



Dieser Scan eines Buches

von **Fritz Schumacher**

wurde im Januar 2019

– 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 Werden einer Wohnstadt;  
Bilder vom neuen Hamburg**  
Hamburg: Georg Westermann, 1932

**Signatur: 9.005-A**

**Hinweis:** Zu diesem Buch ist im Christians-Verlag, Hamburg, 1984 ein  
Nachdruck erschienen, ergänzt um einen langen erläuternden Artikel von  
Hermann Hipp

Seit 2013 (*und zur Zeit immer noch*)

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 im Buch möglich

Hamburg, 10.1.2019 Jörg Beleites

Nachfragen über [joerg.beleites@gmx.net](mailto:joerg.beleites@gmx.net)

Vergl. auch [www.joerg-beleites.de](http://www.joerg-beleites.de)

Oppermann \* R

A.S. Burkhardt 2008

9.005 - A  
 183 V  
 ist übergeben  
 vom Bibliothekar  
 am 25.11.2008

Schumacher, Fritz | Das Werden einer Wohnstadt; Bilder vom neuen Hamburo

Hamburg, 1922

Georg Westermann,  
Hamburg 1022

Fritz-Schumacher-Institut  
 Bibliothek  
 Datum: 25.11.16  
 Signatur: 9.005-A (Original)

1. Extr.

→ siehe Nachdruck  
9.005-B

\* Bruder des Bildhauers  
Oppermann

Hamburgische Handbibliothek

**FRITZ SCHUMACHER**

**DAS WERDEN EINER WOHNSTADT**

## **Hamburgische Hausbibliothek**

Herausgegeben im Auftrage der Pa-  
triotischen Gesellschaft, der Gesell-  
schaft der Freunde des vaterländischen  
Schul- und Erziehungswesens und des  
Vereins für hamburgische Geschichte

**FRITZ SCHUMACHER**

## **DAS WERDEN EINER WOHNSTADT**

**Bilder vom neuen Hamburg**

**Mit 25 Abbildungen im Text**

**und mit 75 Tafelbildern**

**HAMBURGISCHE HAUSBIBLIOTHEK  
GEORG WESTERMANN · HAMBURG 1932**

## Inhalt

Vorwort . . . . .	7
Einleitung . . . . .	11
1. Das Wohnungsproblem der Großstadt . . . . .	11
2. Das Hamburger Wohnungsproblem . . . . .	12
I. Das Wesen der Aufgabe . . . . .	15
A. <i>Hemmungen</i> . . . . .	15
1. Geologische Hemmungen . . . . .	15
2. Historische Hemmungen . . . . .	17
3. Technische Schwierigkeiten . . . . .	20
B. <i>Die neuen Absichten</i> . . . . .	23
1. Reform der Freiflächen . . . . .	23
2. Reform der Bauzonung . . . . .	26
3. Reform des Banorganismus . . . . .	27
C. <i>Die neuen Mittel</i> . . . . .	30
1. Die wirtschaftliche Umstellung . . . . .	30
2. Die organisatorische Umstellung . . . . .	32
3. Die ästhetische Umstellung . . . . .	36
II. Die Lösungsformen der Aufgabe . . . . .	43
A. <i>Auf Grund alter Bebauungspläne</i> . . . . .	43
1. Retuschieren ausgebauter Baugebiete. (Eppendorf, Eimabüttel, Hamm-Marsch) . . . . .	43
2. Umgestaltung eines halbentwickelten Bebauungsplanes. (Nord-Barmbeck) . . . . .	47
3. Umlegung eines alten Plangebietes. (Dulaberg-Gelände) . . . . .	51
4. Umformung einer bestehenden Bebauung. (Veddel). . . . .	60
5. Neugestaltung eines Großhausgebietes. (Gelände südlich vom Stadtpark) . . . . .	64

B. <i>Auf Grund neuer Bebauungspläne</i> . . . . .	67
6. Neugestaltung eines Villengebietes. (Bezirk der Alsterkanalisation) . . . . .	67
7. Die Neugestaltung einer Kleinhaus-Siedlung (Nord-Langenhorn) . . . . .	73
III. Schluß. Künstlerisches Ergebnis . . . . .	82

### Die Aufnahmen

dieses Buches stammen von folgenden Photographen:

Gebr. Dransfeld, Hamburg, 19, 23, 25, 32, 33, 37, 38, 44, 45, 46, 49, 53, 69.

Ernst Scheel, Hamburg, 18, 27, 28, 43, 47, 48, 50, 51.

W. Schäfer, Hamburg, 15, 29, 30, 34.

Franz Rompel, Hamburg, 66, 67, 68.

L. Meyer, Hamburg, 22, 39.

Anny Breer, Hamburg, 21.

Martin Faulhaber, Hamburg, 20.

Johs. Schwabroh, Hamburg, 31.

Luftaufnahmen Nr. 14, 17, 24, 35, 36, 40, 41, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 65:

Vermessungswesen der Baubehörde Hamburg, Photograph: Heinz Lübbert.

Luftaufnahme 42: Hamburger Luftbild G. m. b. H.

### Vorwort

Das Gesicht der „Hamburgischen Hausbibliothek“ war bisher vorzugsweise nach rückwärts gerichtet. Wer die Stimmung des alten Hamburg suchte, fand hier reizvolle Bilder, die ein Stück Gemeingut der Stadt geworden sind.

Wenn jetzt ein neuer Gast in diesen Kreis tritt, der ganz neuzeitlich gekleidet ist, so wird er in dieser Gesellschaft zunächst recht fremdartig wirken. Statt behagliche Stimmungsbilder zu geben, spricht er von allerlei Nöten und von trockenen Methoden, durch die man den Kampf mit ihnen aufzunehmen versucht. Statt Künstlerischem tritt Technisches und Soziales in den Vordergrund.

Aber eins verbindet jene alte und diese neue Welt: beides ist ein Stück Geschichte Hamburgs, in beiden steckt ein Stück Liebe zu dieser scheinbar so spröden und doch tief innerlich so kräftigen Stadt.

In Hamburg meint man vielfach, daß die Jahre nach dem Kriege eine ganz besonders große Wohnbau-Tätigkeit, insbesondere auf dem Gebiet der Kleinwohnung hervorgebracht hätten. Das ist ein völliger Irrtum. In den Jahren vor dem Kriege wurden weit mehr, wirtschaftlich betrachtet völlig gleichartige Baugebilde in die Welt gesetzt. Nur in den Jahren 1928–1930 erreichte Hamburgs Jahresproduktion etwa 10 000 Wohnungen, in den Jahren, die dem Kriege vorangingen, waren es jährlich mindestens 11 000, bisweilen gar 17 890 (1910). Der Unterschied zwischen der Zeit vor und nach dem Kriege ist nur der, daß die ganz gewaltige Kleinwohnungs-Bautätigkeit der Vorkriegszeit nichts beitrug zur Physiognomie der Stadt, wenigstens nicht zu einer Physiognomie, die man bemerkenswert finden konnte. Künstlerisch betrachtet verpuffte sie ihre Kräfte in nichts.

Wohl entstanden ganze kleine Städte neuer Häuser, aber man

beachtete diese Städte nicht, oder richtiger, man wollte sie nicht beachten, und man tat gut daran, denn wenn man sie mit Bewußtsein betrachtete, mußte man sich schämen. Die Kleinwohnungsquartiere, die in Hamburg vor dem Kriege entstanden, sind meistens eine architektonische und soziale Anklage; bestenfalls sind sie gleichgültig.

Das ist anders geworden. Mit dem soziologisch betrachtet gleichen Material sind nach dem Kriege Stadtteile entstanden, die zum wenigsten das Streben nach einer gewissen Haltung zeigen. Die gleichen Wohnhäuser und die gleichen öffentlichen Gebäude, an denen man früher achtlos oder mit Unwillen vorbeiging, beginnen die Aufmerksamkeit zu fesseln. Ein neues Streben, der Aufgabe „Großstadt“, vor der wir schon verzweifeln wollten, Herr zu werden, macht sich bemerkbar.

Darüber hinaus aber sehen wir etwas, was nicht nur formale Bedeutung hat. In diesen Stadtteilen, die ja nichts anderes sind, als neue Kleinwohnungs-Städte, kündigt sich das Ringen an mit der großen Aufgabe unserer Zeit: eine breite neue Menschen-schicht organisch einzugliedern in das Gefüge unserer Kultur. Diese Aufgabe besteht nicht nur in einem möglichst harmonischen Zusammenfügen von Häusern, sie verlangt, eine Form zu finden, für die ganze Lebensführung großer Menschenmassen, die auf individuellem Wege eine solche Form nicht zu schaffen vermögen. Deshalb handelt es sich nicht nur um die in Häusern zusammengeschlossenen Wohnungen, sondern vielmehr um den Zusammenhang dieser Bauten mit ihren gemeinsam benutzten Höfen, mit Kinderspielplätzen und Grünzügen, mit Sportplätzen, Wiesen und Wasserläufen. In dieser städtebaulichen Auffassung der Aufgabe liegt ihre eigentliche Bedeutung. Es ist der Versuch, für die große Umschichtung unserer Zeit einen daseinswürdigen Ausdruck zu finden.

Dieses Buch beschäftigt sich nicht mit den einzelnen Bauten, ihrer praktischen Lösung, der Bemessung der Größe der Woh-

nungen und deren Finanzierung. Das war Sache der privaten Baugesellschaften und der Beleihungskasse. Es will nur einen kleinen Blick tun lassen in die Arbeit, die dieser städtebaulichen Wendung unserer Stadtentwicklung zugrunde liegt. Man wird sehen, daß die städtebauliche Aufgabe auch da, wo das Ergebnis ganz gleichartig aussieht, sehr verschiedenartiger Natur gewesen ist; man wird sehen, daß sie voller Hemmungen war. Es war eine Arbeit mit dem Motto „Trotzdem“.

Besonders wichtig aber scheint mir bei diesem Einblick zu sein, daß er zeigt, daß auf architektonischem Gebiet die bessere Wirkung nicht gleichbedeutend ist mit dem höheren Aufwand. Es gibt Hamburger, die, wenn ein baulicher Eindruck gut ist, zunächst nichts anderes denken als: „Mein Gott, wie teuer“, und deren wirtschaftliches Gewissen man vielleicht nur durch bauliche Reizlosigkeit ganz beruhigen könnte. Gott sei Dank gibt es noch andere Mittel als Geld, um erfreulich zu bauen. Nur wenn man deren Wirken nicht merkt, haben sie richtig funktioniert. Dies Geheimnis wird auch ein kleiner Blick ins Triebwerk dieser städtebaulichen Arbeit nicht verraten. Ihr Zweck ist auch ein ganz anderer: er geht dahin, etwas von den Zusammenhängen festzuhalten, die hinter den bunten und zerstreuten Tageserscheinungen unserer wachsenden Stadt stehen. Ebenso wie der Städtebauer versuchen muß, eine solche Stadt trotz aller Mächte, die sich seinem Einfluß entziehen, als Organismus zu behandeln, muß der Bürger versuchen, sie als Organismus zu verstehen. Nur dann wird er wieder beginnen, etwas von der Liebe, die er dem alten Hamburg entgegenbrachte, auch auf das neue zu übertragen.

Dieser Begriff „neu“ beginnt in der Vorstellung der letzten Monate bereits überholt zu klingen. Viele verstehen schon unter dem „neuen Hamburg“ nichts anderes als Kolonien kleiner Häuschen und Hütten, die in Gemüsegärten eingebettet sind. Wirklich erleben wir das eigentümliche Schauspiel, daß eine Wohnungsform, für die der Städtebauer in Zeiten des Wohlstandes ver-

gebens gekämpft hat, sich durch verwickelte, aus der Not geborene, innere und äußere Zusammenhänge verwirklicht.

Das darf uns nicht den falschen Eindruck erwecken, als ob wir in den Zonen, welche das letzte Jahrzehnt an Hamburgs Leib auszubauen hatte, etwa statt des Etagenhausbaues bereits das gleiche hätten machen können.

Warum das unmöglich war, wird man aus den Ausführungen dieser Schrift ersehen. Man wird daraus aber auch erkennen, daß das Stück Wachstum Hamburgs, das sie schildert, wahrscheinlich ein in sich abgeschlossenes Kapitel ist. Man wird sehen, daß diese Entwicklung überall, wo es möglich war, bereits den Übergang anzubahnen versuchte, zu Wohnformen, die auch dann siegreich vordringen müssen, wenn das Wachstum der Großstadt nicht plötzlich – wie man gegenwärtig anzunehmen pflegt – ein Ende hat.

Hamburgs Wesen und Hamburgs geographische Lage lassen es wahrscheinlich erscheinen, daß es nie ganz stillstehen wird. Das Unglück, das dies für unser ganzes Wirtschaftsleben bedeuten würde, ist hoffentlich nur vorübergehend. Wenn dagegen sein Wachstum nicht mehr unter dem Gesetz des krankhaft gesteigerten Bedürfnisses steht, das für das letzte Jahrzehnt infolge eines ganz ungesunden Zudrangs zur Großstadt charakteristisch war, und dafür ein bedächtiges Tempo annimmt, so kann das vom städtebaulichen Standpunkt betrachtet nur als Segen bezeichnet werden.

Hamburg, Frühjahr 1932.

*Fritz Schumacher.*

## **Einleitung**

### *1. Das Wohnungsproblem der Großstadt*

Der Begriff Großstadt steht in unseren Tagen sehr verschieden im Kurs. Bald buchen wir voller Stolz, wenn ihr Wesen recht stark und charakteristisch hervortritt, bald verbinden wir mit dem Begriff den Zorn über tausend Leiden unserer Zeit.

Beide Antriebe, sowohl die Bewunderung wie die Abneigung, haben dazu geführt, daß sich die Gedanken vieler Menschen mit dem Problem beschäftigt haben, wie dies bezeichnendste Gebilde unserer Zeit sich recht eigentlich entwickeln müßte, um seiner Aufgabe gerecht zu werden.

Die einen wollen der Großstadt dadurch reformierend zu Leibe gehen, daß sie ihrem Fortschreiten in die Zügel fallen. Ihre Auflösung in dezentralisierte Kleinstädte ist dabei das Ziel. Die anderen ersinnen kunstvolle, maschinenartige Systeme des Aufbaues, in denen der Verkehr zwischen Wohn-, Arbeits- und Erholungsflächen in mühelosem Rhythmus kreist.

Beide Gedankenrichtungen sind interessant und anregend. Die erste lenkt das Auge von dem einseitigen Interesse für das Zentralgebilde auf die Pflege aller Lebenskeime, die in seiner Umgebung zum Wachsen drängen, aber die Sorge für das Zentralgebilde wird dadurch, selbst wo sich in diesem Streben Erfolg erzielen läßt, nicht aufgehoben. Der andere faßt die programmatischen Ziele der Entwicklung gleichsam in graphischer Form, nämlich in Idealplänen, zusammen und macht sie so zur eindringlichen Mahnung, aber er bleibt im heiteren und unbeschwerten Reiche des Gedanklichen.

Wer der Sorge um die wirkliche Entwicklung einer großen Stadt mit all ihren täglichen kleinen und großen Ansprüchen nahesteht, weiß, daß die praktische Lösung der Aufgabe, die sie stellt, weder auf dem einen noch auf dem anderen Wege zu er-

reichen ist: man wird die ungelösten Probleme des Muttergebildes nicht los, selbst wenn es gelingt, gesunden Tochtergebilden zum Leben zu helfen, und man steht angesichts des Vorhandenen ratlos vor den schönsten Systemen einer idealen Großstadt, weil sie sich höchstens verwirklichen ließen, wenn man, wie die Australier es mit ihrer Hauptstadt Canberra versuchen, auf jungfräulichem Boden in großem Maßstab seine Absichten ungehindert entfalten könnte.

Die Wirklichkeit sieht im allgemeinen anders aus. Man kann weder die Form der kommunalen Grenzen, noch die historische Struktur eines Stadtkörpers abstreifen. Ein von Grund aus neues System läßt sich dem durch Generationen erwachsenen Leib einer Stadt ebensowenig aufzwingen, wie man einem lebendigen Menschenkörper neue Glieder statt seiner erschlaffenden alten einfügen kann. Alles im Wachstum begriffene Lebendige läßt sich in seinen alten Teilen nur behutsam umformen, in seinen neuen Teilen nur aus den gegebenen Ansätzen heraus in seinem Wachsen beeinflussen. Wer von einem wertvollen alten Baum frische Früchte will, wird nicht den Gärtner schätzen, der vorschlägt, ihn umzuhauen und einen neuen zu pflanzen, sondern den, der den alten Stamm so behandelt, daß er neue fruchtbare Zweige treibt.

Und deshalb kann man das Problem der Großstadt nicht anfassen aus allgemeiner Theorie heraus, sondern nur durch das liebevolle Versenken in das Wesen einer bestimmten Stadt, der praktische Arbeit gelten soll. Je eigenartiger diese bestimmte Stadt ist, um so mehr wird man den Schlüssel zu ihrer Behandlung in dieser Eigenart suchen müssen.

## 2. Das Hamburger Wohnungsproblem

Das ist der Grund, weshalb ein Blick in das Großstadt-Problem „Hamburg“ trotz alles Allgemeingültigen doch zuerst zu lokalen Betrachtungen führt. Wie sieht die Aufgabe aus, die gerade

Hamburg nach dem Kriege im Hinblick auf seine bauliche Entwicklung zu leisten hatte?

Bei allen großen Städten, die aus altem historischen Kern zur Form ihres heutigen Riesenleibes ausgewachsen sind, wird schon ein flüchtiger Blick zeigen, daß sie uns in ihrer *alten* Struktur eine Erbschaft hinterlassen haben, die wir heute als schwere Hemmung betrachten müssen. Die neuen ungeheuerlich angewachsenen Forderungen an Verkehr und an alle möglichen öffentlichen Zwecke, auf die jene alte Struktur nicht zugeschnitten sein konnte, läßt diese alten Teile vielfach krank erscheinen. Und wir sprechen deshalb ja auch von „Sanierungen“. Sanierungen der alten Teile unserer Stadt bilden ein bedeutsames Kapitel des Hamburger Städtebaues, das im vorliegenden Zusammenhang nicht behandelt werden soll.

Was uns hier aber besonders interessiert, ist, daß wir es in Wahrheit nicht nur mit dem Sanierungsbedürfnis jener *alten* Teile unserer Stadt zu tun haben, sondern daß auch verhältnismäßig junge Teile, die sich im vollen Bewußtsein ihrer großstädtischen Bestimmung entwickelt haben, eine Struktur zeigen, die uns heute schon als reformbedürftig erscheint. Die Art, wie man dieser Großstadt-Bestimmung gerecht werden kann, ist erst allmählich nach manchem mißlungenen Experiment erkannt worden. Und es ist nicht etwa nur die allgemeine Stadtmasse mit ihren Straßenzügen, um die es sich dabei handelt, sondern das Wesentliche liegt tiefer. Es liegt in der Art, wie sich aus dem Querschnitt dieser Stadtmasse das Wohnwesen ihrer Bürger im einzelnen entwickelt hat. Diese Frage ist schließlich entscheidend für die sozialen Eigenschaften eines Stadtgebildes.

Für das Wohnwesen aber ist die „Kleinwohnung“, das heißt die Wohnung von ein, zwei und drei Zimmern maßgebend, denn sie macht in Hamburg 85 Prozent aller Wohnungen aus. Daß es in dieser Beziehung nicht gerade sehr erfreulich in Hamburg aussieht, drängt sich jedem auf, der mit der Bahn in die Stadt ein-

fährt. Er durchquert ganze Stadtteile, in denen eng aneinandergepreßt hohe Etagenhäuser sich drängen und ihre Hinterflügel, zwischen denen nur enge Schlitzlöcher übrigbleiben, dem Beschauer klagend entgegenstrecken.

Wie erklären sich diese Erscheinungen, die durch Jahrzehnte der Entwicklung Hamburgs hindurch die charakteristische Form seines Kleinwohnungswesens sind? Die Antwort auf diese Frage gibt uns einen ersten Einblick in das Wesen der Aufgabe, die hier vorliegt.

## I. Das Wesen der Aufgabe

### A. Hemmungen

#### 1. Geologische Hemmungen

Leider hat die Engigkeit des Siedlungssystems, die uns in Hamburg entgegentritt, keine willkürlichen Gründe, sie hängt unlöslich mit Hamburgs bodenpolitischen Verhältnissen zusammen. Ein erster Grund ist die Kleinheit des Hamburger Gebietes, aber es ist nicht etwa der einzige. Diese Kleinheit schlechthin wirkt sich erst so verhängnisvoll aus durch zwei weitere Eigentümlichkeiten, die sie begleiten. Das Hamburger Gebiet hat nicht nur eine kleine Fläche, sondern diese kleine Fläche ist geologisch und politisch höchst unbequem geformt.

Geologisch handelt es sich um das Widerspiel von „Marsch“ und „Geest“. Die Geest: das natürliche großstädtische Wohngebiet, die Marsch: durch ihre fünf Meter tiefere nicht sturmflutfreie Lage nur künstlich und deshalb nur teuer zum großstädtischen Wohngebiet herrichtbar. Wohl aber ist die Marsch das natürliche Arbeitsgebiet, die tiefe Lage erleichtert die Herstellung von Einschnitten und so wird sie das Gebiet der Hafenecken und Industriekanäle.

Dieser Umstand hat an der Stelle, wo die Elbe sich spaltet, und mit „Norder-“ und „Süderelbe“ ein tief liegendes Inselgebilde umfaßt, zu einer technischen Arbeitsmaschine für Außenschifffahrt, Binnenschifffahrt und Industrie geführt, wie sie in der Welt kaum ihresgleichen hat. Da aber dieser Arbeitskern durch seine geographische Lage festgebunden ist, können alle die Gedankengänge, die auf Lockerung der Großstadt durch Dezentralisierung ihrer Arbeitsgebiete zielen, für Hamburg nur eine bedingte Bedeutung haben. Stellen, die mit dieser von Natur und Menschenhand immer vollkommener gebildeten Arbeitsmaschine in Wettbewerb treten könnten, gibt es im Umkreis dieser Großstadt nur

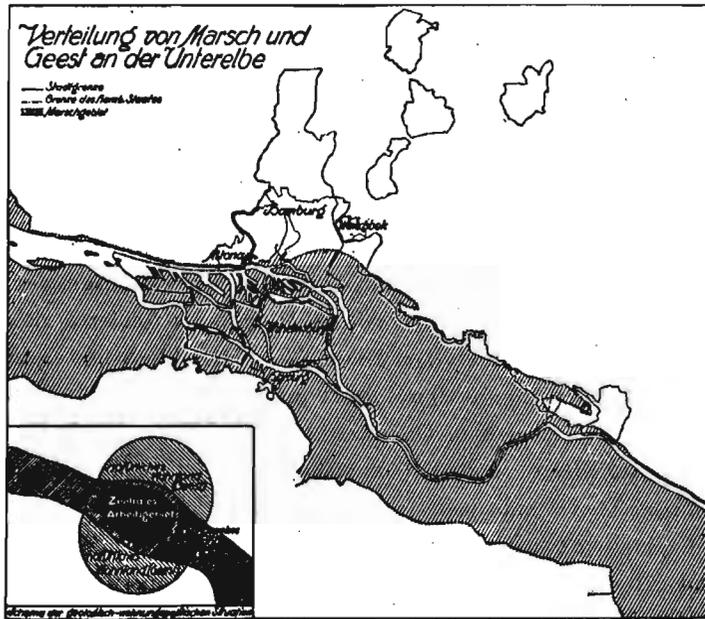


Abb. 1. Verteilung von „Marsch“ und „Geest“ im Hamburger Lebensraum (unten links Schema der geologisch-wohnungspolitischen Situation)

wenige und sie können keine entscheidende Rolle spielen. Die Frage nach der Beziehung zwischen Wohngegend und Arbeitsgegend hat deshalb in Hamburg einen eindeutigen Charakter: eine natürliche Beziehung zwischen diesen beiden Gebieten würde sich dann ergeben, wenn rings um den großen Arbeitskern sich die Wohngegenden nach allen Seiten ringförmig breiteten. Nun sieht man aber (vgl. Schema unten auf Abb. 1), daß dieses Ideal aus geologischen Gründen nicht zu verwirklichen ist: im Osten durchbricht ein 14 km breiter Streif des unnatürlichen Wohngebietes der „Marsch“ einen solchen Ring. Nur im Süden und Norden finden wir das natürliche Wohnland der „Geest“.

## 2. Historische Hemmungen

Dieser Zustand wird nun für Hamburg durch den historisch-politischen Zuschnitt seines Gebietes erst völlig zum Verhängnis. Die Karte (Abb. 1) zeigt, daß es im Hinblick auf diese ganz allgemeine natürliche Hemmung überaus unglücklich in seiner politischen Form gebildet ist. Südlich von seinem großen Arbeitszentrum besitzt es gar kein Siedlungsgebiet, östlich breitet sich das schwierig besiedelbare Gebiet der „Marsch“, nur im Norden zeigt sich natürliches Siedlungsland, das wie ein schmaler nord-südlicher Keil dem sich breit ostwestlich ausdehnenden Marschland aufgesattelt ist. Dies ergibt, daß die wichtigste Beziehung zwischen Arbeiten und Wohnen, die des Hafens zur Stadt, nur auf verhältnismäßig kurzer Strecke eine unmittelbare geographische Berührung und damit eine bequeme natürliche Verbindung zeigt. Da diese Berührungszone außerdem noch sehr wesentlich durch die „City“ blockiert ist, wird das Problem des guten Zusammenhangs zwischen Wohnen und Arbeiten eines der schwierigsten Probleme Hamburgs. Jetzt schon müssen Arbeiter,

die etwa in Barmbeck wohnen und in den Werften des Hafens arbeiten, täglich 12 bis 20 km zwischen ihrer Wohn- und Arbeitsstätte auf teuren und überfüllten Transportmitteln zubringen. Je mehr sich Hamburg zwangsweise in seinen schmalen Grenzen nach Norden entwickelt, um so schwieriger wird das (vgl. Abb. 2).

