

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

55. JAHRGANG. N<sup>o</sup> 30. BERLIN, DEN 16. APRIL 1921.

\* \* \* \* HERAUSGEBER: DR.-ING. h. c. ALBERT HOFMANN. \* \* \* \*  
Alle Rechte vorbehalten. Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

**Dortmund.** (Fortsetzung.) Hierzu die Abbildung S. 139.



er Chronist übersieht bei allem Lobgesang auf das werdende Dortmund der beiden letzten Jahrzehnte des verflossenen Jahrhunderts nicht auch die Unterlassungen, namentlich in der baulichen Entwicklung der Stadt. „Wieviel Zukünftiges spricht da schon in einer Sprache, für die die letzten Jahre vor dem Weltkrieg

einen volltönenden Widerhall hätten abgeben müssen; hier nicht in wirtschaftlicher, sondern allgemein kultureller, besonders aber baulicher Beziehung“. Daß das nicht geschehen sei, werde von unseren Nachfahren einmal als Unterlassungssünde eines Zeitabschnittes gebucht, der „wirtschaftliche Möglichkeiten für ideale Aufgaben nicht immer voll zu nutzen verstanden“ habe. Das ist kein geringer Vorwurf; es bliebe aber zu untersuchen, welche Umstände diese Unterlassung beeinflusst haben und ob nicht vielleicht die Entwicklung doch mächtiger war als die Menschen. Immerhin erkennt der Chronist an, daß Vieles geschehen sei. Das Wiedererstehen des alten Rathauses unter Kullrich, das Erstehen des Stadttheaters durch Martin Dülfer bezeichnet er mit Recht als „vollwertige künstlerische Taten, als gültiger Ausdruck zeitbewußter Geister in Dortmunds Geschichte“. Auch mancher Schulbau, die Einrichtung der Schulen in erzieherischer und wissenschaftlicher Beziehung, die Einrichtung und der weitere Aufbau der Stadtbibliothek und Manches noch atmeten das Wesen und die Stilart einer Zeit, die starke wirtschaftliche Kräfte zur notwendigen Voraussetzung habe. Dennoch entbehre an manchen Stellen das tieferblickende Auge die äußere und innere Einheit des Stiles, weil in einem Teil des im wirtschaftlichen Leben flutenden Menschenstromes mit der Wohlfahrt nicht auch das Heimatbewußtsein immer und in gleichem Maß habe wachsen wollen. Bauliche Oasen in öffentlichen und privaten Bauten könnten darüber nicht hinweg täuschen und es wäre eitle Selbsttäuschung, das nicht freimütig zu erkennen.

Anders die industrielle Entfaltung. Die Entwicklung der Eisenbahnen bereitete den Boden von Kohle und Eisen vor und ließ die großen Werke entstehen; neben ihnen aber mit dem wirtschaftlichen Erblühen Deutschlands die unzähligen mittleren und kleinen Werke, die zusammen mit den großen Werken das farbenreiche Bild des industriellen Lebens von Dortmund bilden: die Maschinen-, Werkzeug-, Eisenkonstruktions- und Dampfkessel-Fabriken, die Eisenbahnbau- und Elektrizitäts-Unternehmungen, die Draht-, Drahtseil- und Kettenwerke, die Zink- und andere Hütten, sowie die außerordentlich gesteigerte Brau-Industrie. Diese Industrien

haben den Namen Dortmunds von einem Ende der Welt zum anderen getragen und den alten, 600-jährigen hanseatischen Ruhm der Stadt erneuert. So ist Dortmund „eine einheitliche und große Werkstätte deutschen Geistes, deutscher Arbeit und deutschen Fleißes“ geworden.

