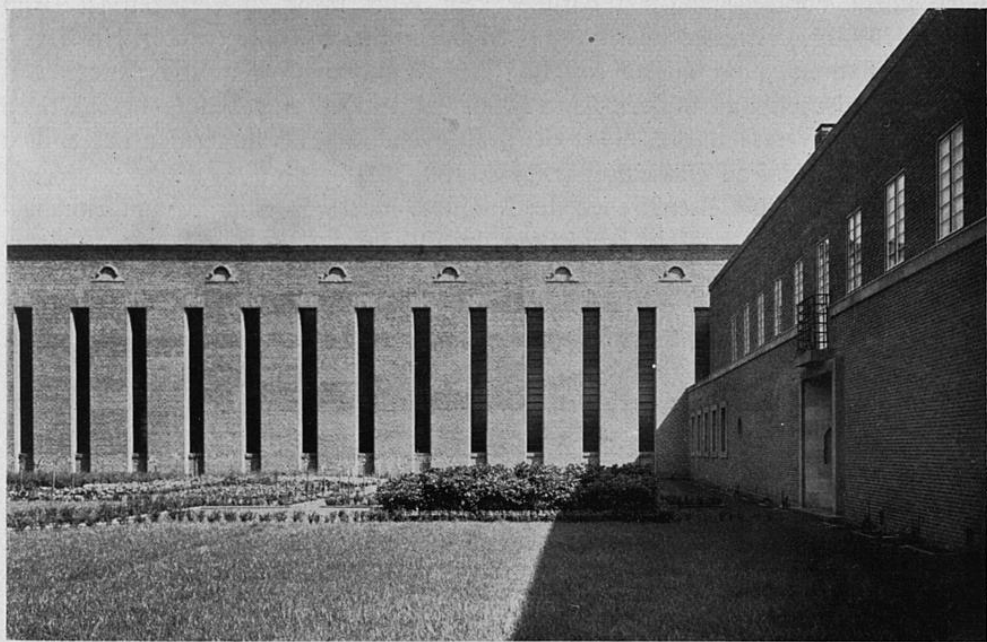


XIV.

Emil Fahrenkamp ist der jüngste der hier behandelten Baumeister. Er trat eigentlich erst nach dem Weltkrieg in Erscheinung. Dann reihte er Wettbewerbserfolg an Wettbewerbserfolg. Vor dem Kriege hatte er als Schüler der Technischen Hochschule zu Aachen, dann als Kreis' Assistent in Düsseldorf und dort als Lehrer an der Architekturabteilung der Kunstgewerbeschule beobachtend und mitarbeitend die ganze Entwicklung des Gärens und Werdens moderner Baukunst miterlebt. Das gab ihm bei seinem Auftreten nach dem Kriege die große Sicherheit des Entwerfens. Er wußte zu genau, um was es sich heute baukünstlerisch handelt. Er ist später weder Schüler der Technischen Hochschule zu Aachen geblieben, von deren damaligem Stilformalismus er sich schon in seinen kleineren Jugendarbeiten freimachte, noch ist er, im Gegensatz zu vielen anderen, unter den Einfluß Kreisscher suggestiver Architekturdiktatur geraten. Man kann im Gegenteil bei manchen vorkriegszeitlichen Arbeiten Kreis' genau herausfühlen, wo die Spezialaufgabe seines Assistenten einsetzte. Kreis und Fahrenkamp sind zwei ganz verschieden geartete Künstlerpersönlichkeiten. Das ist nicht allein Zeitunterschied an Jahren und daß der ältere mit viel größerer Belastung des 19. Jahrhunderts zu kämpfen hatte als der jüngere. Kreis ist Nassauer, Fahrenkamp ist Niederrheinländer mit allen Vorzügen und Nachteilen eines Rheinländers. Er stammt aus dem lebenslustigen, musikfreudigen und mit großem Sinn für Eleganz begabten Aachen, dem auch der erfolgreiche Städtebauer Hermann Jansen (Berlin), der phantasievolle Ludwig Mies van der Rohe (Berlin) und der Hochhausbaumeister Jakob



Düsseldorf.