Aber weshalb entwickle ich hier diese schicksalshafte städtebauliche Schwierigkeit? Um zu erklären, daß es wohl begrifflich ist, wenn sich in alle den Bezirken der Stadt, die zum Arbeitsgebiet noch verhältnismäßig bequem liegen, die Menschen ungewöhnlich zusammenballten; sie glaubten noch eher die Engigkeit des Wohnens als die Endlosigkeit der Wege ertragen zu können (Abb. 3).

Und so ist es kein Zufall, daß Hamburg in bezug auf Engigkeit der Besiedelung nur von zwei deutschen Städten übertroffen

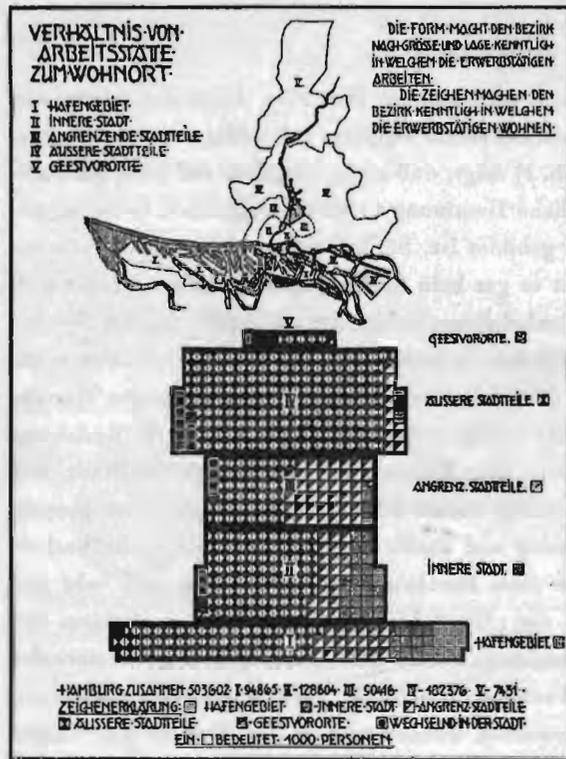


Abb. 2. Das Schema zeigt, wo die Erwerbstätigen wohnen, die in den Bezirken I bis V arbeiten (ein Quadrat gleich 1000 Personen)

wird. Es zeigt im Durchschnitt 359,5 Personen auf einen Hektar bebauter Fläche, dann kommen Nürnberg und Leipzig mit rund 280 Personen. Ein gewaltiger Sprung, der vielleicht die Lage am deutlichsten charakterisiert.

Diese Lage findet nun ihren baulichen Niederschlag in der Tatsache, daß die beherrschende Wohnform Hamburgs das hohe Etagenhaus mit fünf und sechs Geschossen ist, das bis zu 24 Wohnungen in sich vereinigt (Abb. 4). Aber das Streben nach Menschenhäufung führt nicht nur dazu, die Höhe des Bauwerks mög-

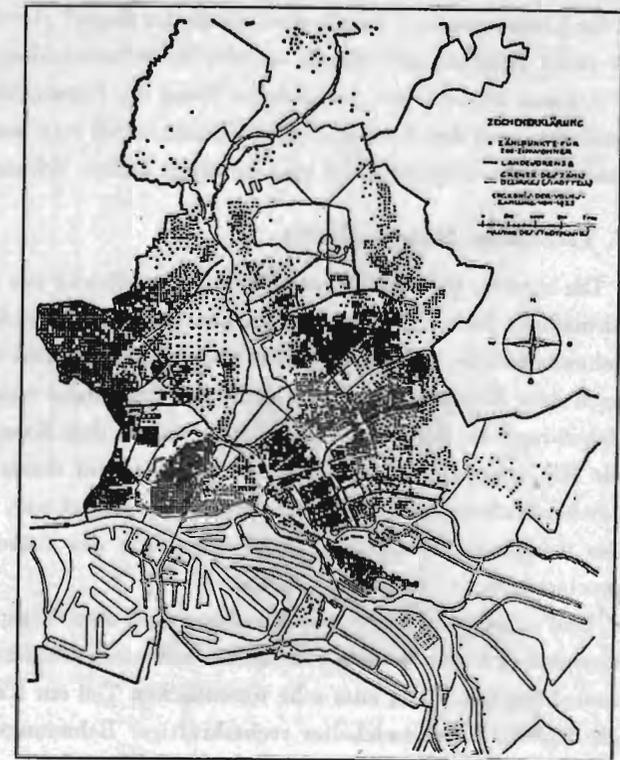


Abb. 3. Wohndichtigkeit in Hamburg (ein Punkt bedeutet 200 Personen)

lichst zu steigern, sondern auch die Tiefe der Bebauung wird so weit wie möglich getrieben. Es entstehen die tiefen Hinterhausflügel mit ihren verhängnisvollen hygienischen Folgen (Abb. 5 u. 6).

Das ist der Zustand, der eintritt, wenn man die Dinge kampflos sich selber überläßt. Man sah in Hamburg deutlich die unseligen Folgen, die sich daraus ergaben, man beklagte sie laut, aber man nahm sie jahrzehntelang hin als ein unentrinnbares Schicksal.

Da aber die Zelle, aus der sich der Leib der Großstadt aufbaut

- die Kleinwohnung - krank war, wurde der Begriff „Großstadt“ in vieler Hinsicht zum Begriff sozialer Krankheit schlechthin.

Als man begann, sich gegen diesen Gang der Entwicklung aufzulehnen, und den Kampf damit aufnahm, stieß man außer den inneren Schwierigkeiten auf eine gewaltige äußere Schwierigkeit.

### 3. Technische Schwierigkeiten

Die inneren Schwierigkeiten hätte man vielleicht mit verhältnismäßiger Sicherheit überwinden können, wenn es sich darum gehandelt hätte, auf neuem Gebiet neu aufzubauen. Das war aber nach dem Kriege in der Regel nicht der Fall. Meist handelte es sich darum, die Reformabsichten, die vor allem dem Kampf gegen die Hinterflügelbauweise galten, zu erreichen auf einem Gebiet, das bereits halb nach dem alten System ausgebaut war, oder für das wenigstens bereits alte Bebauungspläne aus früherer Zeit gesetzeskräftige Bedeutung hatten.

Und so ist der Kampf, den Hamburg nach dem Kriege für die Gesundung seines Wohnwesens und damit seines Großstadttypus auszukämpfen hatte, zum sehr wesentlichen Teil ein Kampf um die Reform halbentwickelter rechtskräftiger Bebauungspläne.

Hamburg hat für sehr weite Strecken seines Gebietes verhältnismäßig früh Bebauungspläne gesetzlich festgelegt. Sie entstanden zu einer Zeit, als man die heutigen Erkenntnisse über ihre Wirkung und ihre Bedeutung noch nicht hatte. Sie sind nach heutigen Vorstellungen nicht nur überaltet, sondern sie sind in ihren Auswirkungen verhängnisvoll geworden. Und doch konnte man sie nicht ohne weiteres abstreifen. Auch wo ein Gebiet noch nicht ausgebaut war, legten zahlreiche technische Ausführungen - Sielleitungen, Straßen, Wasserzüge - die Wesenslinien des Bebauungsplanes bereits in großen Zügen fest und selbst, wo nichts Sichtbares in die Erscheinung trat, sind es unsichtbare Elemente, die ein gesetzeskräftiger Bebauungsplan durch seinen Zuschnitt bestimmt: Besitzgrenzen - Frontrechte - Bodenpreise.

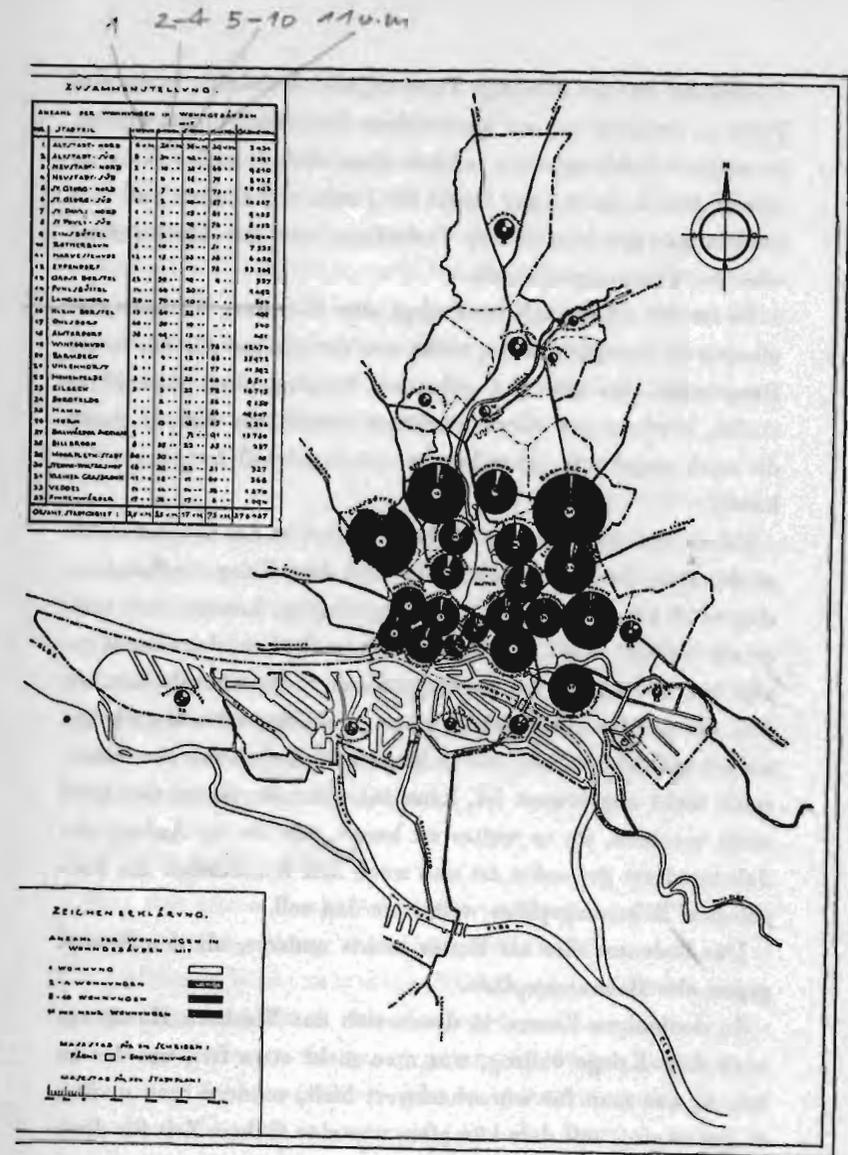


Abb. 4. Verteilung der Wohnungstypen in Hamburg (Schwarz bezeichnet Häuser mit 11 bis 24 Wohnungen)

Alles das hat die mächtige Tendenz, alles Werdende in die alte Form zu zwingen und nur unabsehbare Entschädigungen würden es möglich machen, einen solchen Plan einfach außer Kurs zu setzen. Man kann ihn nur Punkt für Punkt von Fall zu Fall ummodellern mit den Mitteln der Verlockung oder der Erschwerung oder der Überzeugungskraft.

So ist der städtebauliche Kampf, den Hamburg für seine Sanierung zu kämpfen hatte, nicht nur der Kampf für ein neues Bauprinzip, das man der gebauten Vergangenheit gegenüberstellte, sondern vor allem zunächst einmal ein Kampf gegen die noch ungebaute, aber bereits verhängnisvoll festgelegte Zukunft.

Dieser eigentümliche unsichtbare Kampf ist das Wesentlichste an der städtebaulichen Arbeit, die nach dem Kriege in Hamburg eingesetzt hat. Wenn man in ihn hereinging, konnte man wohl an ein heftiges Wort von Bernard Shaw denken, der einmal gesagt hat: „Ich kann mir keinen größeren Verbrecher denken, als den, der das heutige London, wenn es abgebrannt wäre, ebenso wieder aufbauen würde, wie es jetzt ist.“ Auch wenn eine Großstadt nicht abgebrannt ist, kann man es mit seinem Gewissen nicht vereinen, sie so weiter zu bauen, wie sie im Anfang des Jahrhunderts geworden ist und nach den Beschlüssen der festgelegten Bebauungspläne weiter werden soll.

Das bedeutet also als Erstes nichts anderes, als den Kampf gegen alte Bebauungspläne.

In denjenigen Zonen, in denen sich das Wachsen Hamburgs nach dem Kriege vollzog, war man nicht etwa frei, um das zu bauen, was man für wünschenswert hielt, sondern man mußte, so gut es ging, mit dem kämpfen, was eine frühere Zeit für diese Gegenden vorbestimmt hatte, und was selbst da, wo man noch nichts sah, mit allen juristischen und technischen Mitteln verbrieft und besiegelt war.

Es ist das Ergebnis eines zähen Kampfes, daß es nicht die

furchtbare Gestalt angenommen hat, die ihm einst Mangel an Verständnis vorgeschrieben hatte.

Erst nachdem Hamburg diesen Kampf ausgefochten hat, kann es in denjenigen Gegenden, die durch keine solche alten Bebauungspläne beschwert sind, freier walten. Und das ist ein Glück, denn in diesen Gebieten kann es den neuen Tendenzen wenigstens einigermaßen gerecht werden, die sich neuerdings immer mehr durchsetzen, den Tendenzen nach lockeren Siedlungsformen, die in Gebieten unmöglich sind, deren Bodenpreis auf die Ausnutzung durch fünfstöckige Mietshäuser eingestellt waren.

### B. Die neuen Absichten

Um solchen Kampf etwas verstehen zu können, muß man sich klarmachen, worin denn die Gefahrenpunkte jener alten Pläne vor allem liegen. Im Vordergrund steht dreierlei:

1. der Mangel an Grünanlagen,
2. die übermäßige Hochzonung der Geschoszahl,
3. ein Blockzuschnitt, der zur Hinterflügelbauweise führt.

Die neuen Absichten mußten sich also vor allem mit diesen drei Erscheinungen auseinandersetzen.

#### 1. Reform der Freiflächen

Was den ersten Punkt anbetrifft, so braucht man über die Schädlichkeit des Mangels an Grün und Freiflächen wohl nicht viel erklärende Worte zu machen. Nach heutigen städtebaulichen Vorstellungen müssen in einer Großstadt auf den Kopf der Bevölkerung mindestens 6,5 qm an grünen Freiflächen kommen. In jenen alten Bebauungsplänen gibt es weite Stadtteile, die der Einwohnerzahl nach so groß wie Ulm oder Trier sind, und in denen nur ein einziger winziger Grünfleck zwischen dem Meer der Steinkasten vorgesehen war, die nach diesen Plänen hier entstehen sollten (vergl. Abb. 12 u. Abb. 15). Von Spiel- und Sportplätzen, wie sie nach unseren Vorstellungen zum selbstverständ-

lichen Lebensbedarf großer Volksmassen gehören, ist in ihnen überhaupt nicht die Rede. Alles das mußte nach dem Kriege noch im letzten Augenblick so gut es ging erobert werden.

Gerade weil Hamburg aus den erst dargelegten Gründen sich Kleinhaus-Siedlungen als Form der Kleinwohnung nur schwer leisten kann, und so der einzelne kein Stückchen Gartenland sein eigen nennt, ist das der Allgemeinheit gehörende öffentliche Grün in dieser Stadt von doppelter Wichtigkeit. Die Grünfrage tritt in einen notwendigen und untrennbaren Zusammenhang mit der Wohnfrage.

Man darf allgemein sagen: Je mehr eine Bevölkerung auf das Etagenhaus angewiesen ist, um so mehr muß dafür gesorgt werden, daß ihr ausreichende Grünanlagen zur Verfügung stehen. Das ist um so nötiger, als Hamburg infolge seiner Gebietsknappheit auch für Dauerpachtgärten, die einen gewissen Ersatz für die Form der Kleinhaus-Siedlung geben, nur in sehr bescheidener und durchaus nicht dem Bedürfnis entsprechender Weise zu sorgen vermag. Hamburg ist sich durch Generationen hindurch infolge der Schönheit seines Alsterbeckens nicht recht der Notwendigkeit bewußt geworden, auch in seinen überfüllten Außengebieten systematisch für öffentliches Grün zu sorgen. Gewaltige Menschenansammlungen wie Eimsbüttel und Hammerbrook konnten entstehen ohne eine Spur von Parks, ja beinahe ohne Spielplatz. Erst das Heranwachsen Barmbecks zur großen Arbeiterstadt zeitigte den „Stadtpark“ und im Anschluß an diese große Schöpfung mußte dann die gleiche Generation rings um die Stadt herum versuchen, einigermaßen nachzuholen, was vorangehende Generationen versäumt hatten. Eine schwere, anspruchsvolle, aber eine besonders wichtige Aufgabe. Es ist dem Städtebau gelungen, durch immer neue Planungen und entsprechende Anträge den Grünflächenbestand Hamburgs, der 1913 257,5 ha umfaßte, im Jahre 1930 auf 551 ha zu bringen.

Die Grünpolitik ging vor allem davon aus, überall wo auf pri-

vatem Grund noch schöner Baumbestand vorhanden war, an diesen anzuknüpfen. Aber sie steckte sich ihr Ziel weiter. Es ging dahin, die vereinzelt Grünflecken, welche die Natur zufällig bot, im Bebauungsplan so weit als möglich durch Grünstreifen miteinander zu verbinden und so vom Grünfleck zum Grünsystem vorzuschreiten, das die Häusermassen durchzieht, wie eine große Ventilationsanlage (siehe Tafel 2 u. 3).

Innerhalb dieser Grünflächen ist dem Spiel- und Sportplatz neuerdings in ganz anderer Weise Raum geschaffen wie früher. Die Sportplätze haben sich in Hamburg während der letzten zwölf Jahre um etwa 50 ha vermehrt. Im Jahr des Kriegsbeginns waren es 89,1 ha Bruttofläche. Nach dem Krieg ist also über die Hälfte mehr geschaffen, als in der ganzen Zeit, die ihm voranging.

Bezieht man diese Zahlen unter Berücksichtigung des inzwischen eingetretenen Wachstums auf den Kopf der Bevölkerung, so ergibt sich, daß 1914 0,58 qm Bruttofläche auf einen Einwohner entfiel, während es 1930 ca. 0,90 qm Bruttofläche waren. Werden die in den neuen vorliegenden Bebauungsplänen vorgesehenen Plätze zur Ausführung gebracht, so steigert sich diese Zahl auf 1,70 qm pro Kopf der Bevölkerung.

Die ideale Forderung, die in einem Entwurf für ein Spielplatzgesetz nach dem Kriege aufgestellt wurde, und die auf 2,5 qm pro Kopf für organisiertes Spiel und Sport lautete, ist damit allerdings noch nicht annähernd erfüllt. Sie wird für Hamburg unerreichbar bleiben, weil es sich zu lange ohne Rücksicht auf Gesichtspunkte dieser Art entwickelt hat und derartige, die Grundlagen des Bebauungsplanes berührende Maßnahmen nicht nachträglich in alte Gebiete beliebig hereinkorrigiert werden können. Für diejenigen Teile aber, die Hamburg bebauungsplanmäßig neu behandelt, entsteht auf der Grundlage solcher den Organismus der Stadt als Ganzes berührender Überlegungen ein völlig anderes System städtebaulicher Gestaltung, als in den früheren Plänen.

## 2. Reform der Bauzonung

Was nun das zweite erst hervorgehobene Ziel der Reform betrifft, so handelt es sich da um die Beschränkung der allzu hohen Bauklassen, die jene Pläne vorsahen, deren Ausführung ganze Stadtteile mit fünf- und sechsgeschossigen Kleinwohnungs-Miethäusern bedecken würde. Dabei tritt vor allem ein grundsätzlicher Kampf gegen das sechste Geschoß für Kleinwohnungen hervor, das in Häusern mit billigen Wohnungen, die sich keinen Aufzug leisten können, das Maß des noch eben Erträglichen überschreitet.

Es ist wissenschaftlich erwiesen, daß der Gesundheitszustand der Großstadtbevölkerung vor allem anderen davon abhängt, wie ausgiebig die heranwachsenden Kinder ins Freie kommen. Interessant ist in dieser Beziehung die Feststellung, daß die typische Großstadtkrankheit, die Rachitis, auch „englische Krankheit“ genannt, weniger stark auftritt bei verwahrlosten Wohnvierteln, die niedrig gebaut sind (z. B. weiten Bezirken der Londoner „Slums“), als bei verhältnismäßig gepflegten, die überhoch gebaut sind. Der Grund ist leicht zu erkennen. Man braucht sich nur einmal in die Lage einer Mutter zu versetzen, die im sechsten Stock wohnt. Woher soll sie neben ihrer Hausarbeit die Kraft und die Zeit nehmen, um unselbständige Kinder regelmäßig von oben herunter ins Freie zu bringen? Vollends, wenn der Kinderwagen herauf- und heruntergeschafft werden muß. Die Kinder solcher Wohnungen sitzen in entscheidenden Jahren ihrer Entwicklung wie in Haft auf einer schwer zugänglichen Insel und das rächt sich im Lauf der Generationen.

Deshalb sucht die städtebauliche Reform dieses sechste Geschoß ganz für Wohnungen auszuschließen. Aber auch sonst besteht das Bestreben, in der Höhe der Bauten zu sparen, vor allem aber diese Höhen modellierend abzustufen, damit nicht ganze Stadtteile, die Straße für Straße die Gleichheit ein und derselben Höhenentwicklung aufweisen, den trostlosen Eindruck bekom-

men, der dadurch entsteht. Es gilt die Gesamtmasse großer Häuserbezirke systematisch als ein sich abstufendes sinnvolles Relief zu behandeln. Dabei ist besonders wichtig, am Rand des Hamburger Gebietes in der Bebauung flacher zu werden, damit nicht jenseits der Grenzen die hohe Großstadtbebauung, die in Hamburg wenigstens einen bestimmten Grund hat, ganz grundlos nach dem Gesetz der Nachahmung auch über die Grenzen herüber fortgeführt wird und so die großstädtische Atmosphäre immer weiter und weiter ins offene Land hereinträgt. Ein erschreckender Gedanke.

Tafel 4 u. 5 zeigen, wie sich die Etagenhöhen in den noch unvollendeten Stadtteilen staffeln würden, wenn die gesetzlichen Bebauungspläne zur Durchführung kommen würden und wie sie nach den Reformplänen herabgezont werden.

## 3. Reform des Bauorganismus

Dieses Herabzonen der hochgestaffelten Bauweise ist aber schließlich auch nur eine zweite Seite der Reform. Die allerwesentlichste Frage wird erst durch die dritte Erscheinung berührt, die wir erst andeuteten: das ist der Bautypus mit tiefen Hinterflügeln, der sich aus einem verhängnisvollen Zuschnitt der Baublöcke in den alten Bebauungsplänen ergeben hat und tausenden und abertausenden Hamburger Kleinwohnungen den Stempel aufdrückt.

Zur Zeit, als man jene alten Bebauungspläne aufstellte, glaubte man noch, die Bebauung einer Stadt luftiger zu machen, wenn man die Straßen so führte, daß tiefe Baublöcke entstanden. Die Wirklichkeit erwies das Gegenteil. Der Drang, möglichst viele Menschen unterzubringen, zusammen mit dem Drang, den Boden möglichst vorteilhaft zu verwerten, führte dazu, an den Baustrakt, der die Straße säumte, möglichst tiefe Hinterflügel anzufügen, die weit in das Innere des Blockes hereinreichten. So entstand eine Bauweise, die man den Hamburger „Vierspänner“

genannt hat. Sein Wesen wird erst ganz erkennbar, wenn man sich klarmacht, wie die Sache aussieht, sobald sich an einer geschlossenen Straßenfront ein solcher Hinterflügelbau an den anderen schließt. Es entsteht dann zwischen Flügel und Flügel eine Folge von Schlitzfenstern, die nur das Minimum des von der Baupolizei verlangten Mauerabstandes haben: vier Meter! (Abb. 6).

Solch ein Vierspänner zeigt in der Mitte ein Treppenhaus, unbelüftet und mangelhaft von oben beleuchtet; auf jedem Flur sind vier Kleinwohnungen an das Treppenhaus angeschlossen. Zwei dieser Wohnungen sind gänzlich ohne Querlüftung, so daß die Luft in ihnen stagniert. Das schlimme Wort vom „Arme-Leute-Geruch“ ist die bittere Anklage solchen Zustandes. Alle vier Wohnungen aber haben bewohnte Räume, deren Fenster nur nach jenem vier Meter breiten Schlitz zwischen den Hinterflügeln herausgehen. Luftlos, lichtlos. Man braucht das sozial-hygienische Wesen solcher Wohnungen nicht weiter zu charakterisieren.