Die Einwohnerzahl der Stadt hat sich von 39 000 Seelen des Jahres 1870 auf 306 000 Köpfe von heute vermehrt. Bei diesem sprunghaften Wachsen in harter Arbeit können, wie der Herausgeber mit Recht sagt, „Bodenständigkeit und Heimatliebe, jene Grundbedingungen einer glücklichen Stadtgemeinschaft, schwerer sich erhalten und entwickeln als anderswo“. Hans Strobel bekennt sich zur Poesie der „rauchenden Essen und sausenden Räder“. Aber sie allein tun es nicht. Je intensiver die Arbeit, je stärker das Bedürfnis nach Erholung. Als das Grundübel der neuen Zeit bezeichnet der Herausgeber die fast völlige Trennung der Begriffe „Arbeit“ und „Freude“. „Sie müssen wieder vereint werden; der Weg hierzu geht über Ordnung, Durchgeistigung und Kunst“. Das Werk will nun aber lediglich einen Ausschnitt aus der geistigen Tätigkeit Dortmunds geben und die Stadt vorwiegend in ihrer äußeren Erscheinung behandeln. Es will zeigen, daß sie noch „manche besondere Schönheiten hat, daß vielversprechende Ansätze zu einem im besten Sinn modernen und schönen Ausbau der Stadt vorhanden sind und teilweise trotz der Not der Zeit fortgesetzt wurden“. Es will ein Stadtbuch sein, welches das Charakteristische Dortmunds zeigt. Aber „häßliche Stadteile sind nicht charakteristisch für Dortmund. Die findet man in allen schnell gewachsenen Industriestädten“. Sie sind aber Neuzeit und liegen in den Außenbezirken.