Lagerhallen der Rheinischen Stahlwerke. Erbaut 1924. Vgl. Bild S. 154 u. 157. Architekt Emil Fahrenkamp.

Koerfer (Köln) entstammen. Der Aachener ist ein heitererer und beweglicherer Menschenschlag, als der Bewohner vom unteren Niederrhein. Auch die Aachener Backsteinarchitektur der beiden Meister Couven im 18. Jahrhundert ist geschmeidiger, als der niederländisch-niederrheinische Backsteinbau. Fahrenkamp ist im Grunde eine beneidenswerte Künstlernatur. Er hatte das große Glück, zur richtigen Zeit auf dem Plane zu erscheinen, um ein großes Erbe anzutreten, d. h. die klare Erkenntnis, die die vorausgegangenen Kampffahre der neuen Baukunst gezeitigt hatten und deren Erfolge Fahrenkamp mit spielender Leichtigkeit des Schaffens zu nutzen weiß. Die Sachlichkeit der Industrie, die Musikalität Aachens, die Heiterkeit des Rheinländers und ein feines Verständnis für Aachener und nieder-rheinischen Backsteinbau einigen sich in ihm. Er ist in der Selbstverständlichkeit seines Arbeitens und Komponierens fern aller Problematik. In einer Darstellung „Emil Fahrenkamp. Ein Ausschnitt seines Schaffens aus den Jahren 1924—1927“ von dem Duisburger Museumsdirektor Dr. August Hoff steht eine treffende Bemerkung: „Nicht auf eine besondere kurze Formel oder ein enges Programm ist das Wirken dieses Baumeisters zu bringen. Ursprünglich schöpferische Menschen spotten stets einer solchen Einengung. Man wird vielleicht die unbedingte Konsequenz vermissen, die die oft ungemein interessanten Problematiker auszeichnet; er ist dafür frei von der Gequältheit und Gedanklichkeit ihrer Arbeiten. ... Nach aller Problematik unserer Zeit aber freut man sich an der Selbstverständlichkeit und Fülle seiner Formenkraft“. Die Lager- und Autohallen der Rheinstahl-Werke in Düsseldorf sind in der Tat von einer solchen virtuosen Selbstverständlichkeit konstruktiver Sachlichkeit in ansprechende künstlerische Schönheit gekleidet, daß nach allem Vorausgegangenen darüber kein Wort mehr zu verlieren ist (Bild S. 154, 155, 157). Ebenso über die Massengliederung der Tablettenfabrik in Leverkusen. Fahrenkamps meiste Arbeiten liegen außerhalb der Rheinlande. Mit einem rheinischen Bau müssen wir uns hier aber noch eingehender beschäftigen wegen der Mißverständnisse, die er bei der Bevölkerung hervorgerufen hatte, dem Breidenbacher Hof zu Düsseldorf (Bild S. 159, 161).

Fischer hatte in Gelsenkirchen die Aufgabe, innerhalb einer zusammenhangslosen Bebauung der letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts mit seinem Hans-Sachs-Haus für die zukünftige städtebauliche Gestaltung der Umgebung erst einmal einen orientierenden baukünstlerischen Mittelpunkt zu schaffen (Bild S. 150, 151). Fahrenkamp dagegen fand auf dem Hindenburgwall zu Düsseldorf einen städtebaulichen Rahmen vor, dem er sich anzupassen hatte, wie ja auch sein mit dem ersten Preise ausgezeichnete Entwurf für den Rathausneubau in Düsseldorf der Erhaltung der Altstadt, ohne große Opfer an alten Bauwerken, gerecht zu werden sucht. Der Hindenburgwall, früher Alleestraße geheißen, ist das Werk des um Düsseldorf hochverdienten Baumeisters Adolf von Vagedes († 1846), entstanden auf den seit 1803 geschleiften alten Festungswällen. Die neue Straße, breit angelegt, sollte der Mittelpunkt der Stadt werden und gleichzeitig der Hauptverkehrsdurchgang der Überlandstraßen. Vagedes plante daher durch den Hofgarten eine direkte Verbindung zur Münster-Landstraße und über das Gelände des jetzigen Wilhelm-Marx-Hauses eine Verbindung nach Köln. Wie die Stadtverwaltung jüngst im Wilhelm-Marx-



Düsseldorf.