Es ist viel über diesen Bautypus geschrieben worden, man erkannte und beklagte seine Mängel, aber durch viele Jahrzehnte hindurch hat man ihn als ein unvermeidliches Schicksal hingenommen. Ihm wurde vom Hamburger Städtebau im Bunde mit der Baupolizei der Kampf angesagt. Schon vor dem Kriege gelang es in den letzten Jahren in vielen Fällen, die Ausführung dieses bösen Typus, der leider nicht gegen die Gesetze verstieß, trotzdem zu verhindern. Nach dem Kriege wurde erreicht, daß solch ein Bautypus in Hamburg nicht mehr gebaut ist. Er ist ersetzt durch eine Bauweise, deren Grundriß sich ohne Hinterflügel in einem Streifen entwickelt, der je nach der Zimmerzahl der betreffenden Wohnungen eine Höchsttiefe von zehn bis zwölf Meter hat (Abb. 7). Diese Grundform gibt die Sicherheit, daß sich in ihr nur Wohngrundrisse durchführen lassen, in denen jeder Raum einschließlich des Treppenhauses unmittelbar am freien Licht liegt, und jede Wohnung die Möglichkeit der Querlüftung hat. Das Gewebe, aus dem sich der Körper der Stadt zusammen-

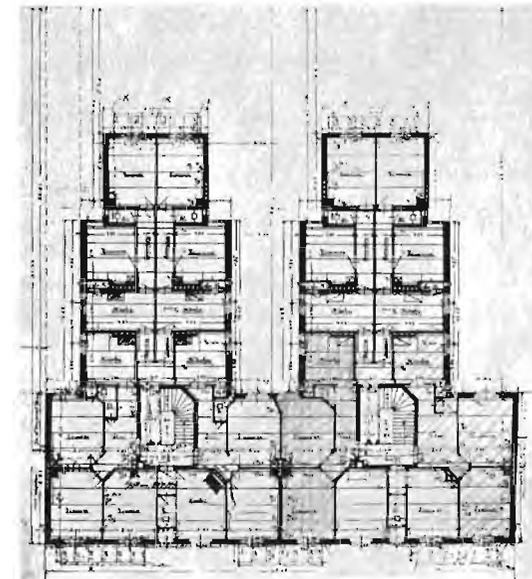


Abb. 5 und 6. Beispiel eines Hamburger „Vierspanners“. Hinterflügel-Bauweise mit 4 Wohnungen am eingebauten Treppenhaus

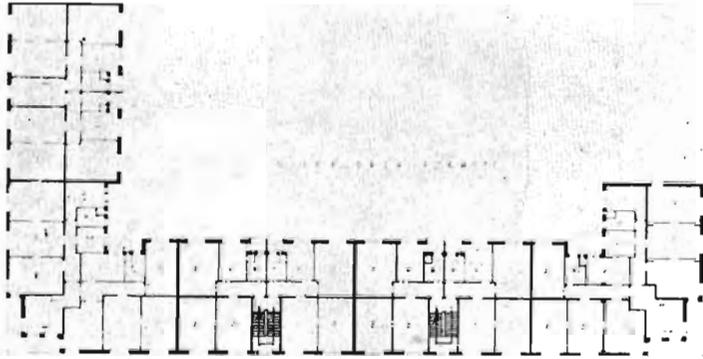


Abb. 7. Beispiel einer reformierten Bauweise: Ohne Hinterflügel. Zwei Wohnungen am hellen Treppenhaus in jedem Stockwerk

setzt, ist dadurch gesundet. Das ist die wichtigste städtebauliche Änderung des neuen Hamburg.

Man wird vielleicht fragen, warum diese Reform des Kleinwohnungswesens, die darauf beruht, daß sich die Baumassen nur noch ohne Hinterflügel in Streifen entwickeln dürfen, so schwer durchzuführen war. Der Grund ist nicht technisch, sondern wirtschaftlich. Da, wo man Bebauungspläne völlig neu zu gestalten in der Lage ist, braucht diese Schwierigkeit nicht einzutreten. Man kann die Blöcke mit einigem Geschick so zuschneiden, daß sich auf ihnen die neue Bauweise ohne wirtschaftliche Opfer entwickeln läßt. Ganz anders ist das aber in den weiten Gebieten, wo wir vor halbentwickelten Bebauungsplänen stehen, wo alles auf ein anderes Bausystem zugeschnitten ist, und wo Tausende von Wohnungen bereits nach der alten Form gemäß dem Hinterflügel-Bautypus entstanden sind. Gewiß kann man technisch betrachtet in den Baulücken der tief zugeschnittenen Blöcke beginnen, nur noch die Front streifenförmig zu bebauen, aber die Wohnungen, die dabei entstehen, würden angesichts des schlecht ausgenutzten kostspieligen Bodens so teuer werden, daß man sie nicht vermieten könnte. Verbesserungen des Wohntypus sind nur dann Reformen des Wohnwesens, wenn sie die Mieten nicht steigern. Reformen, die nur durch größeren Geldaufwand erzielt werden können, bedeuten ja nichts anderes, als daß die Schicht derjenigen, für die man baut, nach oben verschoben wird. Statt für die wirtschaftlich Schwächeren, baut man für die wirtschaftlich Stärkeren. Das mag eine technische Reform sein, eine soziale ist es nicht. Es muß hier also für jeden einzelnen Fall eine Form gefunden werden, die den Boden mit dem neuen Grundrißsystem ebenso vorteilhaft ausnützt, wie mit dem alten. Daß das für die Hand eines geschickten Architekten nicht unmöglich ist, mögen die Beispiele erweisen, die in den Tafeln 6 u. 7 gezeigt werden. An zwei typischen Fällen, einem in der Straßensucht eingebauten Grundstück und einem Eckgrundstück zeigen sie, wie die Hinter-

flügelbauweise, die man bereits von beiden Seiten herandrängen sieht, abgelöst wird von einem ganz anderen Baugedanken, dessen reformatorisches Wesen nicht in der besseren architektonischen Wirkung, sondern in der Tatsache beruht, daß die Grundrißform der Baumasse bandartig aufgelöst wird, so daß überall gut belichtete und belüftete Räume entstehen müssen. Zugleich aber ist durch die Art der Lösung ebensoviel Wohnfläche gewonnen, wie die Hinterflügelbauweise erzielt haben würde. Die Ausnutzung des teuren Grundstücks und damit die wirtschaftliche Basis des Bauunternehmens ist also die gleiche geblieben. Mit anderen Worten: die Schicht, für die man das bessere Bauergebnis erreicht hat, ist nicht nach oben verschoben.

Man sieht, daß in allen ähnlichen Fällen die Frage, ob man sein Reformziel erreicht, abhängig ist von einer geistigen Leistung, nämlich der geschickten Idee eines Architekten, der willens ist, auf das gesteckte Ziel einzugehen.

Und damit kommen wir auf die Frage, wie es denn möglich ist, die Mängel, die wir im Vorangehenden in einigen hauptsächlichen Grundzügen zu charakterisieren versucht haben, zu beseitigen. Ihre deutliche Erkenntnis ist zwar wichtig und noch wichtiger ist es, diese Erkenntnis auch der Umwelt, ohne deren Mitwirkung kein Städtebauer etwas erreichen kann, zum lebendigen Bewußtsein zu bringen, aber damit ist noch nicht etwas Handgreifliches erreicht.

### C. Die neuen Mittel

#### 1. Die wirtschaftliche Umstellung

Ehe wir die Art der Durchführung der Aufgabe an einigen Beispielen betrachten, wollen wir uns klar machen, welche allgemeinen Voraussetzungen dem Erreichen des Zieles günstig waren.

Ein Erstes ist eine volkswirtschaftliche, ein Zweites eine

finanztechnisch-organisatorische Umstellung, die nach dem Kriege auf dem Gebiet der Kleinwohnungsproduktion eintrat.

Die volkswirtschaftliche Umstellung lag in folgendem. Vor dem Kriege überließ man die Kleinwohnungsproduktion ganz dem, was man „freie Wirtschaft“ nannte. Da sie im allgemeinen dafür sorgte, daß zahlenmäßig genügend Wohnungen auf dem Markte waren, schien das durchaus in Ordnung zu sein. Man beachtete nicht, daß diese Freiheit der Wirtschaft für den Architekten zu völliger Unfreiheit führte. Bei der Herstellung der Ware „Mietswohnung“ sind von Rechts wegen zwei Kräfte tätig, der Unternehmer, der an die Stelle des anonymen Bauherrn tritt, und der Architekt. Um möglichst gute Geschäfte zu machen, hatte sich aber der Unternehmer angewöhnt, das Geld für den Architekten zu sparen. Er glaubte ihn durch die unvollkommenen Fähigkeiten kleiner billiger Techniker vollkommen ersetzen zu können. Und so entstanden jene baulichen Gebilde, die wir Mietswohnungen nennen, Schleuderware, ohne sozialen und ohne architektonischen Ehrgeiz in die Welt gesetzt. Ja, man konnte noch froh sein, wenn es ohne *architektonischen* Ehrgeiz geschah, denn was die Phantasie jener unreifen Zeichner leistete, wenn sie künstlerischem Ehrgeiz nachging, können wir jeden Augenblick schauernd in den Straßenzügen weiter älterer Stadtteile feststellen. Diese Methode war durchführbar, weil solche Miets Häuser meist im Kleinbetrieb entstanden. Wenn eine Gegend baureif wurde, machten die einzelnen spekulativen Grundstücksinhaber ihren Besitz zinstragend, indem sie ihn schlecht und recht bebauten. So entstand tropfenweise aus lauter Einzelunternehmungen ein neues Quartier.

Man hat oft die Architektur jener Zeit für diese palastwütigen Mißgeburten und formalen Taktlosigkeiten verantwortlich machen wollen, die so entstanden. Sehr mit Unrecht. Die wirklichen Architekten jener Jahre haben im allgemeinen garnichts mit diesen Machwerken zu tun.

Dieser Zustand hat sich geändert. Nach dem Kriege hat die Kleinwohnungsherstellung als Individualbetrieb fast ganz aufgehört. Die wirtschaftlichen Verhältnisse lagen so, daß nur größere Zusammenschlüsse von Interessenten, gemeinnützige Gesellschaften, Genossenschaften, kurz alle Arten wirtschaftlicher Verbände an diese Bauaufgabe herangehen konnten, und so ist der Kleinwohnungsbau zu einer *großwirtschaftlichen* Angelegenheit geworden. Fast immer handelt es sich um Unternehmen, die ganze Blöcke, ja Blockfolgen umfassen, und das sind Aufgaben, die der kleine Techniker wirklich nicht mehr zu meistern vermochte. So kamen mit der großwirtschaftlichen Umstellung der Wohnungsproduktion endlich die Architekten auf diesem Schaffensgebiet an die Front. Jetzt erst wurde es zu dem, was man vor dem Kriege meist vergebens zu erreichen versucht hatte, zu einer architektonischen Angelegenheit. Das bedeutet: entweder konnte die öffentliche Hand selbst die Absichten der behördlichen Führer verwirklichen, oder sie hatte es beim Lenken der privaten Produktion mit wirklichen Fachmännern zu tun.

## 2. Die organisatorische Umstellung

Zu dieser volkswirtschaftlichen Umstellung im allgemeinen kam nun als zweites eine organisatorische, nämlich finanztechnische Besonderheit, die sich im Rahmen dieser neuen volkswirtschaftlichen Situation abspielt.

Sie ist ein Kind der Not und im Gegensatz zum natürlichen Zustand, den jene erste Umstellung mit sich brachte, hat sie deshalb einen unnatürlichen Zustand erzeugt. Es handelt sich darum, daß nach dem Kriege die Baukosten so gestiegen waren, daß die Finanzierung des Kleinwohnungsbaues zunächst ein unlösbares Problem schien. Ließ man Neubauwohnungen zu den Mietspreisen auf den Markt kommen, die den wirklichen Baukosten entsprachen, so wären sie angesichts der ungeheuren Wohnungsnot, die der Krieg hervorgebracht hatte, trotz dieser

hohen Mieten wohl abgegangen, aber sie hätten alle Altbauwohnungen mit sich heraufgezogen und so den allgemeinen Lebensindex derart gesteigert, daß Löhne und Gehälter hätten heraufgesetzt werden müssen, und die Gefahr einer neuen Inflation auftauchte. Hielt man aber die Mieten künstlich nieder, so wurde natürlich im freien Markt nicht gebaut, und die immer mehr steigende Wohnungsnot hätte die Bevölkerung auf andere Weise zu Unruhen gebracht. Man mußte also bauen und trotzdem die niedrigen Altbaumieten aufrechterhalten. Das ließ sich nur durch einen energischen staatlichen Eingriff in die Wirtschaftsverhältnisse erreichen. Das Objekt dieses Eingriffs waren die Altwohnungen. Sie mußten die Neuwohnungen finanzieren. Zu diesem Zweck wurde ihnen gleichsam eine unsichtbare staatliche Zwangshypothek in Form einer Steuer auferlegt, die in gewissen Fällen bis zu 65 Prozent des Friedenswertes betrug. – Die aus dieser Zwangsmaßnahme erfließenden Mittel verwandte man zur Belebung des Wohnungsbaues und zur Abbürdung der Mieten in den neu entstehenden Wohnungen, so daß sie den üblichen Mieten der Altwohnungen etwa gleichkamen.

Man sieht, der Wohnungsbau nach dem Kriege, der so manchen auswärtigen Besucher Deutschlands in Staunen versetzt hat, war eine Sanierungsstat, die nur dadurch ermöglicht wurde, daß der immobile Hausbesitz des ganzen Volkes außerordentliche Opfer brachte. Diese Opfer haben vielfach die Grenze des Ertragbaren überschritten, aber davon soll hier nicht die Rede sein, denn es berührt die Art der Durchführung der Maßnahme, die Maßnahme als solche war grundsätzlich angesichts der bestehenden Notlage unvermeidbar.

Zur Bewirtschaftung dieser Mittel – in Hamburg waren es beispielsweise im Jahre 1929 53 Millionen – wurde eine „Beleihungskasse für Hypotheken“ gegründet, die unter Leitung des Senator Dr. de Chapeaurouge stand. Sie hatte zum Ziel, solche Bauvorhaben, die im Sinne der Allgemeinheit wünschenswert er-

schiene, durch eine zinslose zweite Hypothek von 45 Prozent der Bausumme lebensfähig zu machen, wenn 10 Prozent Eigengeld und an erster Stelle 45 Prozent Hypothekengelder von Banken, Sparkassen u. dgl. nachweisbar waren. Die Hypothek mußte mit 1 bis 3 Prozent getilgt werden. Für diese ungewöhnliche Hilfe beanspruchte die Beleihungskasse ihrerseits das Recht, den Typus der Wohnungen zu genehmigen und die Miete festzusetzen. In der Regel waren es zwölf Mark für den Quadratmeter Wohnfläche.

Auf diese Weise hat die Beleihungskasse nach der Stabilisierung der Mark eine stets steigende Tätigkeit entfaltet. Im Jahre 1924 belieh sie 1890 Wohnungen, dann stieg die Zahl in ziemlich regelmäßiger Steigung an, bis 1929 und 1930 rund 10000 Wohnungen jährlich beliehen wurden.

Das ist die eigentümliche und nur aus der Not erklärbare finanzielle Grundlage, auf der das „Neue Hamburg“ in dem Jahrzehnt nach der Inflation aufgebaut ist. Noch nie vorher ist die Einwohnerschaft Hamburgs so sehr an dem weiteren Werden ihrer Stadt beteiligt gewesen.

Überblickt man die in jeder Hinsicht ungewöhnliche Situation, so kann man wohl sagen, daß es für Hamburg von entscheidender Bedeutung war, was aus ihr gemacht wurde.

Hier können wir nur von dem sprechen, was dabei in den Machtbereich des *Städtebauers* fiel. Er konnte diese Lage nur in einer ganz bestimmten Weise interpretieren. Mußte man einmal im Zwang der verzweifeltsten Verhältnisse zu volkswirtschaftlichen Gewaltkuren greifen, um dem furchtbaren *quantitativen* Wohnproblem, der Wohnungsnot, zu begegnen, das man trotzdem nicht lösen konnte, so mußte dabei wenigstens das ebenso furchtbare *qualitative* Wohnproblem der Wohnungsgrundform entscheidend angefaßt werden, das man vielleicht wirklich zu lösen vermochte. Denn seltsam ist es, daß man in Zeiten der Not, in denen alles in einem gewissen Fluß ist, oftmals leichter ideale Ziele erreichen kann, als in normalen Zeiten, deren Wesen zwar gefestigt, aber

auch erstarrt ist. Man muß diese Ziele nur mit klarem Blick und stiller Festigkeit verfolgen.

Wenn, wie in früheren Jahren, Millionen in Kleinwohnungen gesteckt wurden, so durften keinesfalls wie in früheren Jahren Stadtquartiere daraus entstehen von jener beschämenden Verantwortungslosigkeit, wie sie etwa Altbarmbeck, Hammerbrook oder Eimsbüttel selbst in ihren neuen Teilen zeigten.

Wollte man das vermeiden, so war das Ziel ein doppeltes: es galt als erstes jene Reform des inneren Organismus der Wohnung, die sich im Gesamtcharakter des Grundrisses ausdrückt und von der erst die Rede war, zu erreichen.

Dem wohnungspolitischen Fachmann drängt sich im Zusammenhang mit diesem Ziel eine Gefahr auf, die der Verfasser einmal in folgender Weise verdeutlicht hat: „Der Massenartikel ‚Kleinwohnung‘, der für einen unbestimmten Konsumenten hergestellt wird, ist an Qualität wesentlich gestiegen, aber es ist bei den Massenartikeln so, daß sie volkswirtschaftlich erst dann annehmbar sind, wenn sie ihre Qualität ständig weiter zu steigern versuchen. Diese Steigerung ist, volkswirtschaftlich gesprochen, nur dann eine Reform, wenn sie nicht zu einer Erhöhung des Preises führt, sondern erreicht wird mit den geistigen Mitteln der Organisation und Rationalisierung. Das deutet auf eine erste Forderung dem Massenartikel ‚Wohnung‘ gegenüber. Aber noch eine zweite Forderung kommt hinzu. Es muß der Massenproduktion auch gelingen, die *richtigen* Typen auf den Markt zu werfen, die für den unbekanntesten Konsumenten im Verhältnis zu seinem Bedürfnis nötig sind. Denkt man sich einmal, daß in der Fußbekleidungsindustrie nur noch Nummern auf dem Markte wären, die für das Massenbedürfnis zu groß sind, so würden sie aus Not zwar auch gekauft werden, aber sie würden erst durch unbequeme und ungesunde Einlagen funktionsfähig gemacht werden müssen. Genau so ist es mit den Wohnungen; wenn sie nur als zu großer Typus auf dem Markte sind, müssen sie erst durch die unbe-

queme und sozial ungesunde Einlage der Aftermieter und Schlafburschen wirtschaftlich funktionsfähig gemacht werden. Das ist ein Zustand, den man mit allen Mitteln bekämpfen sollte. — Das Problem, das sich daraus ergab, war klar, man mußte die Wohnungsproduktion anhalten, ihr ganzes Augenmerk auf die *Kleinstwohnungen* einzustellen, auch wenn das dabei hervortretende Ergebnis dem laienhaften Reformbedürfnis im ersten Augenblick als ein Rückschritt gegenüber dem bisher Gebauten erscheinen mochte.“ (Deutsche Bauzeitung April 1928.)

Auf der Grundlage dieser sozialhygienischen Besserung mußte dann aber zugleich ein zweites erreicht werden, nämlich, daß die architektonische Wirkung eines ganzen neuen Wohnquartiers den unwürdigen Charakter eines mechanisierten Menschenspeichers verlor, der früheren Kleinwohnungsvierteln so bedrückend anhaftet. Man mußte versuchen, den neuentstehenden Teilen der Großstadt, ohne sie dadurch zu verteuern, das wenigstens einigermaßen zu geben, was sie in den Gegenden der minderbemittelten Schichten fast nie erreicht haben, eine gewisse innere Harmonie der Gestaltung.

Neben das sozialhygienische Problem des Grundrißtypus trat zugleich das sozial-ästhetische. Es war ein städtebauliches.

### 3. Die ästhetische Umstellung

Wir haben bereits gesehen, daß die Vorbedingungen zu solchen Zielsetzungen einige günstige Voraussetzungen hatten. Der Städtebauer konnte auf Architekten rechnen, statt auf Unternehmer und er hatte durch die Verquickung öffentlicher Hilfe mit privater Initiative einen gewissen Einfluß, der allerdings überall da aufhörte, wo er an wirtschaftliche Fragen stieß. Die Beleihungskasse, die in allen Dingen das letzte Wort zu sprechen hatte, unterstand nicht seinem Einfluß.

Auf diesem Hintergrund ließen sich die sozial-hygienischen Gesichtspunkte einigermaßen leicht durchsetzen, da sie in ganz

bestimmte, verstandesmäßig erfassbare Forderungen gekleidet werden konnten, die sozial-*ästhetischen* Gesichtspunkte waren schwerer zu festigen. Wie sollte man sie überhaupt anfassen?

Die Aufgabe war verhältnismäßig einfach, wo die öffentliche Hand die bauliche Ausführung der Wohnungsbauten selbst übernahm. Viele deutsche Städte, die neue Wohnquartiere mit ihrem behördlichen Apparat ausführten, haben das gezeigt. In Hamburg hat die Behörde nur unmittelbar nach dem Kriege, als keinerlei private Betätigung denkbar war und doch die Raumnot zu unverzüglichem Handeln zwang, selber den Architekten gemacht. Sobald es irgend ging, hat sie den für Wirtschaft und für Architektur wünschenswerten Zustand hergestellt, der darauf beruht, dieses Betätigungsgebiet dem Privatarchitekten zuzuführen.

Damit entstand für den dirigierenden Architekten einer Stadt ein ganz neuartiges Problem. Sein Ziel mußte sein, einheitliche und harmonische Großstadtquartiere entstehen zu lassen. Aber der Einfluß auf die Verwirklichung war nur ein indirekter und ein nach allen Richtungen hin zersplitterter.

Von allen Seiten strömten Bauabsichten herbei; die eigentliche Macht über ihr Leben oder Sterben hatte nicht er, sondern die Beleihungskasse. Er konnte diesen Strom des Bauens nicht in seinen Ursprüngen, in seinem wirtschaftlichen Typus und in seinen Einzelheiten lenken, dennoch mußte er versuchen, ihm eine bestimmte Form zu geben. Er konnte diese Form nicht dem einzelnen Objekte beliebig aufdrücken, dennoch mußte er versuchen, die Gesamtform, die sich nur aus Einzelformen zusammensetzt, in der Hand zu behalten.

Kurz, wir stehen vor dem städtebaulichen Problem, wie man aus unzähligen oft sehr individuell gefärbten Einzelwillen einen Gesamtwillen erzeugen kann.

Schon vor dem Kriege begann man, angewidert von dem sinnlosen Bild der neuen Zonen, mit denen unsere großen Städte sich umgürteten, nach Hilfsmitteln gegen diese Erscheinungen zu

suchen. Auf der einen Seite wurde unter dem Stichwort „Modellmäßiges Bauen“ gefordert, daß der zentrale Wille der Baubehörde einem ganzen Großstadtquartier im voraus seinen architektonischen Stempel aufdrücken sollte, um Einheitlichkeit zu erzielen. Auf der anderen Seite wurde gegen diese Zwangsjacke architektonischer Entwicklung erbittert gekämpft. Praktisch begnügte man sich damit, mit Hilfe der Baupflege den Straßen mit mehr oder minder Glück eine gewisse Einheitlichkeit zu geben, indem man die verschiedenen Bauenden zu einheitlichen Hauptgesimsen und einheitlichen Dachfirsten zwang. So entstand eine gewisse Ordnung durch Unterdrückung allzu starker Unordnung, die aber meistens den leichenhaften Charakter alles Negativen nicht abstreifen konnte. Das an sich schon schwere städtebauliche Problem wurde nun nach dem Kriege für einen verantwortlichen Leiter noch ungeheuer erschwert.

Das lag an den künstlerischen Tendenzen, welche die Baukunst nach dem Kriege zuerst tastend, dann immer bewußter verfolgte. Der Geist, in dem man die baulichen Aufgaben anzufassen begann, änderte sich. Will man diese Änderung mit allgemeinen Begriffen verdeutlichen, so kann man vielleicht sagen: an die Stelle einer statisch beruhigten Bauweise, die in durchgehenden Hauptgesimsen und Dachfirsten ein Ziel sah, trat eine dynamisch bewegte Bauweise, die auf kubisch geformte Massen bedacht war und mit betonten Dominanten gegenüber ruhigen Begleitkörpern arbeitete.

In dieser Wendung kann man keinen Zufall erblicken. Ähnliche Regungen beherrschten auch die anderen Künste, von der Malerei bis zur dramatischen Dichtkunst. Und wenn anders man den Glauben nicht aufgeben will, daß auch die Baukunst trotz ihres schwerfälligeren Schrittes etwas widerspiegelt von den inneren Schwingungen einer Zeit, so ist es wohl ganz selbstverständlich, daß diese Schwingungen nicht auf Ruhe, sondern auf Bewegung, nicht auf Ausgeglichenheit, sondern auf Spannung deuten mußten,

wenn sie mit dem Geist der Zeit in Zusammenhang standen. Alle solche Regungen wären zum Verdorren verurteilt, wenn man sie unter das Joch eines mechanisierten Gesamtbildes hätte spannen wollen, ja selbst wenn man mit einem in allen Einzelheiten festgelegten, ihren Wünschen entgegenkommenden Bebauungsplan arbeiten wollte. Es handelt sich um Dinge, die man nicht vorher festlegen kann, sondern die sich aus den lebendigen Bedürfnissen des einzelnen wirklichen Projektes ergeben müssen.

Auf der anderen Seite ist aber gerade durch das eigentümliche Wesen dieser künstlerischen Regungen die Gefahr besonders groß, daß Mißklänge entstehen. Selbst wenn die Akzente im einzelnen Projekt für sich betrachtet durchaus verständnisvoll verteilt sind, kann das Nebeneinander mehrerer solcher Projekte, die erst zusammen ein Stück Stadtbild beherrschen, schwere Bedenken mit sich bringen.

Das führt zunächst für den verantwortlichen Dirigenten zu einem nicht leicht lösbaren Konflikt, in dem aber schließlich stets das Bewußtsein siegen muß, daß man vor allem anderen dem vorwärts drängenden Leben verantwortlich ist, und alles tun muß, um seinen unbestimmten, nicht vorausschaubaren Kräften das Tor zu öffnen. Es handelt sich also beim Dirigieren darum, für das Werden des Großstadtbildes den schmalen Weg zu finden zwischen Zwang und Freiheit, der nicht weniger schwer zu gehen ist, wie der schmale Weg der Heiligen Schrift.