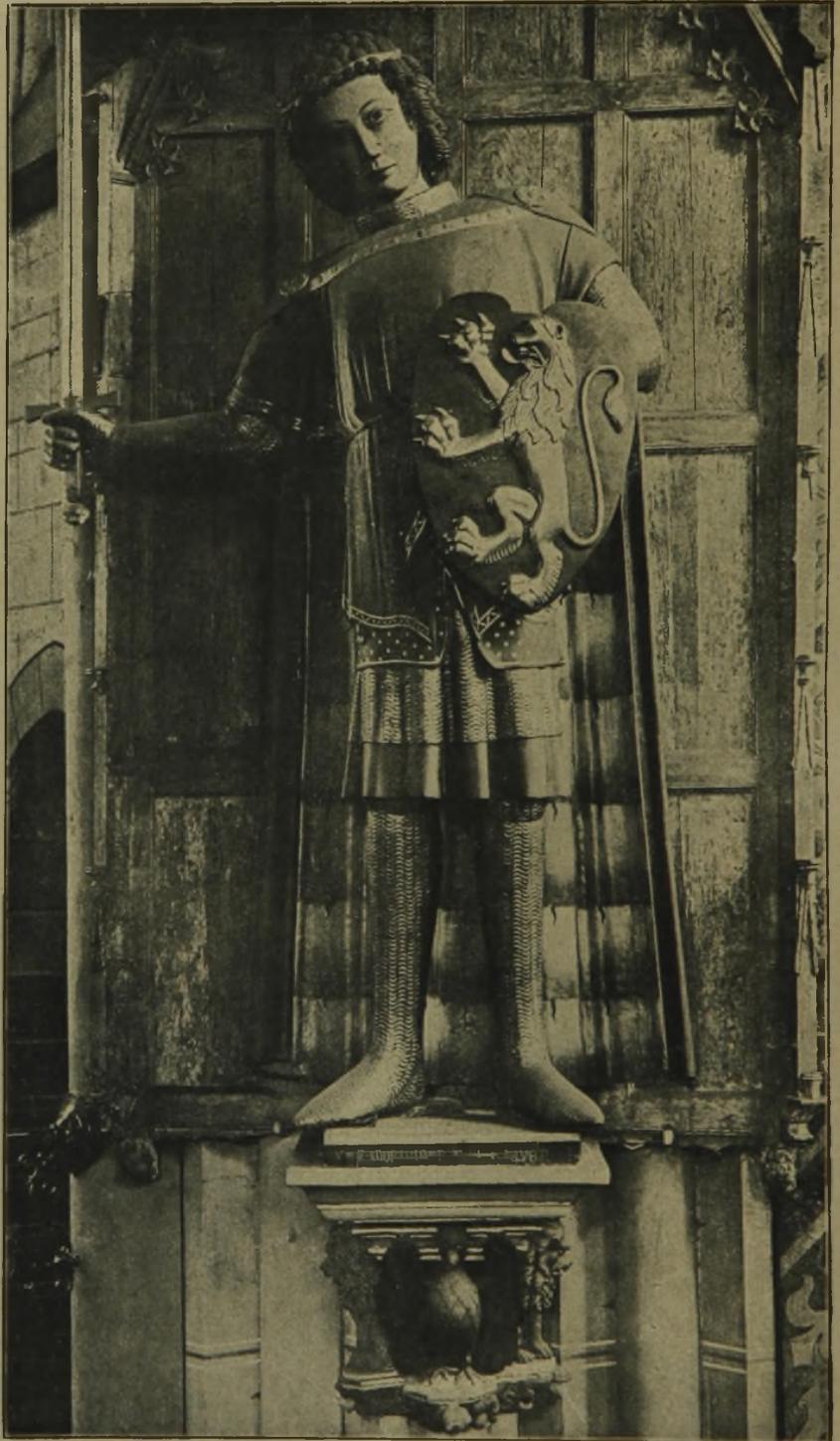
Der Kern der Stadt zeigt noch bedeutende Denkmäler ihrer mittelalterlichen Geschichte. Diese mittelalterliche Entwicklung wird von Luise von Winterfeld dargestellt. Da, wo früher ein Bächlein die alte Verkehrsstraße kreuzte, an der Duisburg, Essen, Unna, Werl, Soest und Paderborn liegen, traf ein nordsüdlicher Wegzug, der die Lippe mit der Ruhr verband, die berühmte Hellweg-Straße. Hier fand wohl Karl der Große bereits eine geschlossene Siedelung vor, die er ausbaute. Denn die Stadt Dortmund selbst preist seit dem 13. Jahrhundert den großen Kaiser als ihren Gründer. Es wird angenommen, daß sich in der weiteren Entwicklung Dortmund vor der Mitte des 12. Jahrhunderts, nachdem es 1114 zerstört und neu befestigt worden war, aus mehreren ursprünglich gesonderten, aber durch gemeinsame Befestigung vereinten Bauernschaften gebildet habe. Dortmund wurde damit zu einer Stadt im Rechtssinn, deren Bild sich im 13. Jahrhundert der aufstrebenden Entwicklung anpaßte. Dazu mag der große Brand von 1232 beigetragen haben. Kaiser Heinrich VI. bewilligte der Stadt eine zweite große Jahresmesse und damit die Mittel für ihren weiteren Ausbau.