Rheinische Stahlwerke. Garagen und Chauffeurwohnungen. Erbaut 1924. Vgl. Bild S. 155 u. 154.
Architekt Emil Fahrenkamp.

Hause kein Verkehrshindernis sah, so wollte sie auch damals Vagedes' Vorschlag vom Jahre 1825 nicht zustimmen, „daß diese neue Verbindung den allgemeinen Verkehr fördern und zugleich eine seltene Größe und Pracht entfalten würde“. Vagedes konnte aber wenigstens für die Gestaltung des Hindenburgwalles allgemeine Richtlinien vorschreiben. Den Hofgarten rahmte er ein mit Tempelfassaden, d. h. Ratinger Tor und Theater. Das Theater kam zwar auf den Marktplatz. Das heutige Theater auf dem Hindenburgwall von Ernst Giese stammt erst aus den 70er Jahren. Für die zusammenhängenden Häuserzeilen schrieb Vagedes vor: durchlaufende Geschoß- und Profilhöhen, die Fassaden ganz schlicht, nur die Straßenecken oder bei einer längeren Häuserzeile der Mittelbau durch Wandpfeiler oder flachen Giebel hervorgehoben. Mit anderen Worten sollte der Hindenburgwall eine geschlossene künstlerische Einheit bilden mit gut erkennbaren und bequemen städtebaulichen Verbindungen nach der Alt- und Neustadt. Kein Geringerer als Karl Friedrich Schinkel war begeistert von Vagedes' Stadtbauplänen. Das Ratinger Tor wurde sein Vorbild für die Torhäuser am Leipziger Platz in Berlin, und als er 1820 auf dem Hindenburgwall das Gymnasium zu bauen hatte¹, wußte er Vagedes' Ideen, was im Grunde ja auch seine städtebauliche Einstellung in Berlin auf dem Gendarmenmarkt, am Pariser und Leipziger Platz war, gerecht zu werden. Der Bau blieb absichtlich ganz schlicht, wohl über die Nachbarschaft etwas hinausragend, aber sich deren Gesamtbild einfügend. Die übrige Nachbarschaft bebaute in gleicher taktvoller Weise der vielbeschäftigte Anton Schnitzler². Einige wenige seiner vornehmen Wohnhäuser sind noch erhalten. Im übrigen haben Ende des 19. Jahrhunderts Neubauten ohne Gefühl für städtebauliches Sicheinfügen die alte Melodie des Hindenburgwalles empfindlich gestört. Der erste künstlerisch interessante neuere Eingriff in das Bild des Hindenburgwalles war Olbrichs Tietzbau auf dem Gelände von Schinkels Gymnasium (Bild S. 158). Man beachte, wie er, trotz der vertikalen Streben, in den horizontalen Rahmenstücken der Fenster und der Dachbalkone sich dem Straßenzuge einzugliedern sucht (Bild S. 30, 29). Neben

¹ Fritz Stahl „Schinkel“. Verlag Ernst Wasmuth, A.-G., Berlin, Abb. S. 42.