Der Hamburger Städtebau hat dafür eine Methode entwickelt, die bisher in vielerlei schwierigen Zusammenhängen die Probe bestanden hat.

Wir stellen in der behördlichen Städtebauabteilung unter der besonderen Leitung von Oberbaurat Maetzel und Baurat Ockert einen neu von der Entwicklung ergriffenen Stadtteil, ehe das Bauen beginnt, in einem zusammenhängenden plastischen Modell dar (Tafel 8 bis 13). Das Modell zeigt nicht die einzelne architektonische Ausbildung, sondern nur das Spiel der ineinandergrei-

fenden oder gegeneinanderstehenden Massen: die Hebungen und Senkungen, den Wechsel von Dominante und von Ruhe, die Massenlösung einer schwierig gestalteten Ecke – kurz den Rhythmus der Massen im Gesamtbild. Dies Modell bedeutet aber keinen Zwang, es bleibt elastisch. Es steht dem Bauen-Wollenden als Zielbild zur Verfügung. Die Architekten können sich auf dem einzelnen Bauplatz, den sie bearbeiten, nach seinen Angaben richten und tun das auch in der Regel. Aber sie können auch begründete Gegenvorschläge machen. Wir modellieren dann die andersgearteten Massen in unser Gesamtmodell herein und erproben die Wirkung im Zusammenhang mit der Umgebung. Entweder sieht man dann, daß es nicht geht, und der betreffende Architekt überzeugt sich meist selbst davon, oder wir gehen auf die vorgeschlagene andere Art ein und ziehen daraus im Gesamtmodell die Konsequenzen, die sich dadurch für die Umgebung ergeben.

So haben wir die ganze neu in Entwicklung begriffene Stadt in all ihren zersprengten Teilen in den großen Bodensälen unserer Städtebauabteilung modelliert und diese Modelle sind das helfende Zwischenglied, das dazu dient, daß diese Stadtteile nicht ein buntes Durcheinander der verschiedensten Architektenabsichten werden, wie das früher in den neuen Quartieren der Großstadt der Fall zu sein pflegte, sondern daß während des wirklichen Entstehens das betreffende Bauwerk sich einordnet in eine vorbereitete Harmonie.

Diese Arbeitsweise mit Hilfe eines elastisch bleibenden Gesamtmodells ergibt die Möglichkeit zu lenken ohne zu fesseln. Sie setzt voraus, daß der Bebauungsplan erst während des wirklichen lebendigen Entstehens seine endgültige Einzelgestalt erhält. Das ist manchem außenstehenden Beurteiler ein Ärgernis, aber es ist eine Vorbedingung für wirkliche Lebendigkeit, und um sie auf diesem schwierigsten aller Wachstumsgebiete zu erreichen, darf man nichts scheuen. Ein Bebauungsplan ist alles andere als Selbstzweck.

Wenn wir die im Vorstehenden kurz skizzierten Absichten in Hamburg in den Erscheinungen der Wirklichkeit wiedersuchen, werden wir manche Enttäuschung nicht vermeiden können. Manches, was vielleicht später einmal die Einheitlichkeit seines Grundgedankens erkennen lassen wird, ist noch weit von lückenlosem Zusammenschluß. – Manches auch hat sich der ursprünglichen Absicht nicht fügen wollen, denn nirgends ist ja dem Städtebauer die Macht gegeben, zu *bestimmen* – er kann auf künstlerischem Gebiet immer nur durch die Kraft des *Überzeugens* sein Ziel erreichen oder aber durch die indirekten Machtmittel des Verlockens und des Erschwerens. In der richtigen Anwendung dieser Mittel liegt keine geringere Kunst, als in der richtigen Planung. Wir wollen uns an einigen Beispielen aus der Wirklichkeit klarmachen, welche Vorbedingungen dafür in Hamburg bestanden haben.

Diese Beispiele aus der Wirklichkeit sehen ihrem Wesen nach im ersten Augenblick alle so gut wie gleichartig aus. Wenn wir die Karte betrachten, die zeigt, welche Gebiete der Stadt gegenwärtig in Entwicklung begriffen sind (Tafel 1), so sehen wir: rings um den Leib der ausgebauten Stadt herum haben sich Bau-Inseln gebildet. Es wirkt so, als ob sich Angefangenes vollendete. Das hat zur Folge, daß sich das neu Entstandene leider nicht zu einem großen zusammenhängenden Eindruck summiert und so das neu angestrebte Wesen in dem noch größeren Maßstab, der der eigentlichen quantitativen Leistung entspricht, äußern kann. Es hat aber noch eine andere aus dem Entstandenen gar nicht erkennbare Folge: in den meisten dieser zersprengten Bauquartiere liegen die Verhältnisse, wenn man sie vom Standpunkt der städtebaulichen Aufgabe betrachtet, ganz verschieden. In der Überwindung dieser Verschiedenheiten liegt das Hauptstück dessen, was geleistet ist.

Für denjenigen, der wirklich einen kleinen Einblick gewinnen will in die Maschinerie des Werdens einer großen Stadt, dieses

Werdens, das er selber miterlebt, ist eine Vorstellung von dieser *Verschiedenartigkeit der Vorbedingungen* scheinbar gleichartiger Erscheinungen nicht unwichtig. Es sind zugleich die *Ursachen* der geschichtlichen Zusammenhänge, die dabei zum Vorschein kommen. Deshalb sei im folgenden die Betrachtung der baulichen Ergebnisse nach den verschiedenen Problemen geordnet, deren Lösung sie darstellen.

## II. Die Lösungsformen der Aufgabe

### A. Auf Grund alter Bebauungspläne

#### 1. Retuschieren ausgebauter Baugebiete

(Eppendorf, Eimsbüttel, Hamm-Marsch usw. vergl. Tafel 14 bis 16)

Wir wollen beginnen mit der Problemstellung, die grundsätzlich am unklarsten liegt. Das führt zu einigen Beispielen dafür, wie versucht ist, in den scheinbar bereits fertigen Stadtteilen doch noch etwas von dem Geist heutiger Anschauungen hereinzubringen, der ihnen gefehlt hat. Abgesehen von Verkehrsregelungen, die wir hier nicht verfolgen wollen, liegt das Ziel vor allem in der Richtung der Grünanlagen- und der Sportplatzpolitik, deren Entwicklung für Etagenhausviertel eine Lebensfrage bedeutet.

Um in fast ausgebauten Stadtteilen, wie beispielsweise Eppendorf, die ganz mangelhaften Grünverhältnisse wenigstens etwas zu verbessern, gab es nur ein Mittel, nämlich zu verhindern, daß die größeren Parks, die hier noch in Privatbesitz waren, dem Schicksal verfielen, das ihnen der gesetzeskräftige Bebauungsplan vorschrieb: zu Etagenhaus-Komplexen zu werden. Das waren in diesem Stadtteil der Schrödersche und der Haynsche Park. Es war billigerweise nicht möglich, dem Staat zuzumuten, diese Parks einfach zu kaufen und der Öffentlichkeit zu übergeben, das hätte finanzielle Opfer bedeutet, die von der Allgemeinheit nicht getragen werden konnten. Man mußte, um den Vorschlag durchführbar zu machen, Pläne aufstellen, die es ermöglichten, die wertvollsten Lagen des Geländes neu als Bauplatz zu verwerten und doch das eigentliche Wesen der Parkanlagen nicht anzutasten.

Wie das geschehen ist, zeigen die Abb. 8 und 9. Die nebeneinanderliegenden Schröderschen und Knauerschen Parks sind als eine Einheit behandelt. Die Randbebauung und die Anlage

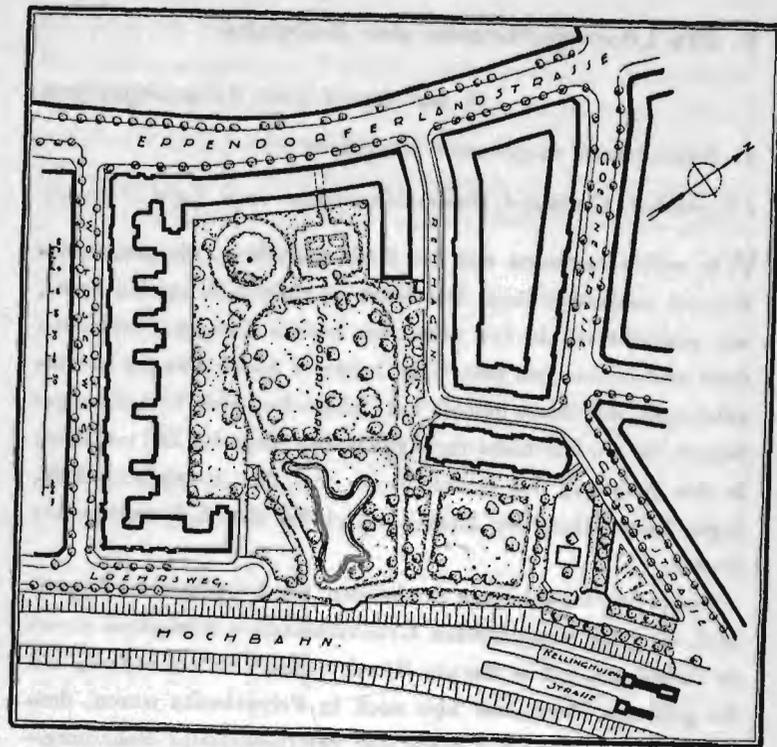


Abb. 8. Rettung von Schröders und Knauers Park durch teilweise Bebauung

der sehr begehrten friedlichen Wohnstraße Rehagen (ausgeführt von Gebr. Gerson) geht aus der Berücksichtigung des Baumwuchses hervor. Die neue Gliederung der Anlage ist hier wie in allen ähnlichen Fällen vom Gartenwesen so durchgeführt, daß möglichst viele „bewohnbare“ Räume entstehen. Beim Haynschen Park handelte es sich nicht nur darum, die betreffenden Parkflächen zu gewinnen, er ist ein besonders wichtiges Element in den landschaftlichen Eindrücken des Stadtbildes, denn er beherrscht den Prospekt, mit dem das große Werk der Alsterkanalisierung, von der später noch besonders die Rede sein wird, in die bestehende Stadt eingreift (siehe Abb. 9). Die Bebauung

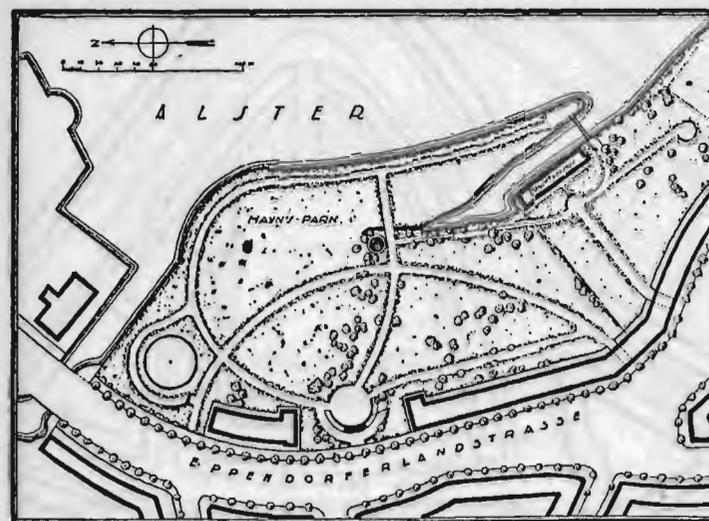


Abb. 9. Rettung von Hayns Park durch teilweise Bebauung

dient außer finanziellen Zwecken zugleich dazu, den Park vor den Einwirkungen einer lebhaften Verkehrsstraße zu schützen. In ähnlicher Weise ist es dem Städtebau gelungen, in Eimsbüttel Wehbers Park, in Groß-Borstel den Wründelschen und Herbstschen Park, in Eimsbüttel die Schacht'schen Wiesen, in Hamm-Geest den herrlichen Besitz von Ohlendorff und Thörl, in Hamm-Marsch Kämmerers Park und Trauns Park und in Horn den Pacht-hof noch im letzten Augenblick für die Allgemeinheit zu retten. Der Sievekingsche Park in Hamm war glücklicherweise schon vor dem Kriege in langwierigen Verhandlungen zum Mittelpunkt des neuen Bebauungsplanes dieses Stadtteils gemacht.

Diese alten Baumbestände bilden die Stützpunkte der sozial-hygienischen städtebaulichen Taktik. Zu ihnen gesellen sich dann als weitere Hilfsstellungen die Spiel- und Sportplätze. Auch ihre Wahl ist durch die gegebenen Verhältnisse in diesen Stadtteilen sehr gebunden, ermöglicht aber immerhin in der weiteren Einzel-

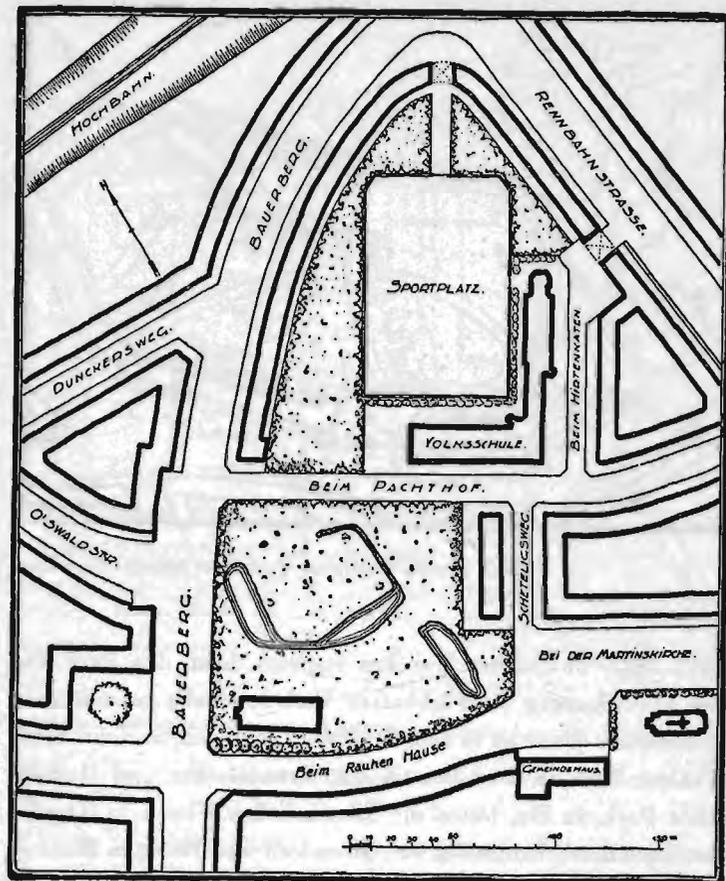


Abb. 10. Verbindung einer Schule mit Grün- und Sport-Anlagen (Horn-Geest)

disposition eine gewisse Beweglichkeit. Sie ist vorwiegend dazu verwandt, um diese Freiflächen mit weiteren öffentlichen Einrichtungen in Verbindung zu bringen, insbesondere mit Schulen, die dadurch selber Ersparnisse an eigenen Schulhöfen zulassen und ihre Inneneinrichtungen für allgemeine Sportszwecke nutzbar machen können. Wenn es irgend geht, ist versucht, diese Vereinigungen mit bescheidenen Grünpflanzungen zusammen-

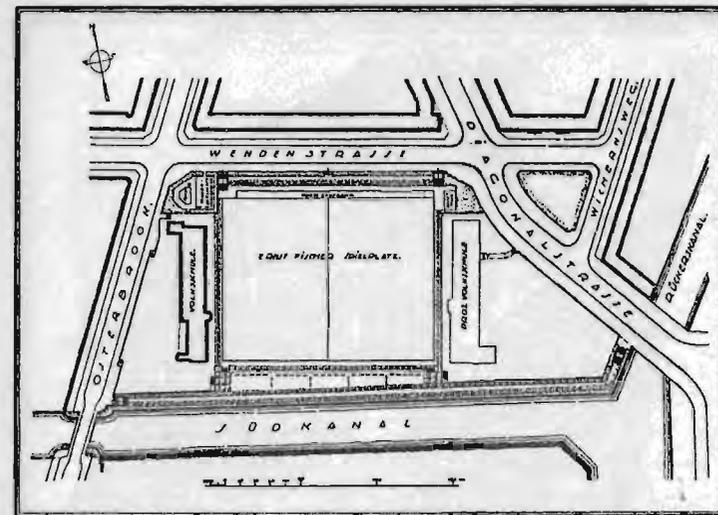


Abb. 11. Verbindung von Schulbauten mit Sport- und Erholungs-Anlagen (Hamm-Marsch)

zuschließen, so daß sie zugleich einige der Funktionen fehlender Volksparks miterfüllen können. Die Abbildungen 10 u. 11 sowie die Tafeln 14 bis 16 zeigen einige Beispiele aus älteren und neueren Gebieten, die leicht vermehrt werden könnten. Durch dieses organische Zusammenfassen gegebener Elemente wird erreicht, daß in dem toten Einerlei dieser alten Stadtteile doch noch Mittelpunkte entstehen, die einzelnen Stellen einen lebendig hervorgehobenen Charakter geben.

## 2. Umgestaltung eines halbentwickelten Bebauungsplanes (Nordbarmbeck, vergl. Tafel 17 bis 23)

Was in den fast schon ausgebauten Stadtteilen nur dem historischen Zufall abgewonnen werden kann, läßt sich in den Gebieten, deren veralteter Bebauungsplan erst halbentwickelt ist, immerhin noch zu einer Umformung bringen, die einen systematischen Charakter durchblicken läßt.

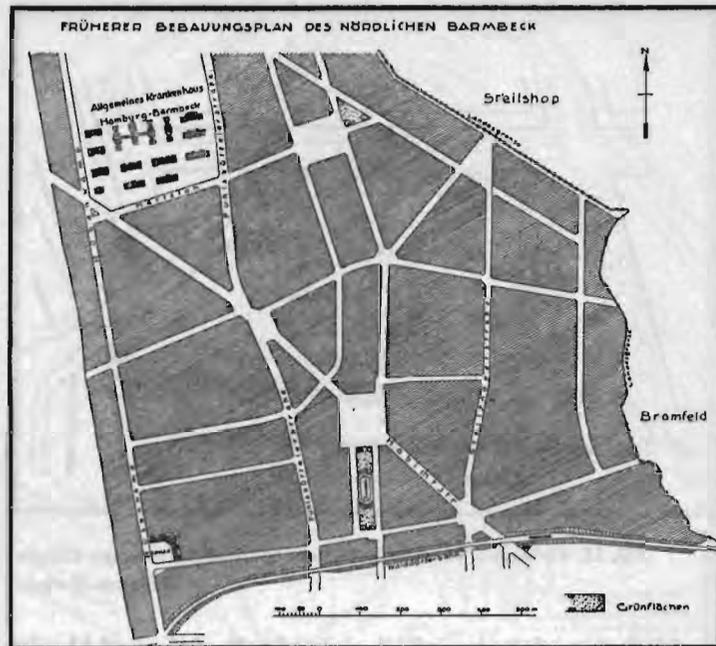


Abb. 12. Alter Bebauungsplan von Nordbarmbeck (durchweg fünfstöckige Bauweise ohne Grünzüge)

Solch ein Fall ist das nördliche Barmbeck, ein als Arbeiterwohnstadt besonders wichtiges Gebiet der Stadt. Es besitzt einen *gesetzeskräftigen* Bebauungsplan (siehe Abb. 12), der durchweg ohne irgendeine Modellierung eine fünfgeschossige Bebauung vorsieht. In diesem steinernen Meer, das eine Bevölkerung fassen kann etwa so groß, wie die Stadt Trier, sollten sich die Grünanlagen auf die winzigen Punkte beschränken, die in der Abbildung zeichnerisch hervorgehoben sind. Die Baublöcke des Planes sind auf Hinterflügelbauweise zugeschnitten. Einige der maßgebenden großen Straßenzüge waren vor dem Kriege bereits durch Kanalisationsanlagen festgelegt. Das ganze System der Aufteilung ließ sich nicht mehr abschütteln.

Dem drohenden Zukunftsbild dieses furchtbaren Planes wurde



Abb. 13. Umgestalteter Plan von Nord-Barmbeck (mit Grünzügen)

ein Reformplan gegenübergestellt (Abb. 13), der nicht gesetzekräftig gemacht werden konnte, da alle Grundstücks-Transaktionen (auch zahlreiche, bei denen der Staat selbst Verkäufer war) auf Grund dieses alten Planes erfolgt waren, seine offizielle Änderung also unabsehbare Entschädigungsansprüche ausgelöst haben würde. Die Verwirklichung ließ sich nur mosaikartig bei jedem einzelnen Bauvorhaben durch entsprechende Einflüsse und Vorschläge durchführen. Das ist in allem Wesentlichen auch glücklich gelungen.

Zunächst galt es, für Grünanlagen einen größeren Spielraum zu gewinnen. Das Ziel war dabei, quer durch die Häusermassen hindurch nach verschiedenen Richtungen hin zusammenhängende Grünzüge zu schaffen. Wenn ihnen auch nur eine bescheidene

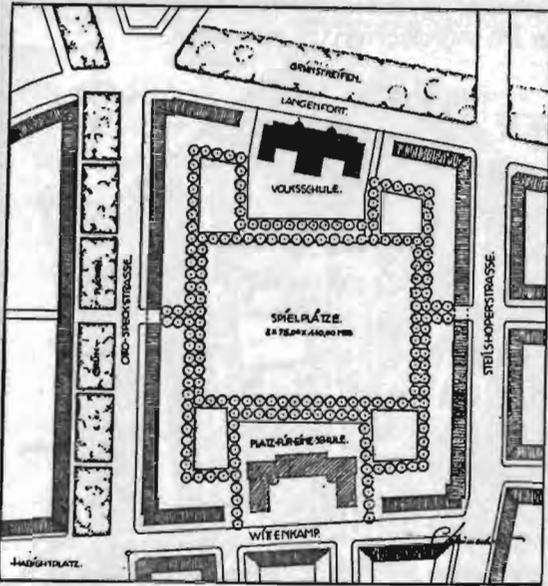


Abb. 14. Verbindung von Schulbauten mit Grün- und Sport-Anlagen in einem Blockinnern

Form gegeben werden konnte, so vermögen sie doch gleichsam als großstädtische „Wanderwege“ eine wichtige Funktion zu erfüllen. In nordsüdlicher Richtung sind sie so weit wie möglich nach Ohlsdorf vorgetrieben, in ostwestlicher Richtung suchen sie einerseits die Verbindung mit dem Stadtpark so bequem wie möglich zu machen, andererseits münden sie an der preußischen Grenze in Grünzüge, die dort weitergeführt werden. An der Bahn entlang ist ein Pachtgartenstreifen vorgesehen, der hier zugleich die Sicherheit für alle etwaigen Erweiterungen der Verkehrszüge gibt. Endlich ist es gelungen, bei den neuen Einzelaufteilungen das Innere eines großen Blocks freizuhalten (Abb. 14), das eine Vereinigung von Sportplatz und sozialen Gartenanlagen aufnimmt und von zwei Schulen architektonisch beherrscht sein wird (Tafel 21). So bildet sich hier eine Art verkehrsgeschützten Zentrums, das der Stadtteil sonst entbehren müßte (Tafel 17).

Diese Ausweitungen des öffentlichen Luftraumes ließen sich vor allem dadurch erreichen, daß die Blöcke überall da, wo eingesperrter Staatsbesitz vorhanden war, so zugeschnitten wurden, daß bei gleichbleibender Ausnutzungsmöglichkeit Streifen für diese öffentlichen Zwecke übrig blieben. Der Überschuß an Freiraum des Hofes wurde gleichsam nach außen verlegt. Dazwischen mußten die verbindenden Stücke durch Abtretungen oder durch Tausch erzielt werden. Es versteht sich von selbst, daß die Einzelaufteilung der großen Blöcke so erfolgte, daß Hinterflügelbauweise nicht in Betracht kommt. Aber das ist nicht der einzige Gesichtspunkt der baulichen Reform. Vor allem mußte versucht werden, in der *Höhenentwicklung* der Baumassen zu modellieren. Wo immer es durchzusetzen war, wurde statt der fünfgeschossigen eine viergeschossige Bebauung durchgeführt oder wenigstens bei der Gruppierung des einzelnen Bauwerks eine Mischung dieser beiden Zonungen erreicht. Nach der preußischen Grenze zu stuft sich die Höhenentwicklung aber bis auf drei Geschosse herunter, um hier den Auftakt für die jenseits der Grenze sich fortsetzende Bauweise zu geben (vergl. Tafel 5).

So ist es schließlich doch trotz aller unsichtbaren Hemmungen gelungen, diesem für die Arbeiterbevölkerung besonders wichtigen Stadtteil einen durchaus anderen Charakter zu geben, als ihn das benachbarte vor dem Kriege entstandene Altbarmbeck besitzt, vor allem aber anders, als der noch heute gesetzeskräftige Bebauungsplan es dieser Gegend zgedacht hatte. Die Tafeln 18 bis 23 zeigen einige Proben der entstandenen Bebauung.