Es entstand gegen 1241 das **Rathaus am Markt** in Anlehnung an flandrische Vorbilder, das Friedrich Kullrich in so ausgezeichneter Weise wieder herstellte. Die geräumige Tuchhalle des unteren Stockwerkes und der Kaiserzimmer-Einbau erinnern noch heute daran, daß die Dortmunder Ratsherren die Tuchmessen von Belgien und Nordfrankreich zu besuchen pflegten. Stärker aber als die öffentlichen städtischen Gebäude haben die Kirchen, Klöster, Kapellen und Hospitäler das mittelalterliche Stadtbild bestimmt. Selbst auch die trutzige alte Stadtbefestigung, denn auf dem Ostentor befand sich die Benediktts-Kapelle, auf dem Westentor die Jakobi-Kapelle.

Nördlich der Mutterkirche St. Reinoldi lag die jetzt verschwundene alte Margareten-Kapelle, die zum Hof des Erzbischofs von Köln gehörte. Die südlich liegende Marien-Kirche dürfen wir als die eigentliche Marktkirche betrachten. Franziskaner und graue Mönche hatten sich niedergelassen und in ihrer Nähe siedelten sich Begginnen an. 1319 erhält der Westen der Stadt eine eigene Pfarrkirche: St. Petri. Die Dominikaner oder schwarzen Mönche errichteten ihre reizvollen Kirchen- und Klostergebäude. So entwickelte sich neben zahlreichen anderen Bildungen das mittelalterliche Stadtbild, in dem der alte Mauerring das bürgerliche Leben wenig beeengte. Es überrascht die Fülle von Höfen, grünen Gärten und umfangreichen Grundstücken. Es ist charakteristisch für den mittelalterlichen Städtebau, daß die Stadtmauern eine größere Bodenfläche umspannten, als die Besiedelung an sich verlangt hatte. Man rechnete schon in jenen früheren Jahrhunderten, die ein ähnliches Entstehen und Anwachsen der Städte zeigten wie das 19. Jahrhundert, mit einer starken Zuwanderung von Neubürgern. Und jeder von diesen sollte ein Haus mit Hof, Scheune und Stallung bewohnen können, denn der mittelalterliche Städter betrieb als Ackerbürger meist auch Landwirtschaft und hatte Teil an den städtischen Allmenden jenseits der Stadttore. Der Mauerring der Städte wurde in jener Zeit so weit gewählt, daß erst das Wachstum des 19. Jahrhunderts ihn sprengte; denn die Entwicklung der mittelalterlichen Stadt hielt nicht an. Zur Zeit seiner größten mittelalterlichen Blüte und Ausdehnung zählte Dortmund etwa 10 000 Einwohner. Die mittelalterliche Blüte der Stadt war nicht von Dauer. Außere Fehden und innere Zwietracht führten zum Verfall des wirtschaftlichen und geistigen Lebens der einst mächtigen Hansestadt, die sich zwar in der Zeit des Humanismus und der Reformation wieder erholte, wieder wirtschaftlich erstarkte und zu regem, geistigem Leben erwachte, die aber unter den folgenden Kriegszeiten so schwer leiden mußte, daß die Renaissance im alten Stadtbild keine merklichen Spuren hinterließ.

Einige stolze Denkmäler ragen aus alter Zeit bis in die Gegenwart hinein: vor Allem das alte **Rathaus**. Was einst nach schwerer Feuersbrunst beim Erstarken der städtischen Herrschaft die Bürger glanzvoll errichteten, was als Sitz des Rates einer Freien Reichsstadt,

als Ausgangspunkt des weit verzweigten Handels einer angesehenen Hansastadt sechs Jahrhunderte hindurch das gesamte städtische Leben in sich aufnahm, was aber dann durch Krieg und Not verfiel, als Dortmunds Stern erblich, das ist durch Friedrich Kullrich zu alter Pracht und Herrlichkeit wieder erstanden. Als am 11. Aug. 1899 zum ersten Mal wieder seit Karl IV. im Jahr 1377 ein deutscher Kaiser in Dortmunds Mauern



Der heilige Reinoldus in der Reinoldi-Kirche in Dortmund.  
 Photogr. von Dr. F. Stoedtner in Berlin.

einzog, um nach Einweihung des Hafens im Rathaus die Huldigung der Bürgerschaft entgegen zu nehmen, da stand der stolze Giebel, den um 1350 Meister Wilhelm von Hamm über der Vorhalle des alten Baues von 1241 errichtet hatte, wieder in Kraft und Schönheit aufrecht und hinter ihm dehnt sich das Haus, wie einst in den Zeiten der Hansa, im Schmuck mittelalterlicher Raumkunst, so, wie es die folgenden Abbildungen zeigen. Und neben ihm erhebt sich gleichfalls durch Kullrich errichtet, mit stolzem Eckturm und giebelge-