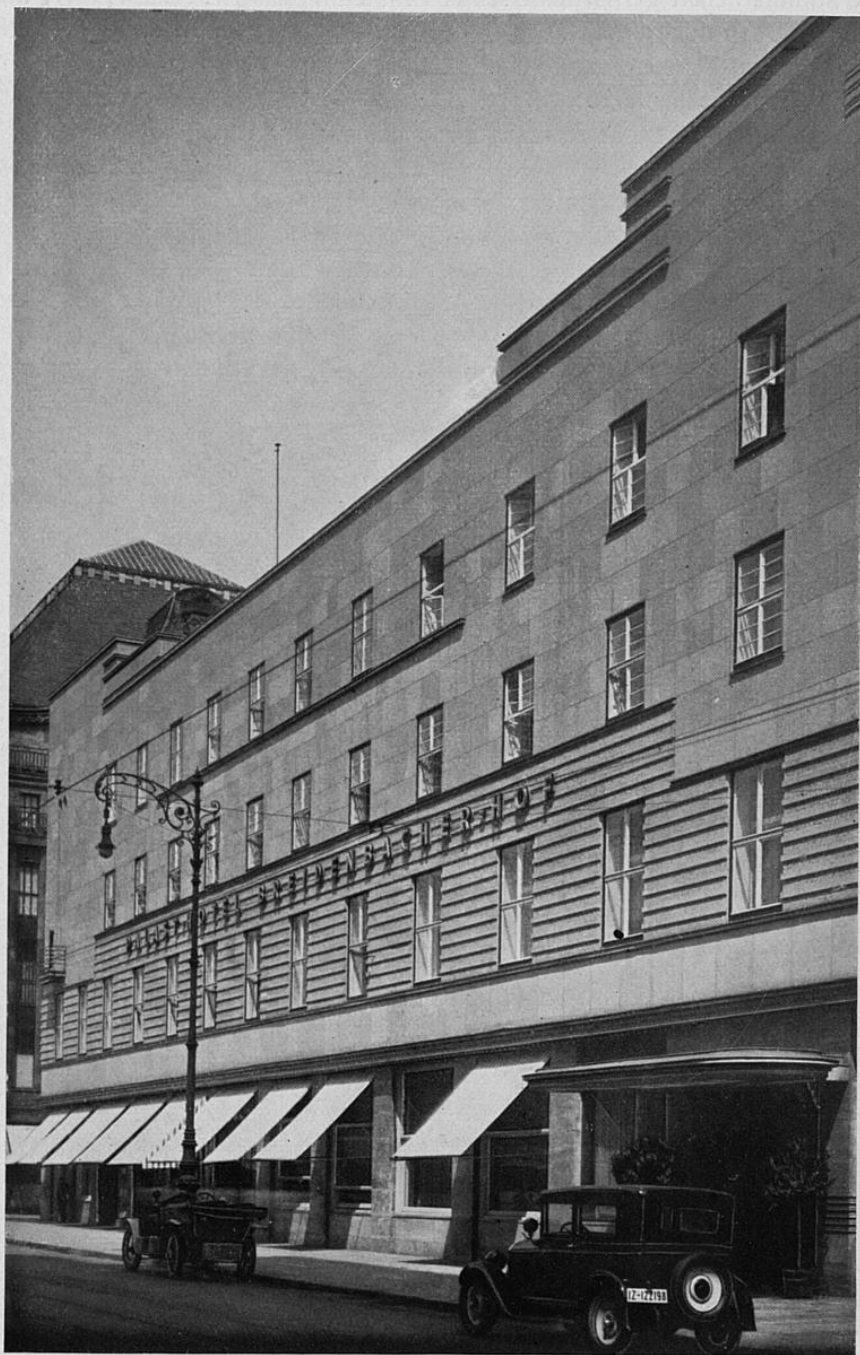
² Dr. Paul Sültenfuß „Das neue Düsseldorf nach Schleifung der Wälle“ i. d. Zeitschrift d. Rhein. Vereins f. Denkmalpflege u. Heimatschutz, XVII, S. 48 ff.

