entwickeln sollte. Die Frage hieß: Putzbau oder Backsteinbau. Sie ist seiner Zeit zunächst für den Putzbau entschieden worden, aber nicht ohne einen stillen, fast tragischen Kampf für den Backsteinbau.

Hamburgs damals stärkste künstlerische Kraft, Alexis de Chateauneuf, hat diesen Kampf geführt. Vor der Katastrophe war er der auch außerhalb Hamburgs vielbewun-

derte Schöpfer klassizistisch angehauchter Bauten in edlem Werksteinmaterial, nach der Katastrophe, wo ihm Werkstein nicht mehr zur Verfügung stand, konnte er sich nicht zum Putz entschließen, in dem er ein unechtes, weichliches, kurz, ein unmonumentales Material erblickte; er baute nur noch im schlichten, aber echten Material des Backsteinrohbaus. Die Petrikirche ist wohl das bedeutendste Zeugnis der hohen technischen Backsteinkultur, die er anstrebte; die Alte Post ist unter anderem ein weiteres Beispiel seiner Absichten.

Neben ihm traten einige andere begeisterte Anhänger des Backsteinbaus hervor, wie Bülow, der an der Stelle des abgebrannten Rathauses das „Patriotische Gebäude“ errichtete. Kurz, ein lebendiger selbständiger Backsteinbau begann sich in Hamburg zu entwickeln. Aber er hatte bei den Hamburgern kein Glück, sie betrachteten den Backsteinbau, obgleich er in den Nachbarstädten in früheren Zeiten die monumentalsten Gebäude hervorgebracht hat, als einen Baucharakter, „den man höchstens für die Rückseiten der Packhäuser dulden könnte“, und sie wußten seine Verfechter schließlich so zur Verzweiflung zu bringen, daß Chateauf nach Christiania auswanderte, wo er eine große Kuppelkirche in Backstein zu bauen begann, aber bald seiner Nervenzerrüttung erlag. Bülow aber gab, um nicht zu verhungern, seinen Beruf auf und wurde Lehrer. So endete der erste Versuch, Hamburg wieder zum ursprünglichen Baucharakter zu führen,

und es fiel kurz darauf traurigerweise dem hannoverschen Backsteinstil in die Hände, der auswärts seinen verhängnisvollen Sieg dadurch erfochten hatte, daß er diese Bauart neumodisch frisierte und dem natürlichen Stein durch Glätten, Glasieren und tausend Kunststücke sein eigentliches Wesen nahm. Das hat den Backsteinbau mit Recht lange Zeit in Verruf gebracht.

Wieder sehen wir im Geschehen von 1842 keine Lösung, wohl aber das Auftauchen eines wichtigen Problems.

Es tritt in komplizierterer Weise auch jetzt wieder hervor. Die Komplikation beruht darauf, daß inzwischen an manchen Stellen der Stadt der Putzbau sich sieghaft entwickelt hat und dadurch die pietätvolle Frage entsteht, wie man den letzten historischen Resten unserer Stadt gerecht werden kann, wenn ein durch keine äußeren Zwänge gehemmter Aufbau wieder einsetzt.

Ich nehme an, daß wir im Zusammenhang mit dieser Frage die Versuche, die vor reichlich 30 Jahren in Hamburg gemacht wurden, in historischen Stilformen „hamburgisch“ zu bauen, überwunden haben. Die barocken Giebel, so liebevoll sie oftmals durchgeführt waren, wirkten schon durch den völlig anderen Maßstab der heutigen Großstadtbauten als fremde Gäste; seit 30 Jahren ist diese Regung in Hamburg verschwunden, und ich glaube, als sie kürzlich im Chilehaus-Viertel in Form riesiger an die zarten Motive des Lübecker Rathauses erinnernde Giebel vereinzelt wieder auftauchte,

daß sie da auch außerhalb der Fachkreise nur Befremden hervorrief.

Die Frage hat eine feinere Seite. Obgleich Hamburg historische Motive nicht kultivierte, kann man doch mit Recht sagen, daß die Stadt ein Traditionsbewußtsein gewahrt hat. In Hamburg bezieht sich dies Traditionsgefühl auf zwei an sich sehr verschiedene Erscheinungen:

Wir sehen die Zeugen einer klassischen Architektursprache, die sich in Putz oder hellem Werkstein ausdrückt; und wir sehen historische Zeugen einer nordischen Architektursprache, die vor allem in Hamburgs Kirchen großartige Denkmäler hinterlassen hat, aber auch in Bürgerhäusern der Renaissance und Bauwerken in jenem gemäßigten Charakter des Barock, den wir mit dem Namen „Sonnin“ verbinden. Das sind Backsteinbauten, oft mit sparsamer Werksteinverwendung, meist mit sichtbarem Dach.

