

DEUTSCHE BAUZEITUNG

56. JAHRGANG. * No 60. * BERLIN, DEN 29. JULI 1922.

*** HERAUSGEBER: DR.-ING. h. c. ALBERT HOFMANN. ***

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Der Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Breslau und ihrer Vororte.

(Fortsetzung aus No 57). Hierzu die Abbildungen S. 359.



ür die beiden übrigen der mit einem Hauptpreis von je 26 000 Mark ausgezeichneten Entwürfe hat das Preisgericht die folgenden Urteile abgegeben:

Entwurf „Plant für die nächste Zeit, doch denkt an die spätere Zukunft“ (Heilighenthal, Mitarbeiter Zettler, Abb. S. 339): „Der

Hafen bei Masselwitz in hochwasserfreier Lage und in Verbindung mit der schleusenfreien Oderschiffahrt ist bis auf den verbesserungsbedürftigen Bahnanschluß günstig. Die vorgeschlagenen Güterumgehungslinien sind bis auf die Strecke zwischen Brockau und Öttwitz, die, im Überschwennungsgebiet gelegen, unwirtschaftlich hohe Kosten verursachen würde und nicht notwendig erscheint, zweckmäßig angeordnet. Auch die Lage des westlichen Verschiebebahnhofes zwischen der Berliner und der Stettiner Strecke nördlich Neukirch ist günstig. Besonders beachtenswert ist der Vorschlag, die bestehende Güterumgehungsbahn zwischen Krietern und Pöpelwitz für den Personenvorortverkehr frei zu machen und durch eine neue Umgehungsstrecke zwischen Krietern und Maria-Höfchen unter geschickter Benutzung der bereits bestehenden Bahnanlagen zwischen Groß-Mochbern und Maria-Höfchen zu ersetzen, um auf diese Weise die Beseitigung des sehr unelastischen Bahndreiecks westlich des Freiburger Bahnhofs zu ermöglichen. Die geplante Entlastung des Hauptbahnhofs durch Ausgestaltung des Freiburger Bahnhofs zum reinen Vorortbahnhof ist nicht restlos gelöst, namentlich begegnen auch die damit verbundenen starken Eingriffe in das bebaute Stadtgebiet erheblichen Bedenken.

Die Schonung des Stadtkerns durch Freihalten vom Straßenbahnverkehr ist an sich erstrebenswert, der vorgeschlagene Durchbruch eines Umgehungsringes im Zuge der Ohle mit Durchbruch nach dem Freiburger Bahnhof sehr beachtenswert. Die Bearbeitung läßt jedoch noch eine Reihe von Bedenken offen. Durch den Fortfall des Bahndreiecks sind schlanke Verbindungen nach dem westlichen Erweiterungsgebiet Klein- und Groß-Mochbern und Maria-Höfchen ermöglicht. Der Erfolg würde aber nur mit unverhältnismäßig hohen Kosten erzielt werden können. Auch die Entlastung der Friedrich Wilhelm-Straße durch eine weiter nördlich liegende Radialstraße, ist zu billigen, während für den Anschluß des nördlichen Teils von Krietern und von Opperau besser die Kurfürsten-Straße benutzt worden wäre. Vermißt wird eine bessere Verbindung von Brockau mit der Stadt. Auch die beiden Diagonalverbindungen Südpark—Schönstraße und Kirschallee—Ostendstraße befriedigen nicht.

Die Siedlungs- und Grünflächen sind im allgemeinen zufriedenstellend angeordnet. In Bartheln und Bischofswalde wäre eine Einschränkung der Bebauung erwünscht gewesen. Anzuerkennen ist der Versuch, die ungünstigen Wohnverhältnisse in den schon bebauten Teilen der Stadt durch Aussparung von Grüngebieten zu verbessern.

In der Altstadt würden die geplanten Brücken an den Bleichen das schöne Strombild zerstören.“

Entwurf „Bodenreform“ (Rading, Abb. S. 338): „Von einer konzentrischen Gestaltung des Stadtplanes ist bewußt Abstand genommen, und in richtiger Erkenntnis der Bedeutung des Stromlaufs für die Triebkräfte der Entwicklung eine von Südost nach Nordwest gestreckte Form angestrebt worden. Das