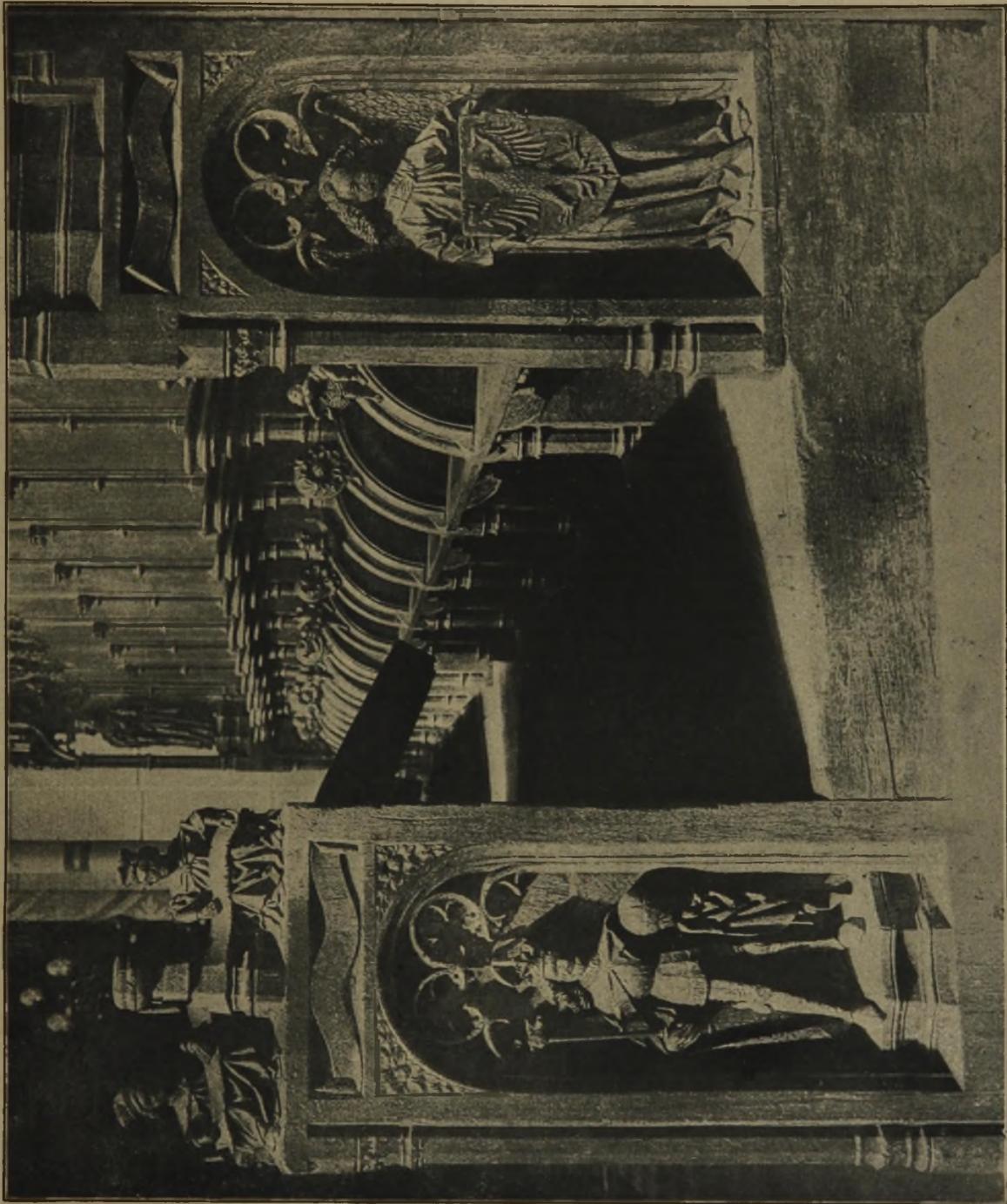
schmückt das Sparkassen-Gebäude, mit dem Rathaus zu einer abgerundeten Baugruppe verbunden, durch seine zurücktretende Stellung dem Marktplatz eine malerische Erweiterung schenkend, auf welcher der Spiel-

mann-Brunnen Aufstellung fand, den der Bildhauer Janensch im Verein mit dem verstorbenen Architekten Drescher geschaffen hat. Das Ganze ein bezauberndes Städtebild (S. 135). — (Fortsetzung folgt.)

#### Vermischtes.

**90. Semester!** Hr. Geh. Baurat Prof. Dr.-Ing. h. c. Ewald Genzmer (Dresden-Radebeul, Riese-Straße 6) teilt uns mit, daß für den 12. Mai 1921, Mittags 12 Uhr, auf der Wartburg eine Zusammenkunft aller derjenigen Kollegen geplant ist, die im Herbst

malige Chef des Funkwesens im Krieg, Dr.-Ing. Bredow, zum Staatssekretär im Reichspostministerium erhoben worden ist (neben einem Staatssekretär für Post), wird die eine Hälfte mit Bredow an der Spitze in absehbarer Zeit eine rein technisch-akademische werden, denn es sollen sogleich etwa 40 Diplom-Ingenieure (vorzugsweise Elektrotechniker)



Chorgestühl in St. Reinoldi in Dortmund. Photograph. von Dr. F. Stoedtner in Berlin.