Der Blick auf die historischen Denkmale gibt also noch keine Entscheidung, denn an beide Sprachen kann man künstlerisch anknüpfen, und das ist nicht nur möglich, es ist auch geschehen. Die Art aber, wie sich das im Bild Hamburgs in den letzten Jahrzehnten ausspricht, ist nicht willkürlich, sondern gelenkt von bestimmten Absichten.

Während in der Mönckebergstraße das Ringen des Backsteinbaus um Anerkennung noch sehr deutlich hervortritt, kann man am Adolf-Hitler-Platz erkennen, daß hier sein Erscheinen bewußt vermieden ist. Hier mußte schon durch

den Putzbau der Alsterarkaden eine andere Materialwirkung herrschen. Dieser Charakter des Rathausplatzes griff auch auf das Alsterbecken über und fand durch die alten Häuser des Neuen Jungfernstieg Anschluß an die Esplanade. Um diese hellen Eindrücke des Alsterbeckens zu festigen, verhinderte die Baubehörde, trotz ihres bekannten Enthusiasmus für den Backsteinbau, die Ausführung eines an sich trefflichen Backsteinprojektes der Hamburg-Amerika Linie, und sie machte später beim Neubau des Hauses der Petroleumgesellschaft die Bedingung, daß deren roter Backsteinbau verschwinden müßte, was dann sehr geschickt verwirklicht ist. Andererseits wurde versucht, in der Umgebung der großen Backsteinkirchen Petri, Jakobi, St. Georg, deren Baumaterial, den Backstein, vorwalten zu lassen.

Wenn ich das hervorhebe, geschieht es nur, um an einem Beispiel zu zeigen, daß da, wo es sich um Wahrung bestehender Werte handelt, städtebauliche Gesichtspunkte des Gesamtbildes entscheidend sind, und nicht eine grundsätzliche Stellungnahme für oder wider einen der beiden Materialcharaktere. Es wird an Stellen, wo die beiden Welten sich berühren, Übergänge im Stadtbilde geben, die von Fall zu Fall abzuwägen sind.

Diese Rücksicht auf zwei ihrem Wesen nach so verschiedene Baucharaktere fällt aber weg, wo es sich nicht um den Zusammenhang mit vorhandenen Bauwerken handelt. Wenn nicht Gesichtspunkte der Not dazwischentreten, sondern für

die Neugestaltung freie Bahn gegeben ist, dann scheint mir die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Entscheidung vorzuliegen.

Ich brauche kaum zu sagen, daß ich, dem die Neubelebung des Backsteinbaus während einer 25jährigen Tätigkeit am Herzen lag, und der dabei in kameradschaftlichem Verein mit fast allen Architekten der Stadt schaffen konnte, für diese Bauart eintrete. Aber das geschieht in einem so verantwortlichen Zeitpunkt nicht etwa um einer baulichen Vergangenheit, sondern um der Zukunft willen.

An und für sich fällt es mir nicht ein, den Putzbau als bürgerliche Bauweise zu mißachten; aber er ist im Hamburger Klima etwas anderes, wie in Süddeutschland und Mitteldeutschland. Die Feinheiten seiner Oberflächenbehandlung kommen in diesem Klima nicht in Betracht, da seine Flächen hier nur haltbar sind durch einen Ölfarbenüberzug, der zudem ständiger periodischer Erneuerung bedarf. Er tötet die feineren Reize, und auch der „Edelputz“ versagt, wie immer neue geduldige Versuche erwiesen haben.

Es ist kein Zufall, daß die nordischen Küstenstädte von Lübeck bis Stralsund und die nordischen Binnenstädte von Stendal-Tangermünde über Neubrandenburg bis zur Marienburg, nachdem Heinrich der Löwe den Ratzeburger Dom zum erstenmal in Backsteinsprechen ließ, dieser Sprache treu blieben. Ein Blick auf ihre großartigen Werke zeigt, daß der Backsteinrohbau, wenn er fachmännisch richtig behandelt

wird, unserem Klima trotz und ohne künstliche Hilfsmittel seine Frische bis zum heutigen Tage behält.

Wenn man von einer Bauweise sagen kann, daß sie aus Klima, Boden und Blut erwachsen ist, dann ist es der nordische Backsteinbau.

Es darf nicht vergessen werden, daß, wenn man von einem „nordischen Backsteinbau“ spricht, damit keine bestimmte Formgestalt gemeint ist. Für viele weckt das Wort Ideenverbindungen mit der Gotik; das ist durchaus willkürlich. Wer beispielsweise Schinkels Backsteinbauten kennt, etwa sein klassisches Militärgefängnis in der Lindenstraße in Berlin, oder den Entwurf für ein großes Kaufhaus Unter den Linden, weiß, daß im Backsteinbau ebensogut eine Weiterbildung im Sinne des Klassizismus möglich ist, dem die heutigen Tendenzen der staatlichen Bauten zuneigen.