Hauptgebiet der Industrie liegt von der Stadt stark abgerückt im Anschluß an die Stettiner Bahn und in Beziehung zu den Wohngebieten von Deutsch-Lissa und Goldschmieden. Nachteilig ist dabei das Fehlen unmittelbaren Wasseranschlusses und die schädigende Einwirkung auf die benachbarten Waldungen der unteren Oder, die als bevorzugtes Erholungsgebiet der Bevölkerung anzusehen sind. Der große Handelshafen bei Pilsnitz ist an der geplanten Stelle im Überschwemmungsgebiet nur unter völliger Umgestaltung

Vorortverkehr ist unter Vermeidung der wenig angebrachten Ringlinie im wesentlichen auf zwei günstige Hauptstrecken verwiesen, die durch einen Umsteigebahnhof an der Grabschener-Straße miteinander verbunden sind. Auf diese Weise wird eine gewisse Entlastung des Hauptbahnhofs erzielt werden können. Die Verbindung der Zobtenstrecke mit dem Kaiser Wilhelm-Platz durch eine Schnellstraßenbahn greift stark in die bestehenden Verhältnisse ein, ohne eine entsprechende Verkehrsbesserung zu erzielen.

Die eingehende Bearbeitung des Straßenbahnnetzes bringt beachtenswerte Vorschläge. Lobend hervorzuheben ist insbesondere die wesentliche Verbesserung der Verbindungen zum Hauptbahnhof. Auch bei der Planung der Hauptverkehrsstraßen ist der Hauptbahnhof als wichtiger Verkehrspunkt zum Ausgang genommen worden. Der Durchbruch über die Lessingstraße zum Lessingplatz, der allerdings nur bei einer späteren völligen Umgestaltung des Viertels nördlich des Hauptbahnhofs möglich sein würde, bringt in geschickter Weise eine gute Verbindung der nördlichen und nordöstlichen Stadtteile mit dem Hauptbahnhof unter gleichzeitiger erwünschter Entlastung der den Stadtkern durchquerenden Nord-Südzüge. Ähnlich vorteilhaft sind die vorgeschlagenen neuen Verkehrszüge vom Hauptbahnhof zur Taentzien-Straße und in Verlängerung der Gustav-Freytag zur Kaiser Wilhelm-Straße, sowie der Ostwestzug mit Umgehung der Innenstadt durch den Ohledurchbruch.

Die Siedlungsflächen sind in sehr wirtschaftlicher Weise mit einer geringen Anzahl von Straßen erschlossen. Ebenso ist in richtiger Erkenntnis der wirtschaftlichen Verhältnisse, die auf die Abkehr von einer übertriebenen Anwendung des Flachbaus hinweisen, eine mehrgeschossige Bebauung bevorzugt, die durch reichliche Pachtlandflächen ausgeglichen wird. Die Geschoszahl ist dabei allerdings vielfach zu stark gesteigert worden. Sie sollte grundsätzlich über drei nur im Ausnahmefall hinausgehen. Auch eine gewisse Engnis der Blockbildung ist stellenweise zu tadeln, und die sägeförmige Ausbildung der Ost-West gerichteten Wohnhöfe wird Mängel der Besonnung nicht ausschließen können. Trotz dieser Mängel überwiegen aber die Vorzüge der fast überall geschickt angegliederten und den Grünflächen reizvoll eingefügten Wohnbezirke. Die Grünflächen selbst sind reichlich und in guter Verbindung miteinander ausgewiesen. Hervorzuheben ist das Vortreiben des Nutzgrüns bis tief in den vorhandenen Stadtkörper und die Freihaltung großer Flächen in Bischofswalde und Bartheln. Der Gründurchbruch vom Waschteich zur Oder dürfte allerdings infolge der damit verbundenen starken Eingriffe die Grenze des wirtschaftlich Möglichen überschreiten.“ — (Schluß folgt.)



Verfasser: Prof. Dr. Ernst Vetterlein und Prof. Dr. Otto Blum in Hannover. Ein Sonderpreis von 20000 M

des Hochwasserabflußbettes der Oder, daher kaum überhaupt ausführbar und würde die Beseitigung großer Teile des Pilsnitzer Waldes bedingen.