1876 die Berliner Bauakademie bezogen haben. Er bittet um möglichst umgehende Anmeldung zu dieser Veranstaltung unter seiner vorstehend angegebenen Anschrift. —

**Technische Verwaltungen.** Von einem Postbaurat wird uns geschrieben:

Die höheren Post- und Telegraphen-Beamten der sogenannten Laufbahn haben zu Stephans Zeit von der Pike auf gedient und sind ohne akademisches Studium vom Sekretär und Bürobeamten allmählich zum höheren Beamten aufgestiegen. Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen, dem noch vor kurzem das Funkwesen angegliedert worden ist, waren bisher eng verbunden. Nachdem nun aber der ehe-

als Postreferendare übernommen werden, die die vorgeschriebene Ausbildung bis zum Postassessor durchzumachen haben und später zum Telegraphendirektor, Postrat usw. befördert werden sollen. Es ist selbstredend, daß diese Diplom-Ingenieure auch die Verwaltung des Telegraphen-, Fernsprech- und Funkwesens wahrnehmen werden. Es ist also hochehrfrohlich, daß an die Spitze dieses Verkehrszweiges, dem sicher eine große Zukunft beschieden ist, ein Techniker getreten ist, der dafür bürgt, daß die Technik die ihr gebührende Stellung in dieser Verwaltung erhalten wird.

Um so trauriger liegen die Verhältnisse aber im Hochbauwesen der Postverwaltung, und es ist unerklärlich, warum trotz aller Eingaben der

verschiedenen Verbände und mündlichen Vorstellungen es bisher nicht zu erreichen war, daß auch die Postbau- räte die ihnen zukommende Stellung in der Verwaltung erhalten. Im Hochbauwesen herrscht nämlich noch — sowohl im Reichspostministerium als auch bei den Oberpostdirektionen — das schwerfällige, bei keiner anderen Verwaltung mehr bestehende System, daß die Baubeamten, hier die einzigen akademisch vorgebildeten Be- amten, nur Gutachter des Verwaltungs-, also des höheren Postbeamten sind.

Wie diese Verwaltungsart der Neubauten und der Ge- bäude-Unterhaltung die Schaffensfreude der höheren als auch der mittleren Baubeamten lähmt, das Schreibwerk ins Ungemessene steigert und alle Bauausführungen verteuert, braucht den Lesern dieser Zeitschrift nicht näher darge- legt zu werden. Es wäre daher sehr zu begrüßen, wenn bei Gelegenheit der Neueinteilung des Reichspostministeriums der Hochbau dem technischen Teil ange- gliedert würde, weil er viel mehr Beziehungen zum Tele- graphen-, Fernsprech- und Funkwesen hat als zum reinen Postbetrieb. Von einem technischen Staatssekretär könn- ten die Postbaubeamten auch ein besseres Verständnis für ihre Wünsche erhoffen, als es ihnen bisher entgegengebracht worden ist. —