In Hamburg haben die letzten Jahrzehnte wohl schon gezeigt, zu welchem verschiedenartigem Ausdruck diese Bauweise geführt werden kann, aber ich glaube, daß diese Möglichkeiten durchaus noch nicht erschöpft sind. In ihr schlummert nicht nur eine vielartige Vergangenheit, sondern ebensowohl Gegenwart, und nicht nur Gegenwart, sondern auch Zukunft. Hamburg muß wieder eine nordische Backsteinstadt werden. Nun höre ich Sie schon lange im stillen sagen: „Hast du denn ganz vergessen, daß wir, als es nach dem ersten Weltkrieg wieder zum Bauen kam, gar nicht an Backstein denken konnten, weil wir keine Kohle hatten, um sie zu brennen?“ Nein,

das habe ich nicht vergessen. Ich spreche zunächst ganz bewußt von dem freien Ziel, das einem vorschwebt, und glaube, daß man das gerade tun muß, wenn man weiß, daß es eine Zeitspanne geben wird, wo man es nicht erreichen kann. Die Gefahr besteht, daß man es aus dem Auge verliert, und das darf nicht sein.

Jener Zustand nach dem ersten Weltkrieg steht mir sehr deutlich im Bewußtsein, denn er hat mir manche schwere Stunde bereitet. Ich hatte damals – wenn ich auf eine uns heute geringfügig erscheinende Arbeit zurückgreifen darf – trotz aller Mahnungen durchgesetzt, daß ich die Notsiedlung Langenhorn nicht, wie der Auftrag lautete, in Notbaracken, sondern als endgültige Siedlung bauen durfte. Wir haben einige hundert Häuser nach den verschiedensten Plattenbauweisen errichtet, teils indem wir genormte Einheiten bezogen, teils indem wir sie an der Baustelle selbst gossen; als der Zement knapp wurde, bedienten wir uns anderer Mischungen, ja, wir gingen sogar zum Lehm- und Ziegelmörtelbau über. Aber wenn das auch nach allerlei Schwierigkeiten zu ganz annehmbaren Bauten führte, wie man sich heute noch im Kernstück von Langenhorn überzeugen kann, war doch das fachmännische Ergebnis: keine dieser Bauweisen kann sich mit dem einfachen Backsteinbau messen, je schneller, je besser kehrt man zu ihm zurück.

Es ist klar, daß Hamburg in großem Maßstab durch eine Periode solcher Behelfsbauweisen hindurch muß, schon weil

diese Bauweisen mit dem großen und schweren Problem der Schuttbeseitigung in Verbindung gesetzt werden können. Man wird heute nach ganz anders durchgearbeiteten Methoden zu arbeiten vermögen, aber das edle Wesen des gebrannten Steines läßt sich weder praktisch noch künstlerisch ersetzen.

Wohl aber kann man hoffen, daß aus dieser Arbeit mit schnell montierbaren genormten Baueinheiten ein mächtiger Auftrieb auf dem Gebiet der Normung dauernd erzielt wird, ein Gebiet, auf das sich die Praxis bisher nur zögernd gewagt hat. Und doch bildet es für die Befürfnisse großer Menschenmengen ein unentbehrliches Mittel, um durch Rationalisierung des Arbeitsvorganges das Ergebnis der Arbeit ohne Verteuerung zu steigern. Das bedeutet vor allem, die Fläche des Wohnraumes zu vergrößern. Alles Denken und Streben geht aber im Kleinwohnungsbau, der schon in normalen Zeiten 80 Prozent aller Großstadtwohnungen umfaßt, auf dieses Ziel. Denn nur dadurch können wir den Wohnungsstandard der großen Massen, wenn ein endgültiger Aufbau einsetzt, wirklich heben.

Kein noch so sozial gesinntes Volk kann sich aber den Wohnungsbau als Zuschußgebiet auf die Dauer leisten.

Deshalb werden nicht nur die ersten, sondern auch die letzten Gedanken um das Problem der Wohnungsfrage kreisen.

*

Ich habe mit Absicht, meine sehr verehrten Herren, wenn von Neugestaltung des künftigen Hamburg die Rede war, nur von Vorfragen gesprochen, den großen Strukturfragen, die schon ausschlaggebend sind, wenn der künftige Körper sich mit dem ersten Fleisch zu umhüllen beginnt. Auch die bescheidensten Siedlungen bedeuten ja solches Fleisch; sie sind nichts anderes als der reale Beginn der Neugestaltung. · Daß innerhalb dieser Gedankenräume nun die künstlerischen Gestaltungsfragen großen Stils auftauchen, dürfen wir nicht vergessen, aber das sind Dinge, die man nur mit Plänen, nicht mit Worten behandeln kann. Man muß deshalb an der Stelle, wo die Phantasie anfängt, haltmachen und sich mit solchen, wahrscheinlich etwas lehrhaft wirkenden, Ausführungen begnügen.