Eine befriedigende Güterumgehung — die Bahn Schottwitz, Oswitz, Deutsch-Lissa ist als solche nicht anzusehen — fehlt ebenso wie ein Verschiebebahnhof im Westen. Auch die Bahnanlagen für die Industrie werden nicht ausreichen. Die geplante Zusammenfassung des Personenverkehrs im Hauptbahnhof nach späterer Aufgabe des Freiburger Bahnhofs ist der gesamten Planbearbeitung zwar folgerichtig zugrunde gelegt, aber eisenbahntechnisch nicht bearbeitet. Der

ausschließen können. Trotz dieser Mängel überwiegen aber die Vorzüge der fast überall geschickt angegliederten und den Grünflächen reizvoll eingefügten Wohnbezirke. Die Grünflächen selbst sind reichlich und in guter Verbindung miteinander ausgewiesen. Hervorzuheben ist das Vortreiben des Nutzgrüns bis tief in den vorhandenen Stadtkörper und die Freihaltung großer Flächen in Bischofswalde und Bartheln. Der Gründurchbruch vom Waschteich zur Oder dürfte allerdings infolge der damit verbundenen starken Eingriffe die Grenze des wirtschaftlich Möglichen überschreiten.“ —

(Schluß folgt.)

Ludwig Hoffmann zur Vollendung seines siebenzigsten Lebensjahres.

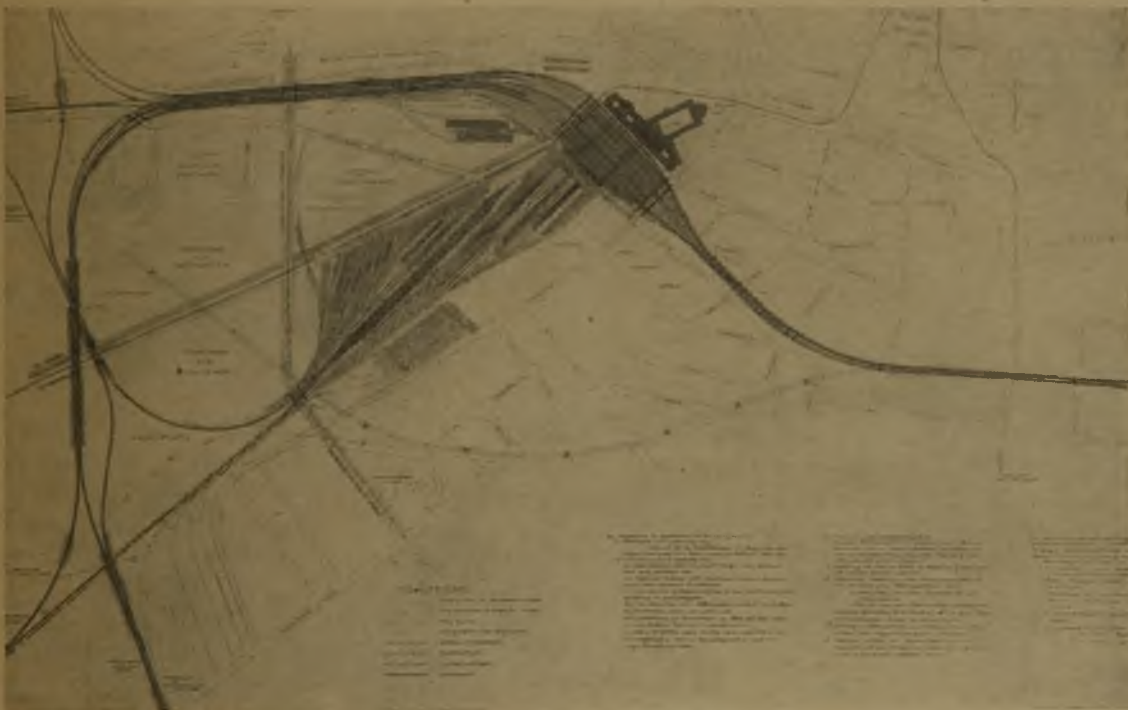
Von Dr. Albert Hoffmann.



Es gibt Paradoxa im Leben wie in der Kunst, Wahrheiten, die zunächst nicht ohne Weiteres als solche erkannt werden können, weil die äußeren Umstände gegen sie zu sprechen scheinen, Widersprüche zwischen den geschichtlichen Tatsachen und den species facti des wirklichen Lebens. Bei den stoischen Philosophen des griechischen Altertumes war das Paradoxon ein Widerspruch in sich selbst, eine Tatsache und Wahrheit, die dem gesunden Sinn des natürlich Urteilenden zu widerstreiten

mann am 31. Juli 1852 in Darmstadt geboren wurde, also an diesem 31. Juli das siebente Jahrzehnt seines arbeitsreichen und von seltenen Erfolgen gekrönten Lebens vollendet hat.