**Eine Elbe - Oder - Kanalverbindung Dresden - Frankfurt a. O.** wird von dem Stadtbaurat von Guben, Hrn. Dr.-Ing. Platzmann als für Sachsen von Bedeutung vorgeschla- gen. Dem Kanal ist nach der Ansicht des Urhebers des Planes von Natur aus ein Weg von der Elbe durch das Tal der Schwarzen Elster, der Spree und der Lausitzer Neiße zur Oder gewiesen. Der Kanal und sein Anschluß nach Dresden sind für 1000-Tonnenschiffe gedacht. Der Kanal umgeht das Spaargebirge an seiner Ostseite, durchfährt die Stadt Meißen etwa im Zug des Fürstengrabens und tritt dann wieder in das eigentliche Elbtal ein. Er folgt nun- mehr dem Fuß des felsigen rechten Talhanges bis unter- halb Hirschstein. Nach Austritt aus dieser schluchtartigen Strecke biegt der Kanal bei Merschwitz vom Lauf der Elbe ab, indem er sich nach Nordosten dem Tal der Röder zu- wendet. Zur Verbindung mit der unteren Elbe — insbeson- dere auch mit der nahe gelegenen lebhaften Hafenstadt Riesa — soll nördlich Merschwitz eine Schleuse eingebaut werden. Das Gefälle zur freien Elbe, das hier im Mittel 12,4 m be- trägt, kann durch ein Kraftwerk ausgenutzt werden, dem der Kanal, gleichzeitig als Werkkanal dienend, eine dem Kanalquerschnitt und dem gewählten Gefälle entsprechende Menge von Elbwasser zuführt. Dem Tal der Röder folgt der Kanal auf etwa 7 km in nördlicher Richtung, biegt dann nach Osten um und folgt nunmehr der Elster-Niederung. Er durchquert das Niederlausitzer Braunkohlengebiet, be- rührt die Stadt Senftenberg und kann von dort über Peters- hain-Drebkau oder über Spremberg nach Cottbus geführt werden, wobei er erst 8 km vor Cottbus von der Dresdner Haltung auf plus 106 zu der zweiten Haltung auf plus 78 abfällt. In seinem weiteren Verlauf fällt der Kanal etwa 10 km nordöstlich von Cottbus auf die Haltung plus 64 und bei Guben auf die Höhe der Scheithaltung des Oder-Spree- Kanales auf plus 41 ab. Dieser Kanal, dessen Ausbau für den Verkehr von Schiffen mit 1000-Tonnen-Nutzlast dem- nächst erfolgen soll, wird bei Fürstenberg erreicht und auf eine Länge von 13 km mitbenutzt. In der Nähe des Dorfes Finkenheerd biegt der Elbe-Oder-Kanal nach Norden und fällt im unteren Schlaubetal sogleich auf die Spiegelhöhe der Oder ab, die er nach weiteren 12 km bei Frankfurt er- reicht. Bei den letzten drei Abstiegen werden mit Hilfe von Wasser, das aus der Lausitzer Neiße durch schiffbare Zu- bringerkanäle bei Forst und Guben entnommen wird, be- trächtliche Kräfte nutzbar gemacht.

Die wesentlichsten der durch den Kanal geschaffenen Verkehrs-Verbindungen wären nach Ansicht Platzmanns:

1. Verkürzung des Wasserweges Dresden-Berlin um 100 km.
2. Einbeziehung des Niederlausitzer Braunkohlengebie- tes in den Wasserverkehr. Verschiffung der Braunkohle vor allem in Richtung nach der oberen Elbe, Dresden, schleu- senfreier Wasserweg nach Berlin, in das Gebiet der unteren Oder, Stettin, in das Warthe-Netze-Weichsel-Gebiet.
3. Verkürzung und Verbesserung des Wasserweges zum nächsten Seehafen für das Gebiet der oberen Elbe. Dres- den-Stettin 393 km gegen Dresden-Hamburg 569 km.
4. Erschließung eines Wasserweges von der oberen Elbe nach dem Nordosten. Gebiet der Warthe-Netze-Weichsel- Wasserstraße. Austausch der Industrie-Erzeugnisse von Sachsen und Böhmen mit den landwirtschaftlichen Erzeug- nissen des Nordostens.
5. Herstellung eines Wasserweges von Sachsen nach Schlesien über Fürstenberg a. O. Später durch Zweigkanal Forst-Christianstadt-Beuthen um 96 km verkürzt. —

**Bauliche Sparsamkeit am falschen Ort.** Die „Nordfrie- sische Rundschau“ meldet aus Leck die Gründung einer Siedelungs-Gesellschaft, die zunächst den Bau von 20 bis 25 Einzelwohnhäusern plant. Vorsitzender ist ein Tief- bau-Unternehmer. Aus Sparsamkeitsgründen soll ein Bautechniker unter Leitung jenes Vor- sitzenden, der auch die Bauaufsicht ausüben soll, die Pläne ausarbeiten. „Dadurch wer- den die unverhältnismäßig hohen Kosten (2000—3000 M. für ein Haus), welche die Ausar- beitung der Pläne durch einen akademisch gebildeten Architekten verursachen würde, ohne daß durch sie eine bessere Ausführung der Häuser gewährleistet wäre, auf einen Bruchteil herabgemindert.“