### 3. Umlegung eines alten Plangebietes (Dulsberg-Gelände, vergl. Tafel 24 bis 35)

Die Reformarbeit, die sich in Nordbarmbeck in lauter Einzelprobleme auflöste, hat in Südbarmbeck ein ganz anderes Gesicht getragen. Auch hier lag ein gesetzeskräftiger Bebauungsplan vor,



Abb. 15. Gesetzlicher Bebauungsplan des Dulsberg-Gebietes

der Schauer erregen kann, wenn man ihn sich verwirklicht denkt (Abb. 15). Ein Gebiet, das der Einwohnerzahl nach etwa der Stadt Ulm gleichkommt, sollte nur einen einzigen Grünfleck haben, der unbegreiflicherweise mitten im Zug einer Ausfallstraße geplant war. Tiefe Baublöcke sollten fünf- und sechsgeschossig bebaut werden, eine Mischung von Wohn- und Gewerbegebiet war vorgesehen, später aber zugunsten des reinen Wohnens fallengelassen. Die Verbrennungsanstalt, die jetzt gerade verlegt



Abb. 16. Plan der reformierenden „Umlegung“ des Dulsberg-Gebietes

wird, zeigte bereits einen stark störenden Vorstoß nach dieser Richtung. Auch im Süden hatte man bereits begonnen, den verhängnisvollen Plan zur Ausführung zu bringen. Da gelang es im allerletzten Augenblick, dies Unglück abzuwenden.

Dies Ergebnis wurde im vorliegenden Fall nicht durch einen korrigierten oder retuschierten, sondern durch einen völlig neuen Plan erreicht (Abb. 16), der sowohl die Wünsche der Grünanlagenvermehrung, als auch die Wünsche der Herabzonung, als auch die

Reform des Bautypus mit sich brachte. Es ist der einzige bedeutende Fall in Hamburg, wo es sich als möglich erwies, diese drei Ziele gleichsam mit einem Schlage zu erreichen, und deshalb ist die Neuformung dieses Stadtteiles unter all den Entwicklungen der Nachkriegszeit besonders interessant.

Das Mittel zu diesem Ergebnis war das, was der Städtebauer eine „Umlegung“ nennt. Das heißt, die Besitzgrenzen, die der alte gesetzeskräftige Bebauungsplan geschaffen hatte, und die im Grundbuch eingetragen sind, wurden nach einem völlig neuen Plan in neue Besitzgrenzen umgelegt, die in jedem einzelnen Fall so bemessen werden mußten, daß nicht etwa die gleiche Bodenfläche, sondern die gleichen Werte für jeden einzelnen Besitzer bei der Umlegung der ihm gehörigen Flächen erreicht wurden. Es liegt auf der Hand, daß ein Stück Boden je nachdem, was man auf ihm bauen darf, und je nach seiner Lage sehr verschiedenen Wert besitzen kann.

Dieses überaus mühevoll und klippenreiche Verfahren erwies sich hier als durchführbar, weil verschiedene Vorbedingungen erfüllt waren:

1. Die Ausführung des entscheidenden Straßengerippes war noch nicht so weit gediehen, daß es eine radikale Umformung gehindert hätte. Große Verkehrszusammenhänge des alten Planes wurden auch in dem neuen gewahrt.
2. Der Staat besaß hier selber sehr viel Grundbesitz, so daß er die privaten Besitzer verhältnismäßig leicht befriedigen konnte, zumal ein Arbeitsplan aufgestellt wurde, bei dem viele ihren Grund und Boden an Stellen wiederbekamen, wo die Ausnutzungsrechte nicht verändert zu werden brauchten.
3. Man konnte an der Hand des neuen Planes beweisen, daß seine wirtschaftliche Ausnutzung trotz aller seiner Reformen nahezu die gleiche war, wie der wirtschaftliche Effekt des alten verhängnisvollen Planes.

Das Letztere ist natürlich vor allem entscheidend. Solche Veränderungen von veralteten Bebauungsplänen wären ja nicht schwer, wenn man bei ihnen die wirtschaftliche Seite außer acht zu lassen vermöchte, wie das ein von privater Seite vorgelegter Umgestaltungsvorschlag für diese Gegend tat, der dem alten Plan gegenüber einen Verlust von etwa 500 000 qm Wohnfläche gebracht hätte. Man mußte nicht nur die gesetzlichen Ansprüche des Privatbesitzes voll wieder befriedigen, der in unregelmäßigen Streifen durch das ganze Gelände ging, sondern auch dem Staat durften angesichts seiner schwierigen Finanzlage keine nennenswerten Verluste zugemutet werden.

Man konnte also keinem uferlosen Idealismus nachgehen, sondern mußte sehen, was sich in einem praktisch durchführbaren Rahmen noch erzielen ließ. Es zeigte sich, daß man trotz annähernd gleicher Wirtschaftlichkeit auf Grund des vom Oberbaudirektor vorgeschlagenen Planes folgendes erreichen konnte:

Zunächst einen durch das ganze Gebiet hindurchgehenden Grünzug von über einen Kilometer Länge, der sich an seinem Anfang zu einer großen Spielwiese erweitert, in seinem Verlauf die mannigfachsten sozialen Grüneinrichtungen – Kinderplätze, Sandflächen, Planschbecken, Alteleute-Gärten – aufnehmen kann und sich an einer Stelle auf beiden Seiten zu einem großangelegten Komplex von Sport- und Spielplätzen erweitert, in den die hauptsächlichsten öffentlichen Gebäude einbezogen sind,

Sodann ein Herabzonen des ganzen um diesen Grünzug gelagerten Mittelteils der neuen Stadt um zwei Geschosse, so daß hier eine dreigeschossige Bauweise den Charakter angibt. An den Hauptverkehrsstraßen ist nur ein Geschos verschwunden, so daß sie von viergeschossigen Bauten gesäumt werden.

Endlich eine zunächst nur schematisch angenommene Blockaufteilung zwischen dem Netz der großen Verkehrszüge, die so zugeschnitten ist, daß nur ohne Hinterflügel in gesunden bandförmigen Bautiefen gebaut werden kann. Hierfür

wurden dem Gebiet bestimmte Bedingungen über Bautiefen auferlegt.

Trotz aller dieser reformierenden Reduktionen behielt man, wie gesagt, eine fast gleiche Wohnfläche, wie in dem Plan ohne Grünanlagen und mit fünfgeschossiger Bebauung, wenn man deren große Blöcke auch noch so vorteilhaft unterteilte.

Das mag im ersten Augenblick wie ein Wunder erscheinen. Es ist ein Beweis dafür, daß man auf dem Gebiet des Städtebaues klar gesteckte Ziele mit rein geistigen Mitteln erreichen kann, wenn man auf genügend umfangreichen Flächen wirkliche Bewegungsfreiheit hat.

Innerhalb dieser neuartigen Grundform hat nun der Staat den ersten Bauabschnitt (begonnen 1919) unter dem Zwang der ersten Nachkriegsjahre selber zur Ausführung gebracht (Tafel 24). Er hat dabei auch in der Einzeldurchbildung der Bauweise neue Wege zu beschreiten versucht. Das tritt vor allem an den ersten fünf Blöcken zwischen Alter Teichweg und dem großen Grünzug (nach den Plänen des Verfassers) hervor (Tafel 25).

Hier sehen wir einen ersten, wenn auch noch nicht schlackenlosen Versuch der gleichzeitig auch in Langenhorn durchgeführten sogenannten „Zeilenbauweise“, die etwa zehn Jahre später zum neu entdeckten Schlachtruf des fortschrittlichen deutschen Wohnungswesens wurde. Die Anordnung ist so getroffen, daß die Zwischenräume zwischen den Zeilen jeweils einmal als Kinderspielplatz, einmal als Hausgartenstreif ausgebildet sind. Über den Kinderspielplatz geht zugleich der nur den Wohnungen selbst dienende etwaige Verkehr. Der Hausgartenstreif ist nach der Seite der beiden die Blockreihe säumenden Kopfstraßen mit eingeschossigen Ladenbauten abgeschlossen, so daß die wertvolle Straßenfront nicht verloren geht und der Einblick in die Höfe und Gärten dem Straßenpassanten entzogen wird. So ergeben sich nach der Grünanlage hin statt der üblichen hoch geschlossenen Straßenwand, in bestimmten Abständen aufgereichte zier-

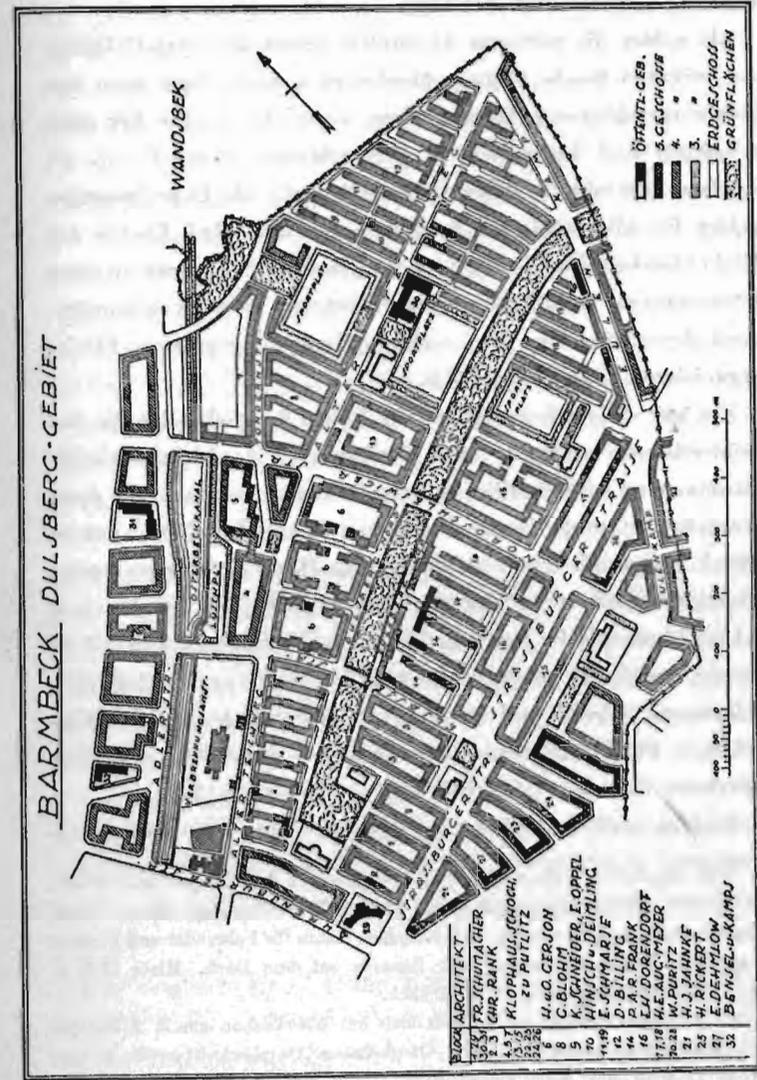


Abb. 17. Plan der ausgeführten Bauten im Dulberg-Gebiet

liche Baukörper, die doch durch die Ladentrakte eine gewisse Bindung zeigen (vergl. Tafel 26).

Als später die weiteren Abschnitte dieses Dulsberg-Geländes der privaten Baubetätigung überlassen wurden, legte man den hier vorgeschlagenen Bauvorhaben, wenn sie in ihrer Art wirtschaftlich und hygienisch zu sein schienen, keine Fessel an, sondern betrachtete dieses Gelände bewußt als Experimentiergebiet für alle möglichen baulichen Systeme. Auf Kosten der Einheitlichkeit der Wirkung ist der „Dulsberg“ dadurch zu einer interessanten Ausstellung verschiedenster Formen geworden, nach denen man den Kleinwohnungsbau auf gegebener Fläche organisieren kann (vergl. Abb. 17).

Um nur einiges herauszugreifen, haben beispielsweise die Gebrüder Gerson versucht, durch Einfügung kleiner Lichthöfe in die Baumasse zu wirtschaftlichen Grundrissen zu kommen, die dann ermöglichten, große innere Hofflächen zu erzielen. Die Gebrüder Frank haben die Wirtschaftlichkeit an Hand eines sogenannten „Laubenhaus-Systems“ zu erreichen versucht, das die einzelnen Kleinwohnungen in den verschiedenen Geschossen durch offene Gänge zugänglich macht und so an Treppen spart<sup>1)</sup> (Tafel 31). Klophaus, Schoch und zu Putlitz haben zwei seitlich aufgeschlitzte Blöcke ineinander gestellt und so einen sehr reizvollen mittleren Gemeinschafts-Hof erzielt<sup>2)</sup> (Tafel 28 u. 34).

Endlich wird in dem letzten Teil der Siedlung von einer Archi-

<sup>1)</sup> Es handelt sich um vorläufig 368 Wohnungen à 2 Zimmer und Wohnküche mit Durchschnittsgröße von 42 qm, Zentralheizung, Warmwasser. Gemeinschaftsanlagen: Bäder, Waschküchen, Raum für Fahrräder und Kinderwagen im Keller. Sonnenbad mit Brausen auf dem Dach. Miete 12 M p. qm, nebst Zinszuschuß v. 15 M jährlich.

<sup>2)</sup> Nördliche Anlage. Es handelt sich um 356 Wohnungen à 2 Zimmer und Wohnküche, ohne Bad, mit Ofenheizung, Durchschnittsgröße 47 qm. Miete 12 M pr. qm. Kein Zinszuschuß.

Südliche Anlage. Es handelt sich um 368 Wohnungen à 2 $\frac{1}{2}$ , und 3 Zimmer. Küche, Bad, Zentralheizung. Durchschnittsgröße 63 qm. Miete 12 M pr. qm, nebst Zinsgebühr von 90 M jährlich.

tektengemeinschaft (Schneider, Hinsch & Deimling, Gebr. Frank) ein System durchgeführt, das auf reinem Zeilenbau beruht. Es ist das Ergebnis eines Wettbewerbs, den die Beleihungskasse auf Veranlassung des Städtebaues ausschrieb (1. Preis: Hinsch & Deimling). Er sollte der billigsten Wohnform, der Kleinstwohnung, in der Hamburger Bautätigkeit einen breiteren Boden gewinnen, denn Hochbauwesen und Wohnungsamt standen auf dem Standpunkt, daß die einsetzende Bauentwicklung in ihrem Streben nach zeitgemäßer Kleinwohnungskultur den billigsten Wohntypus nicht in dem für Hamburg nötigen Maße zur Ausführung brachte. Das Ziel war dabei, solcher Kleinstwohnung noch möglichst brauchbare Form zu wahren durch Rationalisierung in der Ausnutzung und der Erschließung des Bodens, sowie in der Ökonomie des Baubetriebes. Es galt, hierfür zugleich die praktischste und die künstlerisch erfreulichste Form zu finden. Dieser Wettbewerb hat auch über Hamburgs Grenzen heraus viel Anregung gegeben (vgl. Deutsche Bauzeitung 1828 Nr. 4). Auf diesem Teil des Geländes, der bis an die Wandsbecker Grenze reicht, ragt bisher noch einsam die Volksschule am Grandenzer Weg (Tafel 33). Zwei weitere Volksschulen sind bereits rings von Wohnhausblöcken umschlossen (Tafel 32).

So entwickelt sich hier auf dem Dulsberg eine eigentümliche, in sich abgeschlossene neue Stadt inmitten des Hamburger Gesamtkörpers, deren Bewegungsfreiheit glücklicherweise noch eben dem ursprünglich drohenden Schicksal abgewonnen werden konnte.

Ein Vergleich dieses neuen Barmbeck mit dem unmittelbar nördlich daran anstoßenden Vorkriegs-Barmbeck zeigt vielleicht am deutlichsten, wie sich der Weg der Großstadtentwicklung gewandelt hat (vergl. Tafel 35).

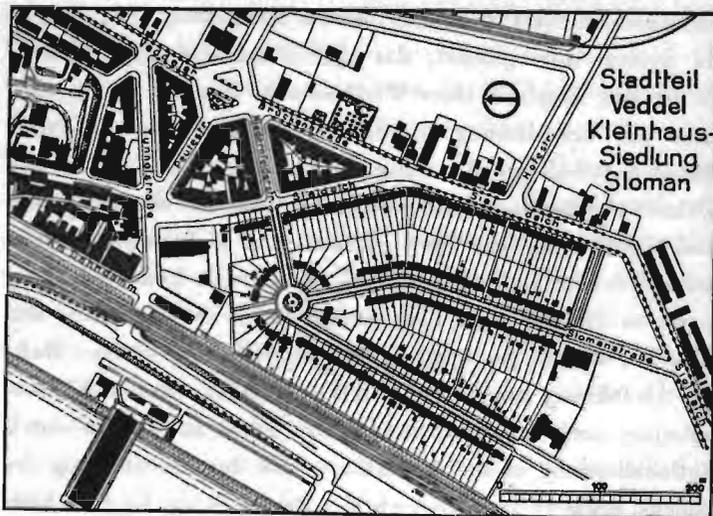


Abb. 18. Alter Plan des Veddel-Gebiets mit Siedlung Sloman

#### 4. Umformung einer bestehenden Bebauung (Veddel, vergl. Tafel 36 bis 39)

Ganz eigentümlich und ungewöhnlich lag die Aufgabe, die das Gebiet der Veddel der neuen Bautätigkeit stellte. Hier handelte es sich um einen Punkt der Stadt, der bereits einen ausgesprochenen und in seiner Art völlig durchgebildeten Siedlungscharakter trug. Eine der ersten Kleinhaus-Kolonien mit Gartenfleck, die es in Deutschland gibt, war hier entwickelt und zwar in einer Art und Weise der Anlage, die man als musterhaft bezeichnen kann, besonders wenn man bedenkt, daß sie bereits 1878 entstanden war. Der Reeder Robert M. Sloman hatte hier eine Musterkolonie von 200 kleinen Arbeiterhäusern entstehen lassen, bei der er nur versäumt hatte, deren reinlichen Baucharakter durch entsprechende Klauseln zu wahren (Abb. 18). Die Häuser gingen gegen monatliche Abzahlungen für 4000 Mark in den Besitz ihrer Bewohner über und manch einer hat seine Freiheit zu

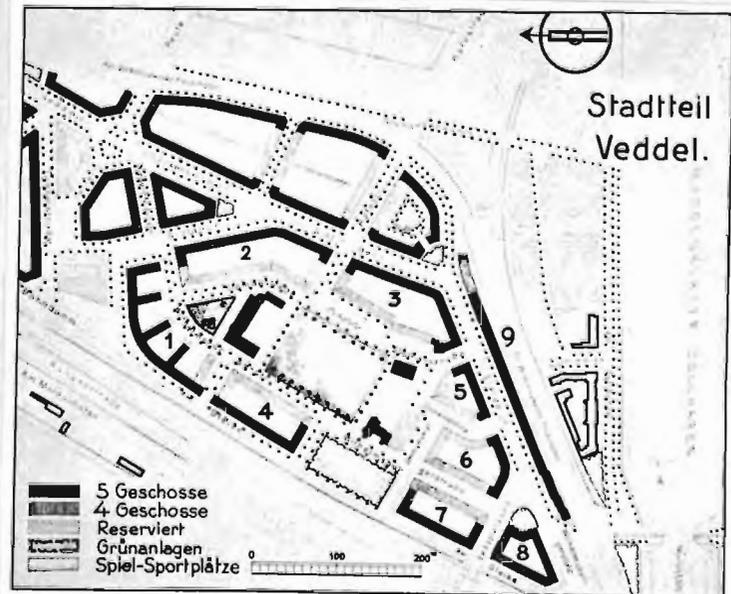


Abb. 19. Veddel. Neuer Bauungsplan. In der Mitte Schule mit Sportplatz

störenden Umbauten benutzt, die den Gesamtcharakter der Anlage arg schädigten.

Für diese sozial und architektonisch vortreffliche Anlage rächte es sich nun, daß sie auf einem Gelände errichtet war, auf dem sie angesichts der Weiterentwicklung des Hamburger Hafens unmöglich das letzte Wort bedeuten konnte. Was ursprünglich weit vor den Häusern der Stadt im freien Lande lag, war inzwischen von den Anlagen der Arbeit umspannt worden und lag jetzt fremd als absterbendes und vielfach verzerrtes Idyll inmitten von Hafen und Bahn. Es war dem Staate nicht schwer, das ganze Gelände zu erwerben, da die Bewohner sich aus den unnatürlich gewordenen Verhältnissen heraussehnten; es konnte mit den ganzen umgebenden, teilweise noch freien Gebieten vereinigt werden zum Zweck einer einheitlichen Umformung auf ganz

neuer städtebaulicher Grundlage. Man muß sich klar machen, daß dieses Gebiet für die Wohnungspolitik Hamburgs von ganz besonderer Bedeutung ist: es stellt seiner Lage nach die einzige nennenswerte Möglichkeit dar, die Hamburg noch hat, um Arbeiterwohnungen in unmittelbarer Nähe der Arbeitsstätten des Hafens zu schaffen. Diese Möglichkeit mußte ganz bewußt so stark ausgenutzt werden, wie eine erträgliche Bauweise es noch zuläßt, denn in diesem Falle ist der Zusammenhang von Arbeiten und Wohnen sozial betrachtet noch wichtiger, als etwa die an anderen Stellen der Stadt erstrebte Herabminderung der Bauhöhe.

Das Programm des Bebauungsplanes sah deshalb vier- und fünfgeschossige Häuser mit Kleinwohnungen vor, eine Bauweise, die im Norden des Gebietes bereits in einer leider nicht gerade sehr erfreulichen Weise eingesetzt hatte.

Der neue Bebauungsplan stand vor der Aufgabe, trotz der hohen Bebauung eine architektonisch wirkungsvolle und vom sozialen Standpunkte aus betrachtet einwandfreie Gestaltung des Gebietes vorzunehmen.

Er sucht das Ziel dadurch zu erreichen, daß er dem ganzen Gefüge der mächtigen Wohnungsblöcke ein großes Motiv zugrunde legt (Abb. 19). Sie umspannen eine weite mittlere Freifläche, die gebildet wird aus dem Platz von Kirche und Gemeindehaus, die jetzt bereits mitten in diesem Gebiete stehen, einem großen baumumsäumten Sportplatz und einer Schule, deren Spielplatz sich mit dem Sportplatz vereinigt und die auf der anderen Seite mit einem Kleinkinderspielplatz verbunden ist. Diese Elemente bilden gleichsam den Innenraum eines riesigen Hofes, um den sich die Wohnblöcke legen. Nach innen ist dieser große Luftraum von der niedrigeren Bebauung mit drei Obergeschossen umschlossen, nach außen längs den Verkehrsstraßen und dem Bahnkörper wächst die Baumasse um ein Geschoß (Tafel 36).

Die einzelnen Blöcke selbst sind so zugeschnitten, daß sich auf ihnen nur in einer Bauweise bauen läßt, die lauter gut belichtete

und belüftete Wohnungen ohne Hinterflügel sicherstellt. Im Innern jedes einzelnen der den großen Kranz bildenden Blöcke befindet sich ein Hof, der bescheidene Bepflanzung zuläßt.

Der damit gegebene Grundgedanke ist nun im einzelnen durch Hebungen und Senkungen der Baumasse an bestimmten Punkten architektonisch belebt. Diese im Modell des Städtebauamtes vorbereiteten Gliederungen sind von den Architekten aufgegriffen, die hier gearbeitet haben. Distel & Grubitz, Elingius & Schramm, Hermann Höger, Behrens (vom Gemeinnützigen Bauverein) und Gebr. Frank sind dabei unter anderen beteiligt (Tafel 36 bis 39).

Die Mitte des Hauptplatzes nimmt ein großer Schulbau des Verfassers ein, ein Bau mit 36 Klassen und manchen in diesem Stadtteil unentbehrlichen Nebenanlagen, wie Volksbibliothek und Zahnklinik, die ihn zusammen mit den großen Sälen der Aula und Turnhalle zugleich zu einer Art Volkshaus dieser abgesonderten Wohnkolonie machen (Tafel 38).

Aber nicht diese ganze Gestaltung des Bauplanes ist das Besondere dieser Siedlungsaufgabe, sondern die Art und Weise, wie hier das Neue an die Stelle des an sich fertigen Alten trat. Der ganze Plan ist so eingerichtet, daß die Bautätigkeit zunächst beginnen konnte, ohne die angesichts der Wohnungsnot nicht gleich räumbare Kleinhauskolonie anzutasten. Erst als ein Teil ihrer Einwohner die Möglichkeit hatte, sich in die neuerbauten Häuser umzuquartieren, konnte die Bauarbeit sich allmählich umformend verschieben. Das Wesentliche bei diesem Vorgang bestand technisch darin, daß zugleich mit diesem Prozeß der Boden der Kolonie, die unmittelbar auf den Marschgrund gesetzt war, sturmflutfrei aufgehöhht werden mußte mit dem Baggersand der Elbe, denn nur so konnte das erste großstädtische Siedlungserfordernis erfüllt werden: der Anschluß an das Kanalisationsnetz der Stadt. Die Siedlung ist also verknüpft mit einer gewaltigen technischen Energieleistung, die in die eigentliche Bauarbeit eingreift.

Was hier auf der Veddel vor sich gegangen ist, trägt als Aufgabe aus alle den angedeuteten Gründen einen Charakter, der mehr wie auf irgendeinem anderen der nach dem Kriege neuerschlossenen Gelände, von besonderen Hamburger Eigentümlichkeiten diktiert war.

### 5. Neugestaltung eines Großhaus-Gebietes

(Gelände südlich vom Stadtpark, vergl. Tafel 40 bis 53)

Das Eigentümliche bei der Lösung der hier vorliegenden Aufgabe liegt darin, daß auch hier wie beim letzten Teil des Dulsberg-Geländes ein Wettbewerb für das Kernstück des Gebietes eine bedeutsame Rolle spielt.

Wir haben es unter den von uns betrachteten Bezirken zum erstenmal mit einer Aufgabe zu tun, bei welcher der Kampf mit einem alten Bebauungsplan, der ja in mancher Hinsicht den wichtigsten Teil der städtebaulichen Angelegenheit darstellt, leichter zu führen war. Der alte Plan stellte diese Gegend allerdings insofern auch unter einen unabweislichen Zwang, als die Entwicklung ihrer Umgebung und der dadurch erzeugten Grundstückspreise eine Bebauung im Großhauscharakter, das heißt mit viergeschossigen Gebäuden, die bisweilen sogar ins fünfte Geschöß herübergreifen, verlangte. Aber die Fläche selbst war in dem alten Plan noch unaufgeteilt.