Nachdem Hoffmann sich seine allgemeine Bildung am humanistischen Gymnasium in Darmstadt erworben hatte, entschied er sich für die Baukunst als Lebensberuf und bezog zunächst die Kunstakademie in Kassel, um diese später mit der Bauakademie in Berlin zu vertauschen. War es in Kassel unter Ungewitter das Mittelalter, so waren es



Wettbewerb Bebauungsplan Breslau. Eisenbahn-Anlagen aus dem Entwurf „Jedem das Seine“ von Vetterlein und Blum. Ein Sonderpreis von 20000 M.

schienen, und allen diesen Auslegungen setzte Jean Jacques Rousseau die Krone auf durch die Definition, Paradoxa seien Wahrheiten, die hundert Jahre zu früh erscheinen. Ein solches Paradoxon ist die Vollendung des siebenzigsten Lebensjahres von Ludwig Hoffmann, des Stadtbaurates für Hochbau von Berlin, eines der Neugestalter der Reichshauptstadt in der wilhelminischen Periode des neuen Reiches. Körper und Geist, die ihm in seltener Frische erhalten geblieben sind, widersprechen der Vorstellung der Lebensumstände, die man mit dem Abschluß eines so bedeutenden Lebensabschnittes zu verbinden sich gewöhnt hat und in Rousseau'schem Sinn handelt es sich hier in der Tat um eine Wahrheit, die nach allem Befund der physischen Zustände erheblich zu früh erschienen ist. Jedoch es bleibt die Tatsache bestehen, daß Ludwig Hoff-

in Berlin die antiken und von der Antike abgeleiteten Stilarten, deren Studium er sich mit glühendem Eifer hingab. Aber obwohl diese Studien von dem glänzendsten Erfolg begleitet waren, der darin zum Ausdruck kam, daß Hoffmann, der Mitglied des Architekten-Vereins zu Berlin geworden war, nicht nur in den Schinkel-Wettbewerben dieses Vereins die Schinkel-Medaille und den Preis für eine Studienreise gewann, sondern auch das Examen als Regierungsbaumeister mit Auszeichnung und unter Verleihung einer weiteren Studienreise-Prämie bestand, so wurde doch seine eigentliche Schule das Leben und seine eigentliche Studienzeit waren die 9 Jahre (1887—1896) der Ausführung des Monumentalbaues des Reichsgerichtes in Leipzig. Hierzu hatte er sich den Auftrag in Gemeinschaft mit dem Architekten Peter Dybwad in scharfem Wettbewerb erstritten,

den er während einer Studienreise auskämpfte und in dem der Entwurf der beiden Baukünstler mit dem I. Preis gekrönt wurde. Es war nicht der erste Erfolg der Praxis. Während Hoffmann Bauführer beim Bau der Kriegsakademie in Berlin unter Franz Schwechten war, hatte er sich mit Heimann am Wettbewerb um die Bebauung der Museums-Insel in Berlin beteiligt, bei welchem sein Entwurf angekauft wurde. So stehen, eine eigenartige Fügung des Schicksals, die Bauten der Museums-Insel zu Berlin am Anfang und auf der höchsten Entwicklung eines Kunstlebens von seltenem Inhalt. Die Ausführung des Baues des Reichsgerichtes in Leipzig wurde Ludwig Hoffmann nach einem neuen, eigenen Entwurf später allein übertragen.