Dieses Halt ist keine willkürliche Stelle, es ist der Punkt, wo im Städtebau ein neues Kapitel anfängt. Dies Kapitel wird in der Lage, in der sich Hamburg befindet, so groß und vieldeutig sein, wie es selten vorkommt. Daß man das große unsichtbare Adersystem einer Stadt, das als kostbares Gut im Schoß der Straßen liegt, nicht unnötigerweise antasten wird, brauche ich nicht zu sagen. Vieles aber, was an Verbesserungen im Verkehrssystem nötig ist, und was sonst vielleicht schwer durchführbar war, wird durch die Zerstörungen erleichtert werden, und es wird eine erste Überlegung sein, wo man den Wiederaufbau hintanhaltet und den Grund und Boden in öffentlichen Besitz bringen muß. Dabei wird es sich

hoffentlich nicht nur um Verkehr und um Wirtschaft handeln, sondern auch um Grünflächen, denn nichts ist in Zeiten des Übergangs mehr gefährdet als der Bestand an Grünflächen. Sie können ihre Notwendigkeit nicht durch verstandesmäßige Argumente zwingender Art verteidigen und sind deshalb die erste leichte, widerstandslose Beute aller Provisorien.

Manches wird für die Zukunft erleichtert sein, vor allem die Sanierung schlechter Wohnviertel, aber manches wird man auch selbst bei größtem Optimismus als erschwert erkennen. Hier, wenn es nötig erscheint, neue Wege, die vielleicht zu neuen Schönheiten führen, zu finden, wird ein zweiter großer Gedankengang sein. Denn es gibt im baulichen Leben mehr Dinge als auf anderen Gebieten, bei denen man zögern muß sie anzufangen, wenn die Gefahr besteht, daß sie nicht vollendet werden können.

Aber für solche Gestaltungen im engeren künstlerischen Sinn wird der Boden erst bereitet durch jene Überlegungen praktisch-technischer Art, die bildmäßig keine große Rolle spielen. Sie sind die Urbarmachung der Zukunft. Erst nach solcher geistigen Urbarmachung des Terrains der Zukunft kann man die künstlerischen Absichten, die stets unausgesprochen auch da im Hintergrunde schlummern, wo man sie noch nicht sieht, zur Formung bringen, ohne daß sie von vornherein im Gestrüpp ungeklärter technischer oder sozialer Fragen zu gespenstischen Gebilden werden.

Der Laie pflegt manchmal zu fragen: was hat es angesichts der drängenden aktuellen Forderungen des Tages für einen Zweck, für eine unbestimmte Zukunft Pläne zu machen? – In Wahrheit sind sie nie nötiger als in stürmischen Zeiten. Sie dienen dazu, in rauhem Wetter den Kurs nicht zu verlieren.

Denn die Fahrt geht weiter: ein Strom trägt unser Schiff. Das ist ja, was wir in Hamburg täglich vor uns sehen: der Strom rauscht unverändert dahin, wenn auch an seinem Ufer Bauten sinken. – Unser Strom – die Quelle unserer Kraft. Aber nicht nur das, sondern zugleich das Bild des unerschütterlichen, zukunftssträchtigen Lebens dieser Stadt. Wohin dieser Lebensweg führt, können wir heute nicht wissen, aber die Richtung wissen wir, sie heißt: Vorwärts.

So wird dieser Strom zum Symbol unserer Stadt, die niemals stolzer war, als in Zeiten der Prüfung und des Leides.

Denn sie weiß, daß Deutschland auf sie blickt. Und Deutschland darf und wird es nicht vergebens tun.

HAMBURG

*Ausführungen bei der Verleihung des Lessingpreises
der Hansestadt Hamburg im Kaisersaal des Rathauses
am 22. Januar 1944*

von

FRITZ SCHUMACHER



Johann Trautmann Verlag
Hamburg

Dieser Scan eines Buches

von **Fritz Schumacher**

wurde im Juli 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. *Hamburg:*

Ausführungen Bei Der Verleihung Des Lessingpreises Der Hansestadt

Hamburg Im Kaisersaal Des Rathauses Am 22. Jan. 1944.

Hamburg: Trautmann, 1944

Signatur: 9.012

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

in den ehemaligen Räumen der HafenCity Universität Hamburg,

Hebebrandstraße 1, Haus B, Raum 12.

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

Der Scan ist mit OCR-Texterkennung bearbeitet und anschließend optimiert worden.

Es ist also eine Volltextsuche in ihm möglich.

Hamburg, 13.7.2018 Jörg Beleites