Für die Aufteilung des ganzen Gebietes zwischen Jarrestraße, Semperstraße, Glindweg und Wiesendamm machte der Verfasser den Plan (Abb. 20). Dann aber wurde im Zusammenarbeiten mit der Beleihungskasse für Hypotheken für den westlichen Teil ein Wettbewerb ausgeschrieben, der sich nicht nur auf die architektonische Gestaltung im allgemeinen bezog, sondern den Bewerbern innerhalb des Schemas der Aufteilung auch die Verteilung der fünfgeschossigen Dominanten (bis zu ca. zehn Prozent der Bauflächen) freistellte. Der Bewerber konnte dadurch die Akzente



Abb. 20. Gebiet südlich vom Stadtpark. Gesamt-Aufteilung

seiner Ausbildungen nach seinen individuellen künstlerischen Absichten verteilen (Tafel 41). Der Zweck dieses Wettbewerbes war nicht in erster Linie, bestimmte zur Ausführung reife Baupläne auszuwählen, sondern es galt, zehn für diese Aufgabe besonders geeignete Architekten auszusondern. Das bedeutet: den Verfassern der zehn besten Arbeiten wurde eine Beteiligung an der endgültigen Ausführung des Gebietes ausgelobt.

Diese ganz besondere Maßnahme erschien hier, wo man größere Bewegungsfreiheit hatte, deshalb vor allem wünschenswert, weil bei der baulichen Bewältigung der neu entstehenden Stadtteile wohl, wie an anderer Stelle bereits ausgeführt wurde, wirkliche Architekten tätig waren, weil aber schließlich doch zwischen „Architekt“ und Architekt manchmal ein erheblicher Unterschied ist, und man danach streben mußte, die möglichst besten Architekten an die Front zu bringen. Das sind aber nicht immer diejenigen, die das Geschick haben, gute Aufträge zu erhalten.

Natürlich war es nicht ganz leicht, nunmehr in diesem Bezirk des Wettbewerbs den Bauenwollenden die Beleihung nur unter einer erschwerenden weiteren Bedingung geben zu müssen, der Bedingung nämlich, daß sie (oftmals statt eines schon gewählten Architekten) den betreffenden Künstler aus jenem Kreise der Zehn zum Architekten nehmen mußten. Aber darüber hinaus war es auch ein Wagnis, dessen Gelingen von vielen Seiten bezweifelt wurde, zehn ganz verschiedenartige Architekten zu gemeinsamer Arbeit zu verbinden. Es gelang vollkommen. Unter der Leitung der Städtebauabteilung wurde eine Arbeitsgemeinschaft der betreffenden Künstler gebildet und ein endgültiger Plan festgestellt. Karl Schneider, der erste Preisträger, erhielt als Führender das Mittelstück der Baugruppe, das einen großen öffentlichen Hof umschließt, Distel & Grubitz machten die Architektur der einen Anlagestreif begleitenden Mittelstraße. An den übrigen Blöcken waren beteiligt: Ostermeyer, Block & Hochfeld, Friedmann, Oppel, Bomhoff, Hoyer, Neupert und Behrens.

Trotz dieser ganz verschiedenartigen Künstler, die im übrigen in ihrem Tun durchaus frei blieben, ist ein Stadtteil entstanden, der eine starke Einheitlichkeit aufweist. Das mag außer der gemeinsamen Zielsetzung wohl auch daran liegen, weil sich im Laufe der Zeit ein baulicher Charakter für diese Kleinwohnungen im Großhaus herausgebildet hat, der durch die sachliche Bewältigung verwandter Aufgaben einen starken Zug innerer Verwandtschaft trägt (vergl. Tafel 42 bis 53). So kommt es, daß man beispielsweise zwei bei näherer Betrachtung so verschiedene Arbeiten, wie die nebeneinanderliegenden Baugruppen von Schneider und von Ostermeyer doch nicht als etwas Uneinheitliches empfindet.

In dem neben dem Wettbewerbsgebiet liegenden Abschnitt dieses Bezirkes bildet der Schulbau zusammen mit dem anschließenden von Wohnhäusern umgebenen Grünplatz den charakterbestimmenden Mittelpunkt (Tafel 44 u. 45). Nach Osten hin löst sich dann die Bebauung auf in eine Serie von Zeilenbauten, die dadurch ein besonderes Interesse beanspruchen können, weil sie Bauten sind, die mit Unterstützung der Reichsforschungsgesellschaft entstanden sind. Die Architekten Block, Schneider und Frank haben hier jeweils die gleiche Häusergruppe einmal in der üblichen massiven und einmal in einer Stahlskelettbauweise errichtet und haben die beiden Konstruktionsmethoden dabei nach verschiedenen Gesichtspunkten zu beobachten versucht.

So sind auch mit dem Entstehen dieses Stadtteils organisatorische Maßnahmen verknüpft, die man dem fertig Entstandenen nicht mehr anzusehen vermag und die doch für sein Werden von ausschlaggebender Bedeutung waren.

## B. Auf Grund neuer Bebauungspläne

### 6. Neugestaltung eines Villengebietes

(Bezirk der Alsterkanalisation, vergl. Tafel 54 bis 63)

Die Eigentümlichkeiten des zufällig umrissenen Hamburger Gebietes brachten im Lauf der Zeit eine für die Entwicklung des

Gemeinwesens sehr folgenschwere Erscheinung mit sich: immer mehr begannen die steuerkräftigeren Bürger auf die reizvollen Gelände außerhalb der Hamburger Grenzen abzuwandern, weil die begehrten Wohngegenden auf Hamburger Gebiet sich allmählich gefüllt hatten.

Es galt also nicht nur Kleinwohnungsgebiete, sondern auch angenehme Wohngegenden für Villenbebauung besiedelbar zu machen. Das führte vor dem Kriege dazu, die von herrlichem Staatsforst durchsetzten Walddörfer durch große neue Bahnanlagen zu erschließen. Daneben aber wurde der Blick gelenkt auf die überaus reizvollen Gegenden, die sich in unmittelbarer Nähe des bereits ausgebauten Stadtkörpers am schmalen Lauf der Alster entlang erstreckten, deren Lauf zwischen Ohlsdorf und Eppendorf das Hamburger Gebiet in etwa 5 Kilometer Länge von Nordwest nach Südost durchzieht.

Um diesem Gebiet den Charakter einer Wohngegend zu geben, mußte man die Alster bis Ohlsdorf kanalisieren. Nicht nur um ihren ursprünglich lebhaft geschlängelten Lauf für bescheidene Fahrzeuge schiffbar zu machen war das nötig, sondern vor allem, weil das schmale natürliche Bett bei Hochwasser die Wassermengen nicht zu fassen vermochte und die ganzen tiefliegenden Wiesen seiner Umgebung überschwemmte. Diese „Kanalisation“ bedeutete, daß man das bunte Gewirr der Verschlingungen dieses Alsterlaufes zu einfacheren breiten Wasserzügen zusammenziehen und zugleich dem Wasser sein Gefälle nehmen mußte. Es war nötig, es mit dem Wasserspiegel des Alsterbeckens gleich zu legen, das heißt, den bestehenden Verhältnissen gegenüber um etwa 1,60 m zu senken.

Es liegt auf der Hand, daß schon dieser Höhenunterschied eine völlige Umgestaltung des bestehenden Natureindrucks mit sich bringen mußte, so daß neben die technische eine höchst bedeutungsvolle ästhetische Aufgabe trat.

Nachdem eine frühere Lösung bereits verlassen war, legte der

Senat 1910 ein neues Projekt des Ingenieurwesens vor, das den Hauptlauf des künstlichen Flußbettes in weich geschwungenen Linien führte, an verschiedenen Stellen auf beiden Seiten abwechselnd schmale Nebenkanäle abzweigte, um den zurückliegenden Grundstücken den in Hamburg sehr begehrten unmittelbaren Zusammenhang mit dem Wassernetz der Alster zu geben, und eine malerisch gestaltete öffentliche Grünanlage von wechselnder Breite an der südlichen Seite des Kanals entlang zog.

Gegen die Ausbildung des Projektes erhoben sich Bedenken, die in Lichtwark einen beredten Anwalt fanden und in lebhaften Meinungsverschiedenheiten zum Ausdruck kamen. Schließlich wurde der Beschluß gefaßt, daß bei der weiteren Durcharbeitung des Projektes und der mit ihm in Verbindung stehenden Fragen „die Mitwirkung des Hochbaudirektors gesichert werde, insbesondere für die Einzelpläne der Uferanlagen, Brückenbauten, Bahnüberführungen, Platzgestaltungen und Straßenkreuzungen“.

Bei den vorangehenden Kämpfen um das Projekt standen sich zwei grundsätzlich verschiedene Anschauungen gegenüber. Die einen wollten die Aufgabe mit den sehr verschwommenen Mitteln einer künstlichen landschaftlichen Gestaltung zur Lösung bringen, während die anderen die strengeren Gesichtspunkte einer architektonisch-formalen Behandlung für nötig hielten.

Unglücklicherweise wurde dieser Gegensatz bei den Erörterungen betrachtet als der Gegensatz zweier Geschmacks-Parteien, in Wahrheit hat er mit Parteianschauungen nichts zu tun, sondern es ergibt sich für eine natürlich empfundene Gestaltung ganz von selbst, daß eine Anlage, die an zahlreichen Punkten vermöge ihrer späteren Eingliederung in ein Netz städtischer Verkehrszüge mit architektonischen Gebilden in unmittelbarem Zusammenhang kommt, nur architektonisch behandelt werden kann. Aber abgesehen davon zwingt schon allein die Tatsache, daß wir es mit einem Wasserlauf zu tun haben, der gegenüber seiner ursprünglichen Uferlage um 1,60 m gesenkt ist, zur Be-

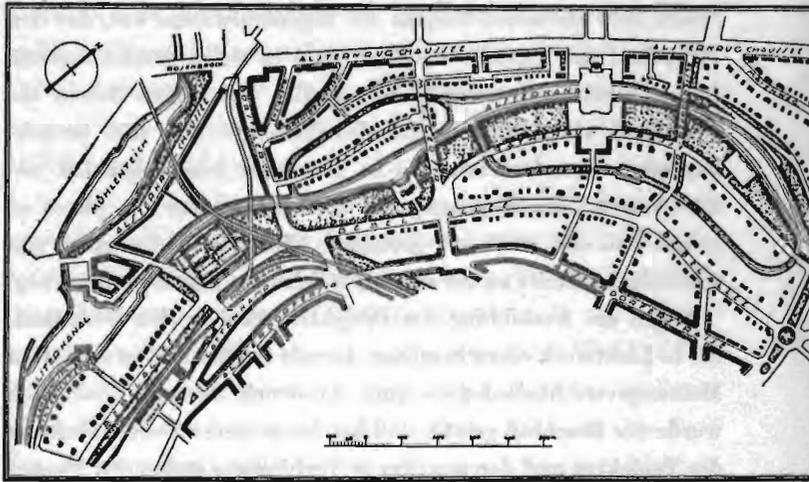


Abb. 21. Einzelhaus-Quartier in Verbindung mit der Alsterkanalisation und ihren Grünanlagen

wältigung von Höhenunterschieden bei den Uferlösungen, die in Form von Ufermauern und Böschungen zu einer strengen Lösung ganz unvermeidlich führen müssen.

Dieser strengere Zug mußte auch schon in die Linienführung, soweit die wassertechnischen Erfordernisse und die Grenzen des vom Staat erworbenen Landbesitzes es zuließen, hereingebracht werden. Das Ziel des Verfassers war dabei vor allem, der Anlage das Wesen einer sich unbestimmt weiterspinnenden Entwicklung zu nehmen und sie möglichst in bestimmte unterschiedliche Raumeindrücke zu gliedern (vergl. Abb. 21 u. 22).

Das schien vor allen Dingen nötig, um dadurch die einzelnen Villengebiete, die sich nur in verhältnismäßig schmalen Streifen im Zuge des Kanals entwickeln ließen, deutlicher als kleine Kolonien zusammenzuhalten, denen jeweils das Stück charakteristisch ausgebildeten Wasserzuges ihren Mittelpunkt gibt.

Wenn man die Eindrücke von Eppendorf kommend betrachtet, so stößt man zunächst auf einen Abschnitt, der den Zusammen-

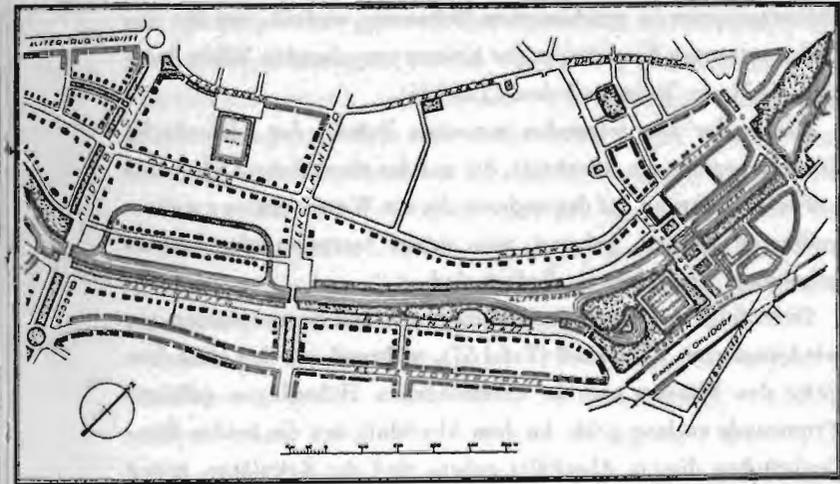


Abb. 22. Einzelhaus-Quartiere in Verbindung mit der Alsterkanalisation und ihren Grünanlagen (Fortsetzung von Abb. 21)

hang mit dem großen Becken des Mühlenteiches vermittelt und der beherrscht wird von hohen terrassenartig angelegten Futtermauern. Die eine Seite trägt noch städtische Bebauung, während sich die andere bereits in die Gärten der Villen auflöst, die hier gereiht sind. Sie sind den veränderten Verhältnissen der Nachkriegszeit entsprechend auf eine mittlere Größe zugeschnitten.

Es folgt dann eine Badeanstalt, deren große Becken in die den Flußlauf begleitenden Anlagen eingebettet sind. Jenseits der Borsteler Chaussee bildet sich dann eine Insel, die von einer Villenstraße durchzogen ist und mit einer Art Bastion endet, die auf den breiteren Teil des Wasserzuges blickt, der hier etwa 55 m Breite hat (Tafel 54). In der Mitte dieses Abschnittes weitet er sich zu einem viereckigen Becken von 125 m zu 90 m aus, das von streng gegliederten terrassenartig sich aufbauenden und architektonisch eingefassten Anlagen umfaßt ist. Hier wird sich an der Seite der Alsterkrugchaussee der Platz für ein kleines Restaurant am Wasser ergeben. Dieser Mittelpunkt ist von kurzen

Häusergruppen in geschlossener Bebauung umfaßt, um ihn aus den verstreuten Eindrücken der kleinen umgebenden Villen deutlich als Raum herauszuheben (Tafel 55).

Hinter der nun folgenden massiven Brücke des Alsterdorfer Damms beginnt ein Abschnitt, der auf der einen Seite Ladeplätze aufweist, während auf der anderen die am Wasser entlang weitergeführten breiten Anlagen von einem terrassenartig hervorgehobenen Spielplatz gegliedert sind.

Dann folgt zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße wiederum eine Villeninsel (Tafel 57), während auf der südlichen Seite des Wassers eine in verschiedenen Höhenlagen geführte Promenade entlang geht. An dem Abschluß, den die beiden Straßenbrücken diesem Abschnitt geben, sind die Eckplätze, neben denen der Seitenarm des Hauptwasserzuges abzweigt, für besonders charakterisierte Bauten vorbehalten (Tafel 56). Im nächsten Abschnitt geben die architektonisch gehaltenen Anlagen eines erhöhten bastionartig vorspringenden Platzes und einer Anlegestelle dem Ufer einen festeren Halt. Es folgt dann eine große an einen malerischen Baumgrund angelehnte Badeanstalt und das Ganze endet mit der architektonisch betonten Brücke, welche das Schleusenbecken abschließt, mit dem die Kanalisation beginnt (Tafel 62 u. 63).

Bei diesem Schleusenbecken hört der villenartige Charakter der Bebauung auf. Es ist durch einen Kranz geschlossener dreigeschossiger Etagenhausbauten eingefafßt, die ohne auf beiden Seiten gleichartig zu sein, doch einen regelmäßig wirkenden Rahmen abgeben, so daß die tieferliegende Wasserfläche des Schleusenbeckens die Mitte eines klar gestalteten Platzraumes bildet. Jenseits dieses Platzes schlängelt sich dann die Alster in ihren ursprünglichen malerischen Bewegungen aus dem preußischen Gebiet heraus.

So wird durch diese Gliederungen, Betonungen und Einfassungen des neuen Wasserlaufes ein Rahmen geschaffen, in den

die Siedlung selbst nun erst das eigentliche Leben bringt. Bei Ausbildungen dieser Art ist das vornehmste Ziel, daß sie nicht Selbstzweck werden, sondern sich so unvermerkt den großen Linien einordnen, daß der naive Betrachter sie für etwas Selbstverständliches hält. Trotzdem müssen sie bewußt den Rhythmus des Entstehenden leitend bestimmen und in die mancherlei unzusammenhängenden Gebilde, die gerade eine private Bebauung in einem völlig künstlich gestalteten Gelände leicht entstehen läßt, den Zusammenhang hereinbringen.

Der Krieg hat die beabsichtigte Entwicklung dieses großen Werkes stark gehemmt. Die ingenieurtechnischen Anlagen sind während seines Verlaufs in möglichst vereinfachter Form vom Hamburger Ingenieurwesen ausgeführt. Die architektonischen Ausbildungen, die eigentlich mit den Grünanlagen zusammen ausgeführt werden sollten, stehen an vielen Stellen noch unverständlich zwischen den Schrebergärten, die einstweilen statt dieser Grünanlagen zu sehen sind. Trotzdem hat an manchen Stellen die Villenbebauung begonnen, ohne sich bisher wirklich zu einheitlichen Wirkungen zusammengeschlossen zu haben. Hier steht der Zukunft noch manches zu tun bevor, ehe die Absichten der ganzen Planung voll in die Wirklichkeit umgesetzt sind. Ist das aber einmal geschehen, so wird dieser vom Wasser begleitete und von Villen umsäumte Grünzug eins der charakteristischsten Gebilde des neuen Hamburg sein (vergl. Tafel 58 bis 63).

### 7. Die Neugestaltung einer Kleinhaus-Siedlung

(Nord-Langenhorn, vergl. Tafel 64 bis 69)

Wenn wir beim Betrachten der Hamburger Nachkriegs-Siedlungen die Neugestaltung einer *Kleinhaus-Siedlung*, wie sie im nördlichen Langenhorn ihre Verwirklichung gefunden hat, zuletzt vornehmen, so mag das seinen Grund darin haben, weil sie die extremste Form jener Reform-Bestrebungen darstellt, die

wir in ihren verschiedenartigen Abschattierungen haben an uns vorbeiziehen lassen. Historisch betrachtet steht dieser Versuch an der vordersten Stelle, und in mancher Hinsicht kann man ihn vielleicht auch als das interessanteste aller der mannigfachen Unternehmungen bezeichnen, welche die Stadt durchzuführen hatte.

Während des Krieges war den gequälten Massen das Kleinhaus mit Gartenfleck immer wieder als das Ideal vor Augen geführt worden, dem man zustreben wollte, sobald der Frieden dies ermöglichte. Die ungeheure Sehnsuchtswelle, die dadurch gerade für diesen Wohntyp lebendig geworden war, würde es an sich wohl erklären, daß der erste praktische Schritt, den der Staat unternahm, nach dieser Richtung lag, aber so willkommen diese Regungen dem Wohnreformer auch gerade in Hamburg sein mochten, in Wahrheit war es nicht freie Wahl, sondern ein innerer Zwang, der praktisch zu eben diesem Siedlungstypus führte. Unter den deutschen Großstädten war Hamburg aus dem Kriege mit einem verhältnismäßig günstigen Prozentsatz an leerstehenden Wohnungen hervorgegangen. Das hatte weite Kreise trotz der Mahnungen der Fachleute lange veranlaßt, die Gefahren der Wohnungsnot zu unterschätzen. Im Mai 1919 aber ließ es sich einwandfrei übersehen, daß die Hoffnungen, die man auf die Belebung der Privatbautätigkeit durch Gewährung von Übersteuerungszuschüssen gesetzt hatte, versagten, daß die Erwartungen, die sich auf den Umbau bestehender Bauwerke stützten, enttäuschten, und daß auf der anderen Seite der vorhandene Vorrat immer mehr zusammenschmolz. Dem Bedürfnis durch massive Bauten in Großhausform gerecht zu werden, war sowohl aus Gründen des Zeitaufwandes, als auch wegen des durch Kohlenknappheit hervorgerufenen Materialmangels im Augenblick unmöglich. Man stand also vor der Wahl, der Not entweder durch provisorische Anlagen in Form von Holzbaracken zu begegnen, oder aber durch eine Anlage von Kleinhäusern in Behelfs-

materialien, die man nach Lage des dafür gewählten Geländes und der angewandten Bauweise als „endgültig“ ansehen konnte.

Vergleichende Projekte des Verfassers ließen den zweiten Weg trotz der großen Kosten und Schwierigkeiten als den immer noch wirtschaftlicheren erkennen.

Es ist bemerkenswert, daß die Möglichkeit zu einer solchen Anlage auf Hamburger Boden erst durch die ungewöhnlichen Befugnisse des neu geschaffenen „Wohnungskommissars“ gegeben wurden. Der Staat besaß kein Land, das seiner Lage und Ausdehnung nach für den genannten Zweck benutzbar war, er mußte, um es zu erlangen, von den neuen Rechten der Enteignung Gebrauch machen. An diese Möglichkeit knüpfte das Hochbauwesen sofort nach Einsetzung des Wohnungskommissars an und schlug vor, ein Gebiet in Langenhorn, das durch den damals noch provisorischen Betrieb der im Kriege erbauten Langenhornener Bahn wenigstens notdürftig zugänglich gemacht werden konnte, für diesen Zweck zu erfassen.

Zwei technische Momente waren für den Typus der Siedlung maßgebend. Das erste lag darin, daß man angesichts der gebotenen Eile nicht bis zur Ausführung einer regelrechten Kanalisationsanlage warten konnte und deshalb mit einer Benutzung der Fäkalien und Abwässer auf den Grundstücken selbst rechnen mußte. Das war nur angängig, wenn die einzelnen Parzellen genügend groß genommen wurden, da bei dem hohen Grundwasserstand, der sich hier zeigte, eine unterirdische Verrieselung nicht durchführbar erschien. Man wählte eine Durchschnittsgröße von 750 qm. Diese Größe erlaubt schon eine Gartenbewirtschaftung, die für die zusätzliche Ernährung einer Familie maßgebend in Betracht kommt, und die doch außerberuflich noch geleistet werden kann (vergl. Abb. 25).

Aus der Größe dieser Parzellen ergab sich das zweite Moment. Solche große Besitzungen waren nur dann erschwingbar, wenn es gelang, die Aufschließungskosten des Bodens möglichst niedrig

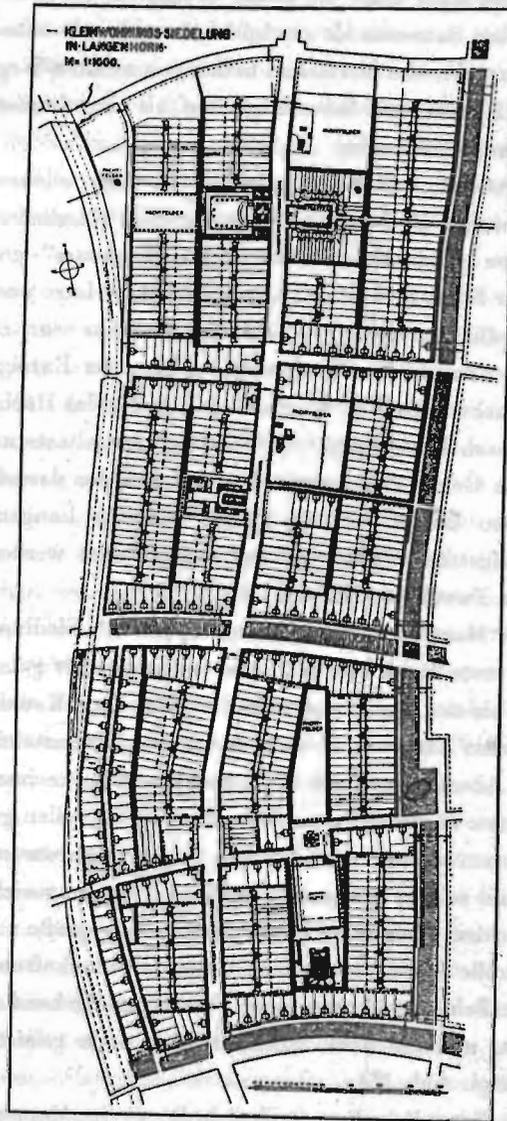


Abb. 23. Gesamtplan der staatlichen Kleinhaus-Kolonie Langenhorn-Nord

zu halten. Das war nur zu erreichen, wenn man trotz der großen Gärten im wesentlichen zu einer Bebauung in geschlossenen Häuserzeilen kam, da sie weit geringere Straßenlängen erfordern, wie offene Bebauung. Ein vergleichender Versuch ergab, daß bei einer Kolonie von 500 Häusern 6000 m Straßenlänge bei geschlossener gegenüber offener Bebauung erspart werden konnten. So entstand auch hier bereits im Jahre 1919 eine *Zeilenbauanlage*.