Im Jahr 1896 trat nun die entscheidende Wendung im Leben des Gefeierten — das Wort „Jubiläum“ will uns nicht aus der Feder fließen — ein. In Berlin verzichtete Herr. Blankenstein, der Stadtbaurat für Hochbau, in hohem Alter nach langer, praktisch erfolgreicher, wenn auch nicht von großen künstlerischen Zügen begleiteter Tätigkeit auf sein Amt, in das nunmehr Ludwig Hoffmann berufen wurde. Er kam in eine Periode des reichsten baulichen Aufschwunges des kaiserlichen Berlin; es hob für ihn ein Vierteljahrhundert einer Bautätigkeit an, wie sie größer und umfassender, wie sie reicher an seltenen Aufgaben wohl kaum je einem Baukünstler geboten worden war. Es entstanden das Virchow-Krankenhaus mit seinen 57 Gebäuden, das Stadthaus, das Märkische Museum, die großen städtischen Bauanlagen in Buch mit zusammen 116 Gebäuden, der Marchenbrunnen, zahlreiche Schulbauten, unter ihnen die Baugewerkschule in der Kurfürstenstraße, vier Feuerwachen, fünf Badeanstalten, das Waisenhaus, das Kinderasyl, das Gasdirektions-Gebäude an der Waisenbrücke, die Bauten am Mühlendamm, die Heilstätte in Blankenburg, das Feuerwehrdenkmal auf dem Mariannenplatz und eine Reihe anderer Bauten. Aber nicht genug damit, übernahm er auch eine Reihe außeramtlicher Aufträge, die an sich schon die Tatkraft eines ganzen Menschen erfordern würden. Er erklärte sich bereit, nach dem Tode Messels nach dessen allgemeinen Entwürfen die Ausführungs-Entwürfe für die Neubauten auf der Museums-Insel in Berlin zu bearbeiten und die Ausführung zu leiten, die ihrem Abschluß entgegen geht. Er übernahm vom Kaiser den Auftrag zur Bearbeitung eines Entwurfes für das neue königliche Opernhaus auf dem Königsplatz in Berlin und griff auch freudig zu, als ihm die Stadt Athen den Antrag machte, einen Bebauungsplan für die Erweiterung der Stadt aufzustellen und einen Plan für die städtebauliche Ausgestaltung der bestehenden Stadt zu entwerfen. Es waren eine Reihe ebenso großer als seltener Aufgaben, die sich dem Künstler

darboten und seinen internationalen Ruf, den er sich inzwischen erworben hatte, festigten.

Daß es einem solchen Leben, das nur ein Leben für das Fach und in der Kunst war und ist, in der Hoffmann völlig aufgeht, nicht an äußerlichen Anerkennungen aller Art gefehlt hat, liegt auf der Hand. Bei der Vollendung der größeren Bauten und bei den Einzigen fremder Fürsten fand sich häufige Gelegenheit hierzu. Es kann nicht übersehen werden, daß er bei Antritt seines Amtes Schwierigkeiten begegnete, die nicht nur aus beharrender Gewohnheit, sondern auch aus künstlerischem Unvermögen sich ergaben. Aber nach Überwindung dieser Anfangsschwierigkeiten fand er mit seinem ernsten, zielsicheren und beharrlichen Bestreben nach guter Kunst die allseitige Anerkennung, die sich namentlich auch in dem persönlichen Verhältnis zu den sich folgenden Oberbürgermeistern äußerte und durch diese in den äußerlichen Anerkennungen Ausdruck fand. Nach bereits fünfjähriger Tätigkeit in Berlin nur erhielt Hoffmann 1901 die preußische Goldene Medaille für Kunst; 1906 wurde er Mitglied der kgl. Akademie der Künste zu Berlin und im gleichen Jahr Ehrendoktor der Technischen Hochschule in Darmstadt. 1908 wurde er zum Mitglied der preußischen Akademie des Bauwesens ernannt und erhielt im folgenden Jahr, 1909, die Große Goldene Medaille für Kunst der Großen Berliner Kunstausstellung. Im gleichen Jahr erfolgte auch seine Wahl zum Mitglied des „Bayerischen Maximiliansordens für Kunst und Wissenschaft“. 1912 wurde er darauf Mitglied des Senates der Akademie der Künste zu Berlin und Mitglied der Akademie der Künste zu Dresden. 1913 ward ihm die Auszeichnung zu Teil, zum „stimmfähigen Ritter des Ordens Pour le mérite für Wissenschaft und Künste“ gewählt zu werden und 1917 ernannte ihn die Technische Hochschule in Wien zu ihrem Ehrendoktor, im gleichen Jahr wurde er Ehrenmitglied der Akademie der Künste zu Wien. Inzwischen war ihm auch in seinem engeren Vaterland Hessen die Goldene Medaille für Kunst verliehen worden. Zu allen diesen Ehrungen, die keineswegs vollständig aufgezählt sind, kam der seltene Beschluß, den 1911 die städtischen Körperschaften von Athen faßten, eine im Mittelpunkt der Stadt gelegene Straße nach dem Schöpfer des neuen Bebauungsplanes „*ὁδὸς Λουδοβίχου Ὀφθαλμῶν*“ zu nennen.

Über Allem aber steht die Ehrung, die ihm durch seine Verdienste um die Förderung der Kunst von der Allgemeinheit des Volkes zukommt, sowie über seine künstlerische Bedeutung und seine Stellung in der Baukunst der Gegenwart sei aus Anlaß seines Ehrentages noch ein besonderes Wort in der folgenden Nummer dieser Zeitung gesagt. — (Schluß folgt.)