Dieser Vorgang ist überaus bezeichnend für die An- schauungen, welche in der Öffentlichkeit über die Leistun- gen des akademisch gebildeten Architekten herrschen. Die Angabe über die voraussichtlichen „Gebühren“ ist zudem falsch. Da es sich um sogen. Typenbauten handelt, würde auf den Einzelbau ein erheblich geringerer Betrag als der oben genannte entfallen. Die Ersparnisse, welche ein wirk- licher „Architekt“ durch seine Erfahrung und sein Können an jedem Bau erzielt, pflegen ein Vielfaches seiner beschei- denen Gebühren zu betragen. Ueberdies sind von ihm künstlerisch befriedigende, wohlgedachte Entwürfe zu erwarten, während man sich bei dem geschäftstüchtigen Herrn Tiefbau-Unternehmer und seinem Bautechniker mit Pausarbeiten nach den üblichen Vorlagen wird begnügen müssen, wie sie leider so viele Gegenden unseres schönen Vaterlandes bereits schädigen. Gerade für die Gegend von Niebüll mit ihren charaktervollen altfriesischen Kleinbauten wäre das in hohem Maß bedauerlich. Sollte sich aber in Leck kein der reizvollen Aufgabe gewachsener Architekt finden, so wird das in dem künstlerisch so bedeutsamen Flensburg sicher der Fall sein. Hoffentlich halten die verantwortlichen Baubehörden das Auge offen. Es wäre dringend erwünscht, wenn die Gewährung sowohl von öffentlichen wie privaten Bauzuschüssen von scharfen Forderungen ebenso hinsicht- lich der Wirtschaftlichkeit und praktischen Grundriß-Gestal- tung wie der architektonischen Durchbildung auch der ein- fachsten Entwürfe abhängig gemacht würde. Sonst erleben wir eine Fortsetzung des baulichen Tiefstandes in Stadt und Land, wie wir ihn leider infolge mangelnder Wertschätzung wirklicher Architektenarbeit so vielfach als betäubendes Kulturdokument aus der Vorkriegszeit zu beklagen haben. Billig und schön bauen kann nur ein wirklicher Archi- tekt mit hinreichender Vorbildung. In Krankheitsfällen und Rechtsangelegenheiten wendet man sich bekanntlich an akademisch gebildete Fachleute. Aber wenn für Bauten Hunderttausende, ja Millionen ausgegeben werden sollen, will man kümmerliche „Ersparnisse“ an den Architektenge- bühren erzielen, die mit hohen praktischen und ethischen Verlusten aufgewogen werden müssen. —

**Bautätigkeit in München 1920.** Vom städtischen Nach- richtendienst in München gehen uns über die Bautätig- keit in München im Jahr 1920 die folgenden Zahlen zu:

Jahr	Vorder- gebäude	Rückgebäude	Gewerbliche Anlagen	Geringfügige Bauten	Deckpläne	Zusammen
<b>Plangenehmigungen:</b>						
Neubauten 1920	151	136	24	340	97	748
1919	204	151	55	293	48	751
Umbauten 1920	474	97	82	36	111	800
1919	519	132	104	51	69	875
insgesamt 1920	625	233	106	376	208	1548
1919	723	283	159	344	117	1626
<b>Bauausführungen:</b>						
Neubauten 1920	140	142	28	311		621
1919	70	98	40	200		408
Umbauten 1920	446	96	85	33		660
1919	358	98	79	36		571
insgesamt 1920	586	238	113	344		1281
1919	428	196	119	236		979

Von den 140 (1919: 70) neuen Vordergebäuden waren: Miethäuser 48 (1919: 52), Kleinhäuser 90 (1919: 18), sonstige Bauten 2. —

Inhalt: Dortmund. (Fortsetzung.) — Vermischtes. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber in Berlin.