Dieses Mittel einer wirtschaftlicheren und wärmeren Anlage läßt sich aber bei Gärten von 750 qm nur anwenden, wenn man die Gärten nicht in der üblichen Weise in der Breite des dazugehörigen Hauses (5 bis 6 m) anlegt. Das würde übermäßig lange schmale Streifen ergeben, die sich in keiner Weise zweckmäßig bewirtschaften lassen. Eine gartentechnisch brauchbare Grundstücksform läßt sich nur durch einen ungewöhnlichen Kunstgriff erzielen, nämlich dadurch, daß man dem Garten jeweils die Breite zweier der Reihenhäuser gibt und nun vorne und hinten einen Garten anordnet, so daß bei einer Vierhäusergruppe jedesmal vorne und hinten je zwei Gärten liegen, die abwechselnd die Vorder- oder Hinterfront der Nachbarn mit umfassen (Abb. 25).

Die dadurch erzielten Vorteile lassen die leicht erkennbaren Nachteile einer solchen Anordnung in den Kauf nehmen. So erhält man für jede Häuserzeile eine Grundstücktiefe von rund 120 m. Macht man nun jede Vierhäusergruppe durch einen gemeinsamen Fußweg von einer Straßenseite aus zugänglich, so ergibt sich zwischen zwei Fahrstraßen eine Blockbreite von 240 m. Jeder solcher Block wird in der Mitte von einem Wirtschaftsweg von 1,5 m Breite durchzogen (vergl. Abb. 23).

Auf der Grundlage dieser Überlegungen beruht der Bebauungsplan für die Kolonie Langenhorn. Sie ergeben einen bestimmten Typus für die Reihenhausbauten, die an allen Nord-Süd-Straßen der Anlage vorgesehen sind. Es zeigte sich, daß die vorhandenen Nord-Süd-Gliederungen des Geländes: der Eisenbahnstrang, die Tangstedter Landstraße und der weiter östlich verlaufende

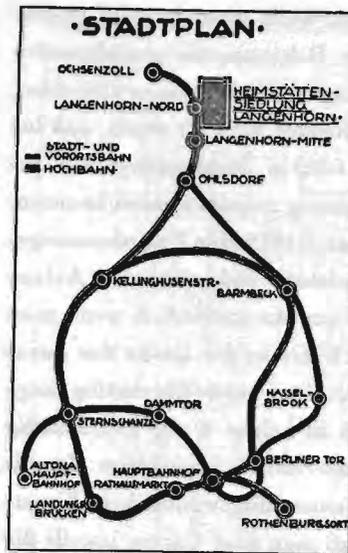


Abb. 24.  
Lage der Kleinhaus-Kolonie Langenhorn-Nord

Grünstreifen (jetzt Fritz Schumacher-Allee benannt) gerade je rund 240 m voneinander entfernt liegen, so daß außer diesen gegebenen Elementen nur noch Ost-West-Straßen für die weitere Erschließung nötig waren. Da sie zur Vermittlung des Langenhorn-er Querverkehrs anschließend an die bereits vorhandenen Unterführungen der Bahn so wie so unentbehrlich sind, konnte an ihnen eine offene Bebauung in Doppelhäusern Platz greifen, ohne daß dadurch neuer Straßenaufwand nötig wurde (Tafel 65).

So ist die Siedlung ein Gefüge von nordsüdlich aneinandergebauten Reihenhäusern und ostwestlich frei gruppierten Doppelhäusern geworden, in das sich an verschiedenen Stellen kleine Platzausbildungen und bauliche Betonungen legen: eine Ladengruppe, ein Verwaltungsgebäude, vor allem eine Schule mit großem Sportplatz (Tafel 69).

Für die Wohnhäuser ist ein Typus vorgesehen, der je nach dem Grad des Dachausbaues als Drei- oder Vierzimmerwohnung bezeichnet werden kann. Die eingeschossigen haben eine Grundfläche von 50 qm, die zweigeschossigen von 42 qm. An die Wohnküche grenzt durch offenen Austritt getrennt ein Stallgebäude für Kleintierzucht, in dem der Abort liegt. Je nach der Lage des Gartens schließt dieser Stall abwechselnd einmal vorne und einmal hinten an die Wohnung an und verändert entsprechend die Lage der Küche im Grundriß (Tafel 64 bis 68).

Diese Reihenhäuser, die nach den Entwürfen des Verfassers ausgeführt sind, bilden gleichsam das starre System der Kolonie, das nun dadurch schmiegsam gemacht wird, daß die einzeln stehenden Doppelhäuser sich besonderen Wünschen der Siedler anpassen.

Außer den Grünzügen, welche die Kolonie selbst durchziehen, liegen größere Freiflächen in der Nähe, die zu Spielzwecken ausgebildet werden und mit einer Badeanstalt in Verbindung stehen. Erst neuerdings, wo Langenhorn großstädtisch kanalisiert ist, können Badegelegenheiten in den Wohnungen selbst angelegt werden.

Zur Zeit, als die Kolonie gebaut wurde, war es aus Materialmangel nicht möglich, sie in Backstein auszuführen. Es wurde deshalb in ihr, einer Anregung des Reichswohnungskommissars entsprechend, „Sparbauweisen“ angewandt. Es war dabei das Bestreben, möglichst verschiedenartige Methoden zu erproben: Wände in Gußverfahren und Wände durch Fügung von Plattensteinen, Platten und Stein bald hergestellt in Maschinen- bald in Handbetrieb. Hohlbauweisen mit den verschiedensten Mauerfüllungen und den verschiedensten Hilfsstoffen für die Materialmischung. Als dann Zementnot einsetzte und die Fortführung dieser auf Zement gestellten Bauweisen stark erschwerte, wurde auch zu Lehmbauweisen nach verschiedenen Systemen übergegangen, kurz, die Kolonie war zugleich ein technisches Versuchsfeld, das manche Experimente vorweggenommen hat, die

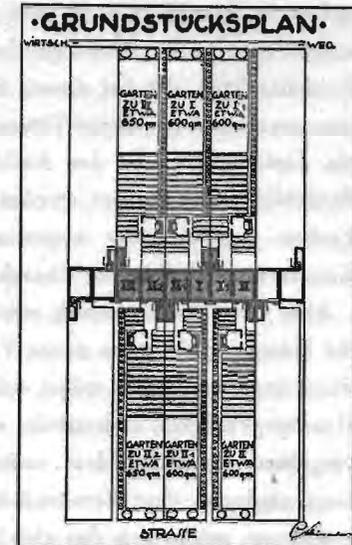


Abb. 25. System der Grundstücksteilung im Zeilenbau der Kleinhaus-Kolonie Langenhorn-Nord (1919)

### III. Schluß. Künstlerisches Ergebnis

Wir haben beim Betrachten der allgemeinen Probleme, die Hamburg nach dem Kriege in seinem Wohnungsbau zu lösen hatte, ganz die soziale und hygienische Seite in den Vordergrund gerückt und wir haben dann beim Betrachten der einzelnen Bauquartiere, in denen sich ein wesentlicher Teil der Lösungsversuche verkörpert, unser Augenmerk vorzugsweise auf die städtebauliche Aufgabe gerichtet, die voller historisch bedingter Komplikationen hinter der eigentlichen architektonischen Leistung stand.

Beides betrifft Eigentümlichkeiten, die zunächst nicht ohne weiteres zu erkennen sind, wenn wir durch diese Bauquartiere hindurchgehen, und eben deshalb schien es nötig, gerade diese beiden Seiten der Arbeit besonders hervorzuheben. In diesem Kampf gegen drohendes Unheil und den daraus entspringenden unsichtbaren Reformen des baulichen Einzelorganismus und des städtebaulichen Gesamtorganismus liegt das, was vor allem wichtig ist für das neue Stück Leben der großen Stadt, das es zu organisieren galt.

Nicht die Frage nach alter oder neuer Bauweise, nach Flachdach oder Steildach, nach überliefertem oder nach kubischem Stil, also das, was die Gemüter der heutigen Kritiker dieser Erscheinungen bald positiv, bald negativ besonders bewegt, ist bei diesen neuen Bauquartieren die Hauptsache, sondern das wesentlichste ist als erstes die Gesundung des Zellengewebes der Kleinwohnungen, aus dem sich der Leib der Großstadt aufbaut. Als zweites aber der Versuch, den im Innern gesunden Stadtteilen durch die Art ihrer städtebaulichen Behandlung eine gewisse äußere Harmonie zu geben. Für den gehetzten Menschen unserer Zeit dürfte auch darin ein Stück Hygiene liegen, Hygiene der Nerven, ein Kapitel gesundheitlicher Pflege, das in der Großstadt vielleicht noch am meisten im argen liegt.

In dieses Kapitel gehört dann schließlich auch das, was man im engeren Sinne die künstlerische Seite der baulichen Leistung nennen kann.

Wenn man sie betrachtet, tritt wohl zunächst etwas besonders auffallend hervor, was wir schon in anderem Zusammenhange bemerkten: die Einheitlichkeit des Eindrucks. Es ist das, was auswärtigen Fachmännern besonders aufzufallen pflegt, wenn sie diese Baugebiete besichtigen, und was sie gewöhnlich als Aktivum im Vergleich zu mancher anderen Großstadt stark hervorheben.

Es ist leicht zu sehen, daß der Grund zu dieser Gesamtwirkung in erster Linie auf der Einheitlichkeit des Baumaterials beruht: dem Backstein. Dieser Einheitlichkeit des Backsteins haftet aber etwas ganz besonderes an. Wären alle diese Bauten in gleicher Einhelligkeit der Materialwahl in Putz oder in Werkstein gebaut, so würde dabei angesichts der großen Zahl verschiedenegearteter Architekten schwerlich dieser gleichartige Klang entstanden sein. Es liegt eben im Wesen einer gesunden Behandlung des Backsteins, daß er aus sich selbst heraus zu verwandtem Ausdruck führt, mit anderen Worten, daß er nicht nur äußerlich verbindendes Baumaterial bleibt, sondern unwillkürlich eine verbindende Bauweise wird. Diese ordnende innere Kraft, die der Backstein besitzt, bringt es zugleich mit sich, daß, auch wenn man ihn ganz vorurteilsfrei im neuzeitlichen Sinn behandelt, doch nicht der Charakter dessen, was man heute als „modern“ empfindet, bei ihm auffallend deutlich hervortritt. Er dämpft alle neuartigen Wirkungen durch einen leisen Einschlag von Überlieferung, der sich aus dem Wesen seiner Struktur ergibt. Das kann man deutlich erkennen, wenn man etwa ein neues Hamburger Quartier im Geiste mit einem solchen aus Frankfurt vergleicht. Könnte man die Frankfurter Baumassen plötzlich in Backstein übersetzen, so würden sie dem naiven traditionsbedürftigen Beschauer weit unauffälliger erscheinen. Man kann also wohl sagen, daß die

revolutionäre Note der neuen Baugesinnung durch die Materialwahl wesentlich gedämpft ist.

Das darf über den neuen Geist, der in diesen Gebieten auch künstlerisch waltet, nicht hinwegtäuschen. Der Fachmann schämt sich fast, besonders zu betonen, daß die Frage, um die es sich dabei handelt, nicht darauf beruht, ob man das steile Dach bejaht oder verneint. Gewiß ist auch das bedeutsam, aber nicht in diesem primitiven Sinn. Es ist keine Frage, daß dem sichtbaren Dach eine völlig verschiedene künstlerische Rolle zukommt, je nachdem ob es sich handelt um einzelne Baukörper, die isoliert im Grünen stehen, oder um die Zeilen einer Straße. Es ist sehr wohl möglich, daß der Architekt es im ersten Falle wählt und im zweiten Falle ablehnt. Ja, man kann sich vorstellen, daß dieser Unterschied auch schon gemacht wird angesichts der niedrig bebauten und der hoch bebauten Straße. Das hat seinen Grund darin, daß das normal entwickelte Steildach zu einer zwei- oder dreigeschossigen Baumasse noch in einem natürlichen Verhältnis steht, während es beim vier- und fünfgeschossigen Bau dies Verhältnis verliert, es sei denn, daß es zu unnatürlicher Höhe emporgetrieben wird. Es wirkt da meist nur noch als ein rudimentäres Überbleibsel aus einer anderen Welt. Schon vor dem Kriege hatte der Kampf gegen das verkrüppelte und verbogene Dach des Großstadt-Reihenhauses begonnen. Man verlangte statt dessen ein gesund und werkgerecht entwickeltes Dach. Die Erfüllung dieses Wunsches führte bei tiefen Baukörpern zwangsweise zu auffallend hohen Dächern, und die Öffentlichkeit glaubte deshalb auch, daß es sich für diejenigen, die das Scheindach bekämpften, um das *hohe* Dach handelte, während in Wahrheit nur seine *gesunde* Form das Ziel war. Da aber dieser Weg oft zu unwirtschaftlichen Dächern führen mußte, konnte er nicht die letzte Lösung bringen. Es war deshalb in doppeltem Sinne keine Willkür, sondern ein ganz konsequentes Beginnen, als man in der Großstadtstraße auf das sichtbare Dach verzichtete. Erst da-

durch wurde das bauliche Problem, das sie stellt, an der Wurzel angefaßt.

Daß es sich bei einem solchen Umschwung nicht um ein bloßes Weglassen handeln kann, liegt auf der Hand. Wenn man auf einen unbrauchbar gewordenen oberen Abschluß verzichtete, mußte man eine andere Form des Ausklingens finden, und hier berührte sich das Problem der Großstadtstraße ganz von selber mit jenen anderen architektonischen Tendenzen der Zeit, die in dem Widerspiel kubischer Körper das Mittel zum Ausdruck ihrer Spannungen sucht.

Praktische Erwägungen und ästhetische Erwägungen begegneten sich. Das ist immer das Zeichen, daß die Dinge reif werden. Bei wirklichen Lösungen dürfen sie nicht mehr voneinander zu unterscheiden sein.

Was sich weiter aus diesen Keimen entwickelt, muß die Zeit lehren. Der städtebauliche Führer hat nur die Aufgabe, dem Wachstum Raum zu schaffen, damit Lebendiges nicht verdorrt, denn der junge Dichter hat recht, der sagt:

„Leben entquillt nur dem Wandel des Wandelgewillten,

Wächst aus der Stille des Ungestillten.“

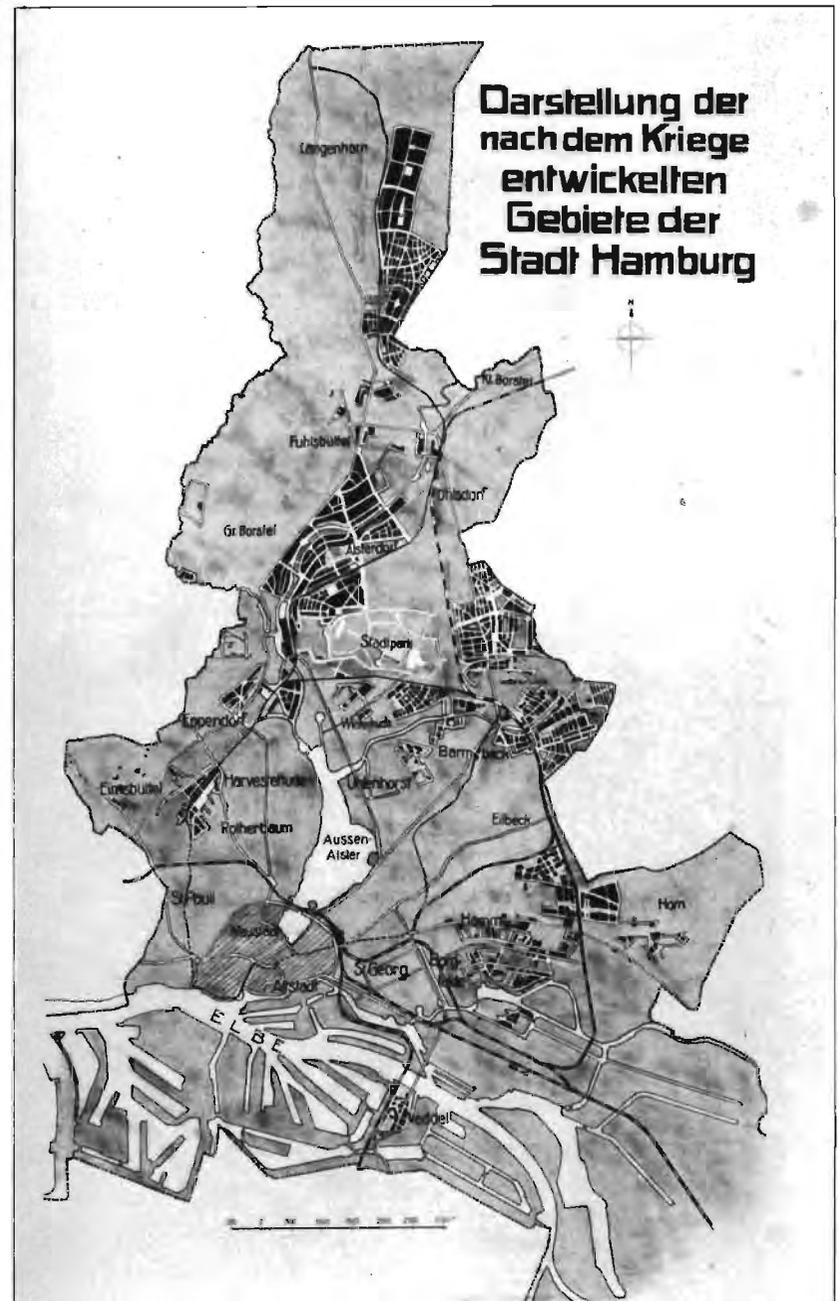
Ebenso verhängnisvoll, wie jene Wandelbesessenheit für die Entwicklung einer Stadt werden kann, die wir heute an manchen Stellen als „Zeichen der Zeit“ hervorbrechen sehen, ebenso nötig ist die Wandelgewilltheit, also die Bereitschaft, lebendigem Wollen zum Vollbringen zu helfen.

Denn ebensowenig, wie sich das Gesicht einer Stadt im willkürlich wechselnden Mienenspiel verzerren darf, ebensowenig darf es in maskenhafter Gleichheit erstarren. Hier den richtigen Weg zu suchen zwischen Zwang und Freiheit, ist eine der wichtigsten und schwierigsten Fragen einer harmonischen Entwicklung.

Auch der Außenstehende, für den der Architekt ja baut, kann wertvolle Hilfe leisten, daß er gefunden wird.

**Tafeln**

1919-1931

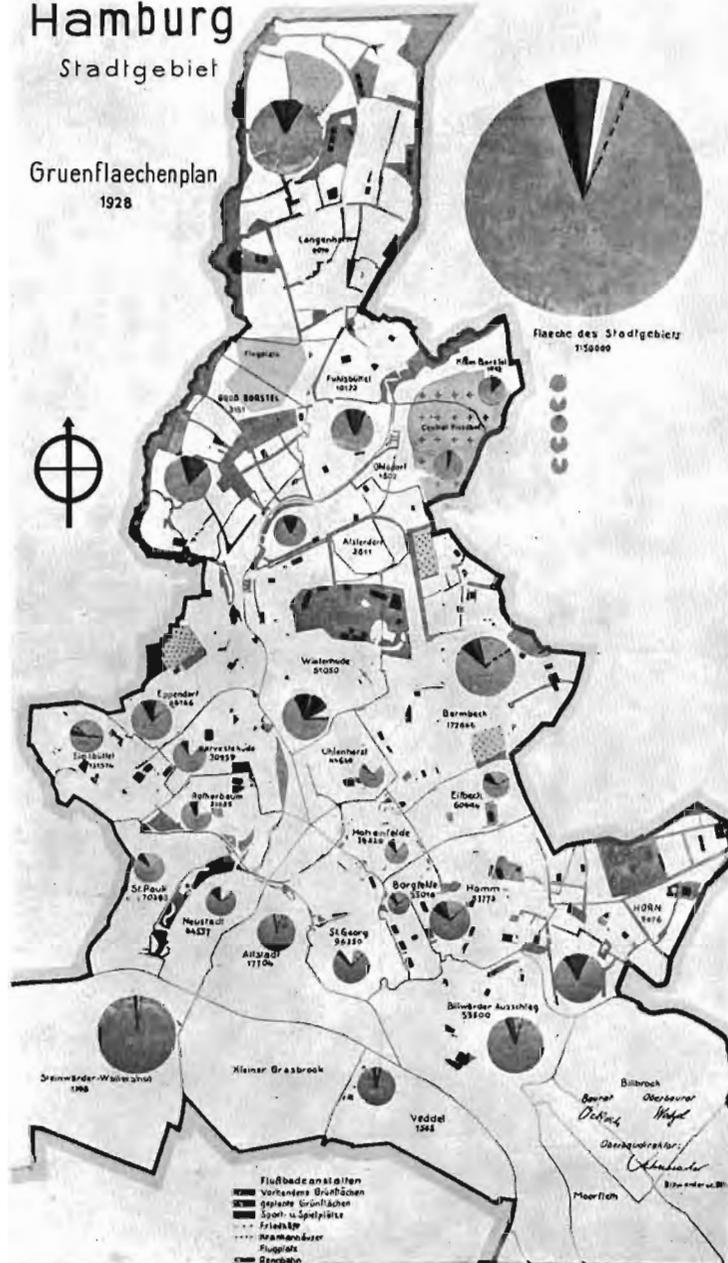


Lage der Entwicklungsgebiete der wachsenden Stadt. 1919-1931 1

# Hamburg

Stadtgebiet

Grünflächenplan  
1928

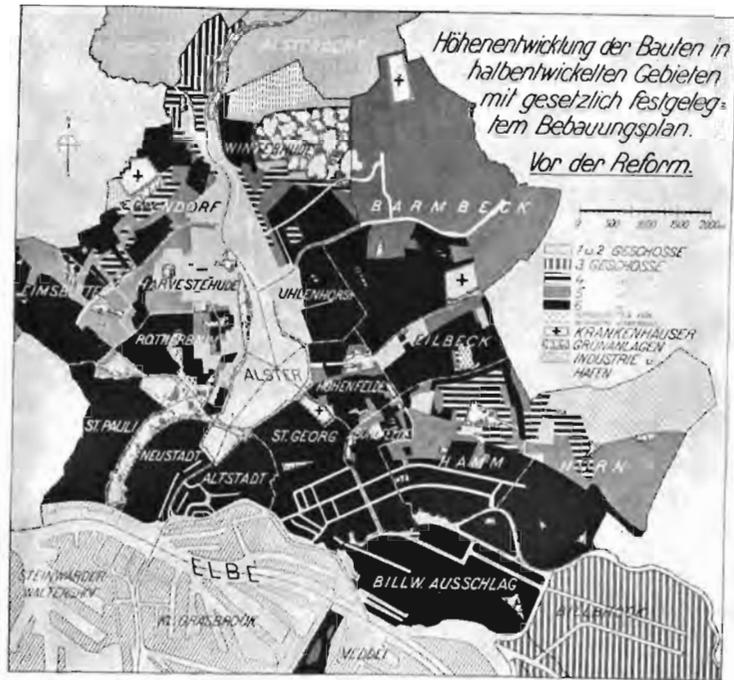


Plan des Systems der Grünflächen. Die Rosetten zeigen die Einwohnerzahl der betr. Stadtteile. Der punktiert angegebene Sektor zeigt die theoretisch nötige Grünfläche — 6,5 qm pro Einw. — Die schwarzen Sektoren zeigen das vorhandene Grün an. Die dunkelgrünen das projektierte Grün. Die weißen die Wasserflächen.

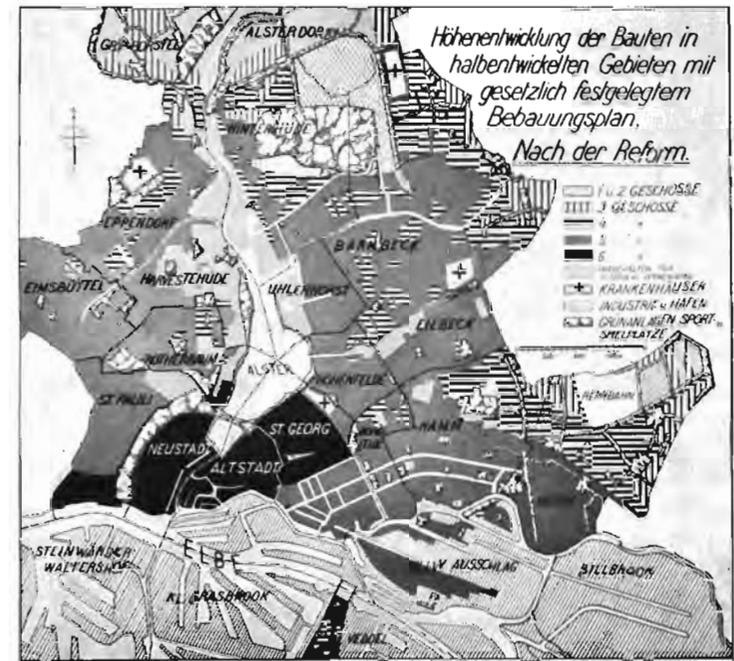
# Flächenaufteilungsplan.