Vermischtes.

Eisenbahn-Tarifpolitik und Siedlungswesen. Die Frage der Eisenbahn-Tarifpolitik des Reichsverkehrs-Ministeriums mit ihrer mit Bezug auf die Großstadtbewohner geradezu wohnungsfreundlichen Tendenz beschäftigt, wie wir hören, zurzeit wiederum die an der Frage beteiligten Regierungsstellen. Zu dieser Frage hat die „Vereinigung deutscher Wohnungsämter“ bei ihrer letzten Tagung in Mühlhausen i. Thür. durch einstimmige Annahme der folgenden Entschließung Stellung genommen: „In den Großstädten ist eine erhebliche Verstärkung der Wohnungsnot durch die Erhöhung der Eisenbahn-Tarife eingetreten, welche die Vorortbewohner zwangsweise in die Großstädte treibt. Eine derartige Tarifpolitik steht in krassem Widerspruch zu der von den Zentralstellen geforderten Förderung des Flachbaues. Die Einführung besonderer Vororttarife für die Großstädte ist daher unumgänglich notwendig. Ein ähnliches Bedürfnis liegt bei Gemeinden mit großer Industrie vor.“ Der am 10. Juni 1922 in Magdeburg abgehaltene Verbandstag des „Reichsverbandes deutscher Baugenossenschaften“ hat sich dieser Entschließung ebenfalls einstimmig angeschlossen. —

Wettbewerbe.

Engerer Wettbewerb um Entwürfe für den Neubau des Zentral-Verwaltungs-Gebäudes der Rheinischen Stahlwerke in Duisburg. Für den Konzern der „Rheinischen Stahlwerke“ wurde die Errichtung eines Zentral-Verwaltungs-Gebäudes in Duisburg beschlossen. Mit Rücksicht auf den Umfang der Bauaufgabe und deren Bedeutung für das Duisburger Stadtbild wurden die Professoren Bestelmeyer, Behrens, Bonatz, Fahrenkamp und Kreis aufgefordert, für die künstlerische Ausgestaltung der Fassade Vorschläge auszuarbeiten. Eine Preisverteilung war nicht beabsichtigt und hat auch nicht stattgefunden, da bei der Auswahl der eingeladenen Architekten von vornherein mit einem Ergebnis zu rechnen war,

das weniger Unterschiede in der Qualität als in der Auffassung bringen würde. Die Beurteilung der Entwürfe erfolgte unter dem Vorsitz des Aufsichtsrats-Vorsitzenden der Rheinischen Stahlwerke durch die Bearbeiter selbst, wozu noch die Herren Oberbürgermeister Dr. Jarres von Duisburg und dessen technischer Beigeordneter Stadtbaurat Pregizer zugezogen waren. Die Ausführung des Zentral-Verwaltungs-Gebäudes erfolgt nunmehr nach den Plänen des Baudirektors Blecken in Duisburg. —

Personal-Nachrichten.

Ehrendoktoren. Die rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Köln hat dem Oberbürgermeister der Stadt Köln, Dr. Konrad Adenauer, die Würde eines Doktors der Rechte ehrenhalber verliehen. In dem Diplom wird hervorgehoben, daß der Oberbürgermeister in der Zeit des Zusammenbruchs und schwerer Not als Oberhaupt seiner Vaterstadt den wirtschaftlichen Neuaufbau entschlossen und weitschauend in Angriff genommen, daß er als Präsident des Staatsrates mit klarem Zielbewußtsein die Gesundung des schwer zerrütteten staatlichen Lebens erstrebt und nicht zuletzt durch Neugründung der Universität Köln dem deutschen Geistesleben in der schwer bedrängten Westmark des Reiches eine neue Heimstätte geschaffen habe.

Wenn wir diese Ehrenpromotion in der „Deutschen Bauzeitung“ erwähnen, so geschieht es um der unsterblichen Verdienste willen, die sich der Geehrte, ein zweiter Adickes, um die bauliche Zukunft der Stadt Köln erworben hat, der er die größten Züge vorgezeichnet hat. —

Inhalt: Der Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Breslau und ihrer Vororte. — Ludwig Hoffmann zur Vollendung seines siebenzigsten Lebensjahres. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Personal-Nachrichten. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hoffmann in Berlin.
W. Büxenstein Druckereigesellschaft, Berlin SW.