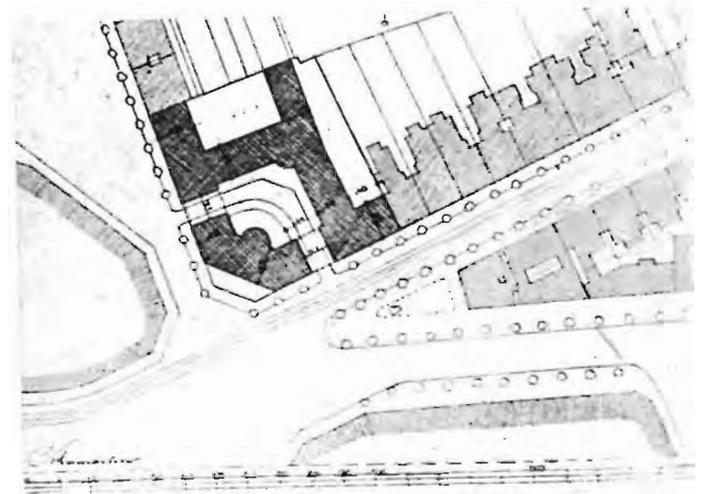
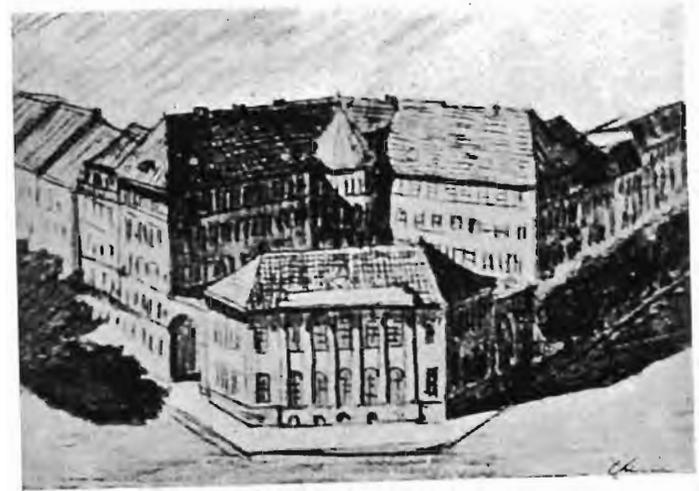
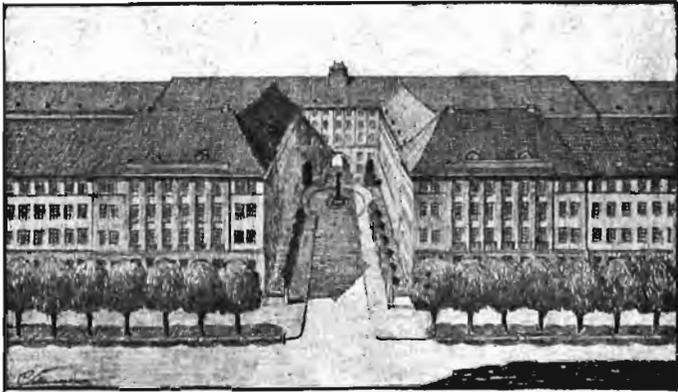
Zusammenhang des Systems der Grünzüge in den neuentwickelten Teilen mit der übrigen Flächenaufteilung



Alter gesetzlicher Plan für die Höhenentwicklung der Bebauung



Reformplan für die Herabzonung der Bebauung

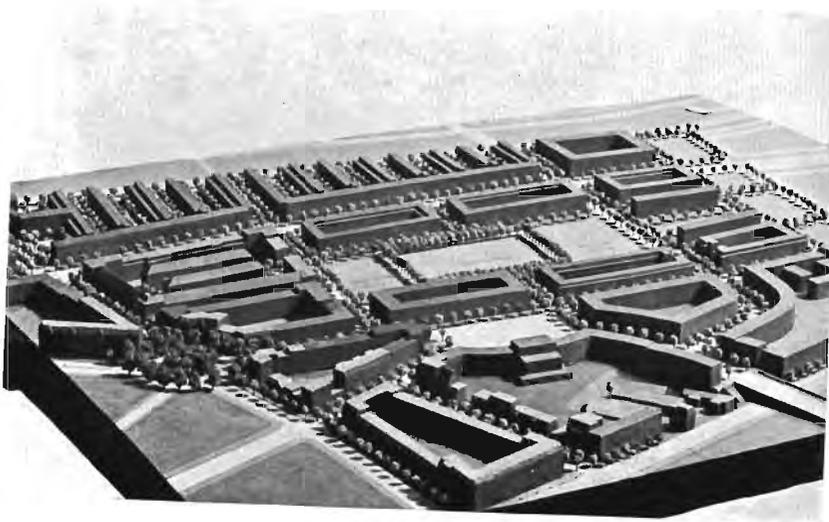


*Drohende Bebauung*

*Reform-Vorschlag*

*Reform des Bauorganismus (ohne Hinterflügel) bei gleicher Wirtschaftlichkeit (Eingebauter Platz)*

*Reform des Bauorganismus (ohne Hinterflügel) bei gleicher Wirtschaftlichkeit. (Eckplatz)*



*Beispiel der Modellstudie für einen Stadtteil in Horn*



*Beispiel einer Modellstudie für Nord-Barmbeck*



*Beispiel einer Modellstudie für Nord-Barmbeck*



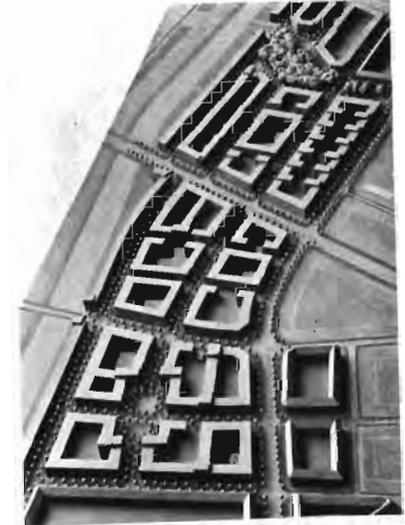
*Beispiel einer Modellstudie für das Veddel-Gebiet*



*Modellstudie eines Teiles des Wohnbezirks südlich vom Stadtpark*



*Beispiel der Modellstudie  
für ein Gebiet südlich vom Stadtpark*



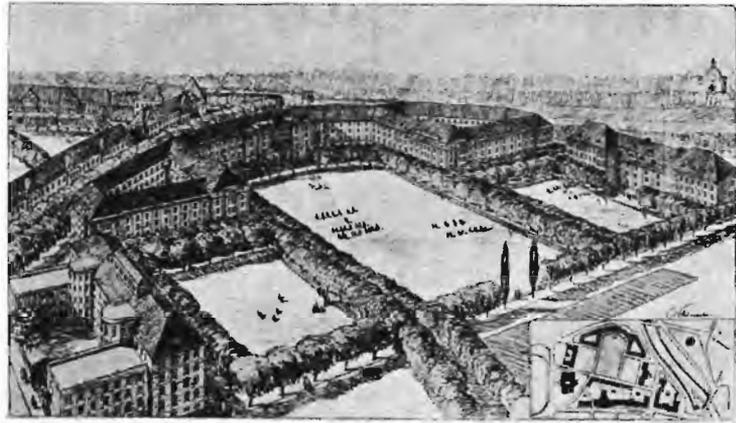
*Beispiel einer Modellstudie für Hamm-Geest*



*Hamm-Marsch. Die neue Bauweise greift in die Lücken eines Gebietes ein, das bereits halb nach veralteter Bauweise ausgebaut ist*



*Hamm-Marsch. Hof in einem Kleinwohnungsblock der Süderstraße (Arch. Schöttler)*



*Zusammenfassung von öffentlichen Bauten und Spielplätzen am Berliner Tor*



*Nord-Barmbeck. Spiel- und Sport-Anlagen in einem Innenblock*



*Nord-Barmbeck. Wohnhausblock Habichtstraße (Arch. Schneider)*



*Nord-Barmbeck. Kleinwohnungsbau Fuhlsbütteler Straße (Arch. Ostermeyer)*



*Hof im Block Fuhsbütteler Straße (Arch. Ostermeyer. Bildh. Kuohl)*



*Volksschule in Nord-Barmbeck (Arch. Schumacher)*



*Kleinwohnungsbau in Nordbarmbeck. Bauverein Stadtring  
(Arch. Distel und Grubitz)*



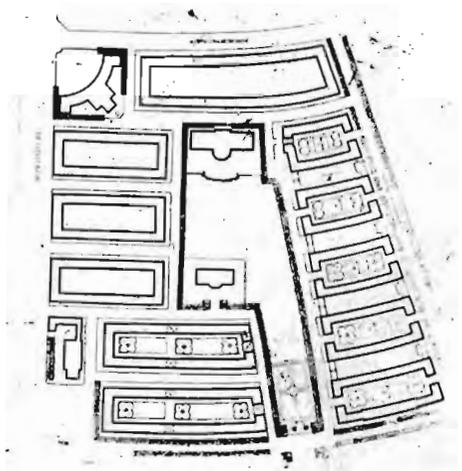
*Nord-Barmbeck. „Laubenhaus.“ Die Wohnungen sind von den offenen Gängen  
aus zugänglich (Arch. Paul A. R. Frank)*



*Bebauung des Dalsberg-Geländes von Westen gesehen (im Vordergrund: Volksschule)*



*Staatliche Kleinhauskolonie im Dulsberg-Gelände. 1919. (Arch. Schumacher)*



*Staatliche Kleinwohnungskolonie im Dulsberg-Gelände*



*Staatliche Kleinwohnungskolonie im Dulsberg-Gelände. (Arch. Schumacher)*



*Dulsberg-Gebiet. Kleinwohnungsblock (Arch. Klophaus, Schoch, zu Putlitz)*



*Dulsberg-Gebiet. Hof im Block „Freie Stadt V“ (Arch. Klophaus, Schoch, zu Putlitz)*



*Kleinwohnungs-Block am Dulsberg. Bauverein „Freie Stadt“  
(Arch. Klophaus, Schoch, zu Putlitz)*



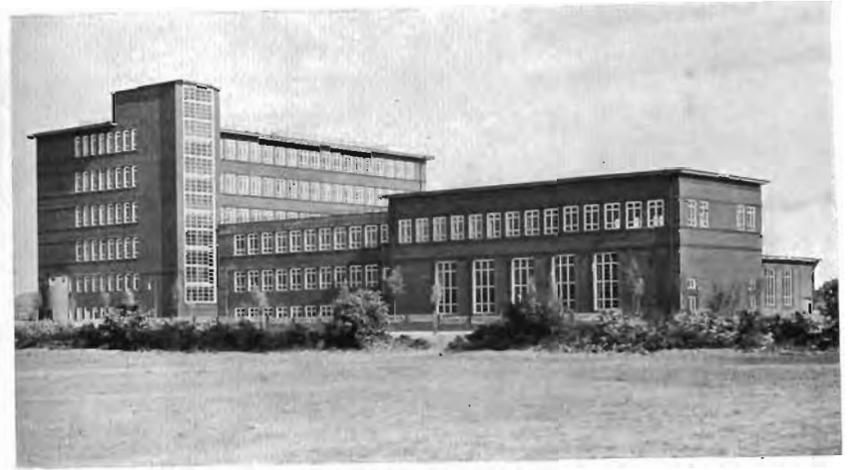
*Wohnhausblock „Freie Stadt“ VI (Arch. Klophaus, Schoch, zu Putlitz)*



*Dulsberg-Gebiet. Blick in den Hof eines „Laubenhauses“ (Arch. Paul A. R. Frank)*



*Dulsberg-Gebiet. Blick auf die Volksschule an der Adlerstraße (Arch. Schumacher)*



*Dulsberg-Gebiet. Volksschule am Graudenser Weg (Arch. Schumacher)*



*Dulberg-Gelände. Kleinwohnungsanlagen „Freie Stadt V“ (Arch. Klophaus, Schoch, zu Putlitz)*



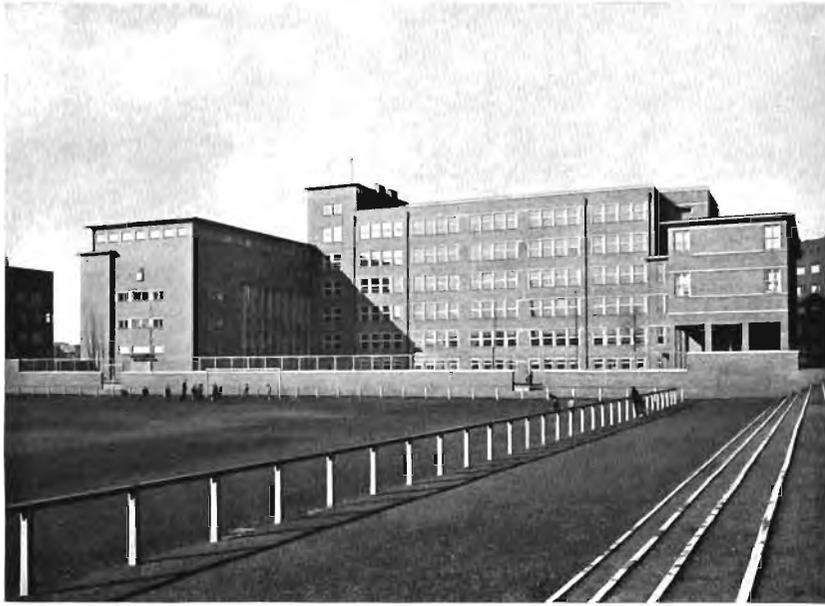
*Dulberg-Gelände. Blick von Osten nach Westen*



*Blick auf den Sportplatz mit Schule im Zentrum des Veddel-Geländes*



*Veddel. Kleinwohnungs-Block des Hamburger Bauvereins (Arch. Behrens)*



*Volksschule im Veddel-Stadteil (Arch. Schumacher)*



*Veddel. Wohnhausgesellschaft Groß-Hamburg (Arch. Distel und Grubitz)*



*Gesamtansicht des Baugebietes südlich vom Stadtpark*



*Teilansicht des Baugebietes südlich vom Stadtpark*



*Jarrestraße. Gemeinnützige Wohnungsbauges. Groß-Hamburg (Arch. Distel und Grubitz)*



*Jarrestraße. Wohnungsbaugesellschaft Groß-Hamburg. Innenhof (Arch. Distel u. Grubitz)*



*Volksschule Meerweinstraße im Gebiet südlich vom Stadtpark. Ansicht gegen den Grünplatz  
(Arch. Schumacher)*



*Volksschule Meerweinstraße im Gebiet südlich vom Stadtpark. Ansicht gegen den Spielhof  
(Arch. Schumacher)*



*Hof in einem Kleinwohnungs-Block (Arch. Bomhoff und Schöne)*



*Innenansicht des Stolten-Hofes. Südlich vom Stadtpark (Arch. Ostermeyer)*



*Gebiet südlich vom Stadtpark. Otto-Stolten-Hof (Arch. Ostermeyer)*



*Gebiet südlich vom Stadtpark. Kleinwohnungsblock  
(Arch. Bomhoff und Schöne)*



*Gebiet südlich vom Stadtpark. Kleinwohnungsblock (Arch. Block und Hochfeld)*



*Gebiet südlich vom Stadtpark. Öffentliche Anlagen in einem Wohnungsblock (Arch. Schneider)*



*Kleinhaus-Wohnungen um einen großen Mittelhof mit Spielplätzen. Bezirk südlich vom Stadtpark  
(Arch. Schneider)*



*Gebiet südlich vom Stadtpark. Kleinwohnungsblock (Arch. Grell u. Prater)*



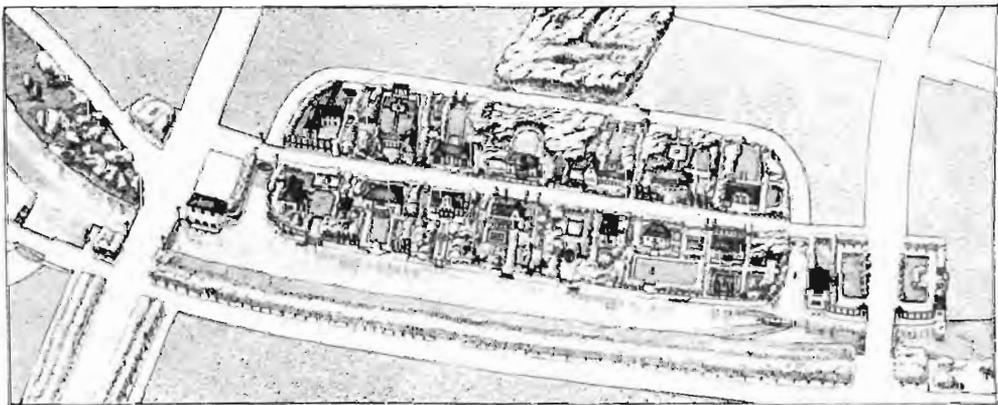
*Alsterkanalisation. Skizze der Uferausbildung in der Nähe des Lattenkamp  
(Arch. Schumacher)*



*Alsterkanalisation. Skizze der beckenartigen Ausweitung an der Alsterkrugchaussee  
(Arch. Schumacher)*



*Teilstück des Projektes der Alsterkanalisation (Arch. Schumacher)*



*Alsterkanalisation. Bebauungsskizze für die zweite Insel (Arch. Schumacher)*



*Alsterkanalisation. Ufergestaltung bei Hayns Park und Mühlenteich*



*Alsterkanalisation. Badeanstalt am Lattenkamp und erste Insel*



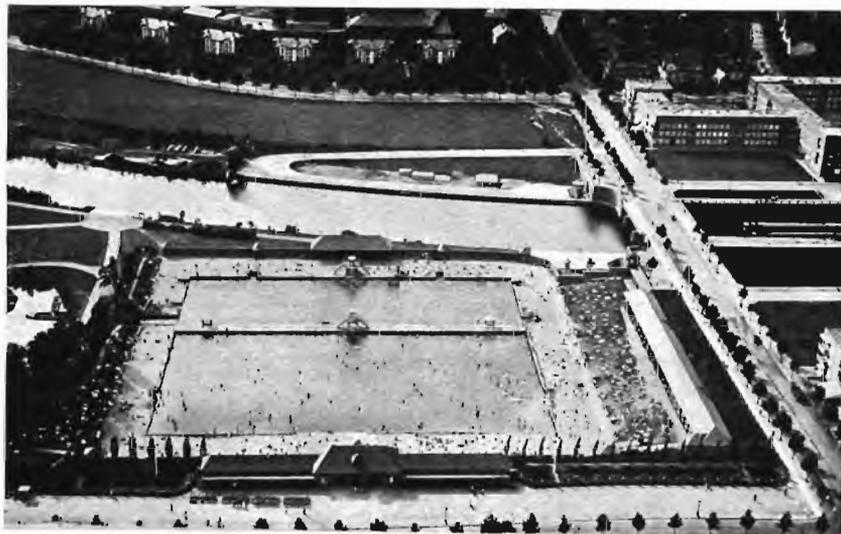
*Alsterkanalisation. Becken an der Alsterkrugchaussee. Den Grünzug bedecken einstweilen Schrebergärten*



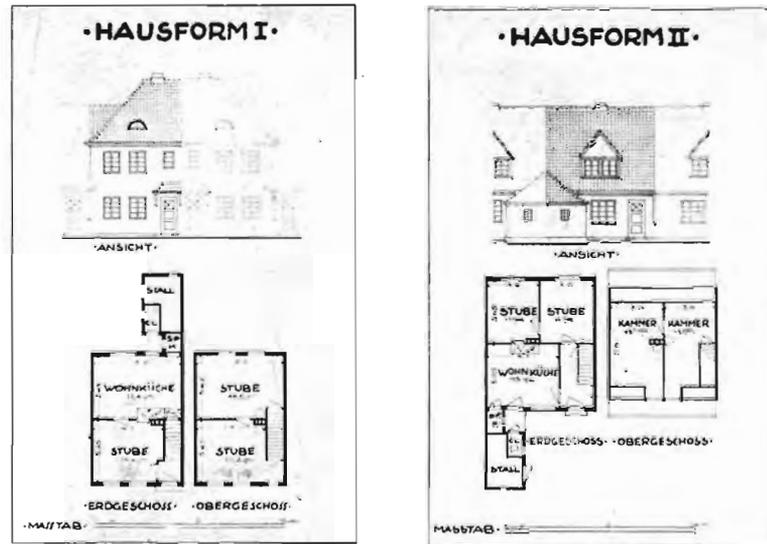
*Alsterkanalisation. Gesehen von Osten nach Westen*



*Alsterkanalisation. Im Hintergrund die umbaute Schleuse und die Badeanstalt*



*Alsterkanalisation. Volksbadeanstalt in Ohlsdorf*



*Siedlung Nord-Langenhorn. Kleinhaustypen der Zeilenbauten*



*Gesamtansicht der Kleinhaus-Kolonie Nord-Langenhorn. Gesehen von Süden nach Norden*



*Staatliche Kleinhaus-Siedlung in Nord-Langenhorn (Arch. Schumacher)*



*Siedlung Nord-Langenhorn. Teilstück, das die Zusammenfassung von vier Einzelhäusern zu einer Gruppe zeigt, die sich in den Zeilen wiederholt (Arch. Schumacher)*



*Siedlung Nord-Langenhorn. Beispiel der Zeilenbauweise*



*Siedlungsschule in Nord-Langenhorn. Offener Hof. (Arch. Schunacher)*

## Hamburgische Hausbibliothek

OTTO BENEKE. HAMBURGISCHE GESCHICHTEN

Auswahl. 6. bis 8. Tausend. M. 3.—

HEINRICH DRÄGER. LEBENSERINNERUNGEN

16. bis 18. Tausend. M. 3.50

JENS JACOB ESCHELS.

LEBENSDESCREIBUNG EINES ALTEN SEEMANNS

(1757—1842). M. 4.50

EMMA DINA HERTZ, GEB. BEETS. DIE URGROSSELTERN BEETS

21. bis 23. Tausend. M. 1.75

PAUL HERTZ. UNSER ELTERNHAUS

51. bis 55. Tausend. M. 1.75

MARIE KORTMANN. EMILIE WÜSTENFELD

Eine Hamburger Bürgerin. M. 3.60

ALFRED LICHTWARK. HAMBURGISCHE AUFSÄTZE

M. 2.—

ALFRED LICHTWARK. REISEBRIEFE

Briefe an die Kommission für die Verwaltung der Kunsthalle. Auswahl.

Mit einer Einleitung herausgegeben von Gustav Pauli.

2 Bände. 3. bis 7. Tausend. M. 12.50

AGNES PERTHES UND WILHELM PERTHES.

AUS DER FRANZOSENZEIT IN HAMBURG

Erlebnisse. 6. bis 8. Tausend. M. 1.20

JOHANN GEORG RIST IN HAMBURG

Aus seinen Lebenserinnerungen. M. 3.—

ADOLF STUHLMANN. MATHILDE PORTHUN

UND IHRE KUNSTSINNIGEN LEBENSGENOSSEN

M. 1.50

BARON KASPAR VON VOCHT. LEBENSGESCHICHTE

M. 1.—

FELIX WOLFF. AUF DEM BERLINER BAHNHOF

Das Leben einer Hamburger Familie um 1860. M. 2.75

---

GEORG WESTERMANN, HAMBURG

## Weitere Werke von Fritz Schumacher:

IM VERLAG GEORG WESTERMANN HAMBURG—BRAUNSCHWEIG

Fragen an die Heimat. 1) Phantasien über alte Hamburger Plätze.

2) Das Entstehen einer Großstadtstraße.

3) Plastik im Freien

IM VERLAG GEORG D. W. CALLWEY, MÜNCHEN

Hamburger Staatsbauten. 2 Bände.

Ein Volkspark. Dargestellt am Hamburger Stadtpark.

Das Wesen des neuzeitlichen Backsteinbaues.

Grundlagen der Baukunst. 2. Auflage.

Köln. Entwicklungsfragen einer Großstadt.

IM VERLAG EUGEN DIEDERICH'S, JENA

Zukunftsfragen an der Unterelbe. 2. Auflage.

Streifzüge eines Architekten.

Kulturpolitik.

Zeitfragen der Architektur.

IM VERLAG QUELLE & MEYER, LEIPZIG

Die Kleinwohnung. 2. Auflage.

Die Reform der kunsttechnischen Erziehung.

Vom Baume der Erkenntnis. Moderne Märchen.

IM VERLAG L. FRIEDERICH'SEN & CO., HAMBURG

Hamburgs Wohnungspolitik von 1818 bis 1919

Die bauliche Zukunft der Hamburger Universität

IM VERLAG ERNST CURTIUS, BERLIN

Wie das Kunstwerk „Hamburg“ nach dem großen Brande entstand.

IN J. M. GEBHARDT'S VERLAG, LEIPZIG

Das bauliche Gestalten. Handbuch der Architektur. IV. Teil.

IM VERLAG BOYSEN & MAASCH, HAMBURG

Der „Fluch“ der Technik.

IM VERLAG J. H. ED. HEITZ, STRASSBURG

Im Kampfe um die Kunst. 2. Auflage.

IM VERLAG W. SPEMANN, STUTTGART

L. B. Alberti und seine Bauten.

IM VERLAG J. J. WEBER, LEIPZIG

Phantasien in Auerbachs Keller. Ein Spiel in Versen

9.005

A  
1937

Im Buch gefügt  
von J. Buchenau am  
23.11.2020

Schumacher, Fritz

Das Werden einer Wohnstadt;  
Bilder vom neuen Hamburo

Hamburg, 1925

Georg Westermann,  
Hamburo 1925



Gesamtherstellung:  
Hamburger Druckerei-Kontor, Poeschel & Trepte,  
Hamburg 11. Ausstattung: S. Buchenau

Dieser Scan eines Buches

von **Fritz Schumacher**

wurde im Januar 2019

– 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 Werden einer Wohnstadt;  
Bilder vom neuen Hamburg**  
Hamburg: Georg Westermann, 1932

**Signatur: 9.005-A**

**Hinweis:** Zu diesem Buch ist im Christians-Verlag, Hamburg, 1984 ein  
Nachdruck erschienen, ergänzt um einen langen erläuternden Artikel von  
Hermann Hipp

Seit 2013 (*und zur Zeit immer noch*)  
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 im Buch möglich

Hamburg, 10.1.2019 Jörg Beleites  
Nachfragen über [joerg.beleites@gmx.net](mailto:joerg.beleites@gmx.net)  
Vergl. auch [www.joerg-beleites.de](http://www.joerg-beleites.de)