diesem im damaligen Zeitgeist etwas impressionistisch durchsetzten Bauwerk versteht es auch auf der gegenüberliegenden Seite Otto Englers Carschhaus, den Verhältnissen des Tietzbau wie des Straßenzuges sich dadurch einzufügen, daß die Horizontalbänder noch stärker betont werden (Bild S. 158). Dann kam als Straßenabschluß Kreis' Wilhelm-Marx-Haus mit seinen stereotomen Flächen (Bild S. 116). Was blieb da Fahrenkamp übrig, als er gegenüber dem Carschhause und zwischen Wilhelm-Marx-Haus und Tietzbau die Bauten des Breidenbacher Hofes aufstocken sollte? Ich finde es ganz außerordentlich taktvoll, wie er jedem der Bauten in Maßstab und Massenverteilung sich anzupassen weiß und auf diese Weise erst den breiten Straßenabschluß vor dem Wilhelm-Marx-Haus künstlerisch und städtebaulich vollendet. Man beachte die horizontalen Gliederungen und die seitlichen Einrahmungen der Fassade am Hindenburgwall und den Anschluß an den Tietzbau (Bild S. 159), ebenso in der Rathenaustraße die Wirkung des Mittelrisalits (Bild S. 161)! Das ist, durchaus persönlich in der Formgebung, ganz im Geiste des feinsinnigen Städtebauers Vagedes. Gerade die zurückhaltende Schlichtheit der Fassade zeugt von feinstem künstlerischem Instinkt. Sollte aber jemandem noch immer nicht ein Licht aufgehen, was hier künstlerisch gewollt ist, dann mag der Baumeister des Breidenbacher Hofes sich damit trösten, wie noch im Jahre 1904 der Architekten- und Ingenieur-Verein zu Düsseldorf in seiner Buchveröffentlichung „Düsseldorf und seine Bauten“ Schinkels vornehmen Gymnasialbau baukünstlerisch verkannt hat und ihn nannte: „in seiner ganzen Anlage so recht ein Beispiel



Düsseldorf — Hindenburgwall.

Blick vom Wilhelm-Marx-Haus. Vgl. Bild S. 116. Links Kaufhaus Carsch von Otto Engler. — Rechts in der Mitte Tietzbau von Joseph Maria Olbrich. Vgl. Bild S. 29 u. 30. Davor der Breidenbacher Hof vor dem Umbau. Vgl. Bild S. 159.



Düsseldorf — Breidenbacher Hof.

Umbau vom Jahre 1927. Ansicht vom Hindenburgwall. Vgl. Bild S. 158.
Architekt Emil Fahrenkamp.

für die kümmerlichen Verhältnisse seiner Entstehungszeit. ... Das Äußere des Gebäudes ist in den nüchternen Formen des Klassizismus gebaut, ohne jedes Risalit, mit ganz glatten Flächen, ohne irgendwelchen architektonischen Zierrat“. — Nicht lachen, bitte! Der künstlerische Wert des Bauwerks konnte ja gar nicht schlimmer verkannt werden! „Da Zweckmäßigkeit das Grundprinzip allen Bauens ist“, schrieb Schinkel, „so bestimmt die möglichste Darstellung des Ideals der Zweckmäßigkeit, das ist der Charakter oder Physiognomie eines Bauwerks, seinen Kunstwert“. Man darf in diesem Zusammenhang ruhig behaupten: Die neue Architektur hat viel innigere künstlerische Beziehungen zur großen baugeschichtlichen Vergangenheit, als die historisierende Architektur des 19. Jahrhunderts. Und das sollte doch zu bedenken geben!!! Das Wesen baukünstlerischen Gestaltens liegt eben in ganz anderen Dingen, als kunstgeschichtliche Stillehre des 19. Jahrhunderts glaubte.

Der Breidenbacher Hof ist nun kein Backsteinbau. Er ist mit Ettringer Tuffstein umkleidet. Aber das ist für unseren Zusammenhang hier ganz gleichgültig. Aus der Not der Zeit hat man damals auf den Backstein verzichtet. Aber vielleicht ist das kein Nachteil für das Gesamtbild der Nachbarschaft mit dem gegenüberliegenden Carschhause und für die Wirkung des Wilhelm-Marx-Hauses.

Außer den bisher genannten Architekten haben wir heute in unseren rheinischen Industrie- und Handelstädten eine große Anzahl ganz vortrefflicher Backsteinbau-

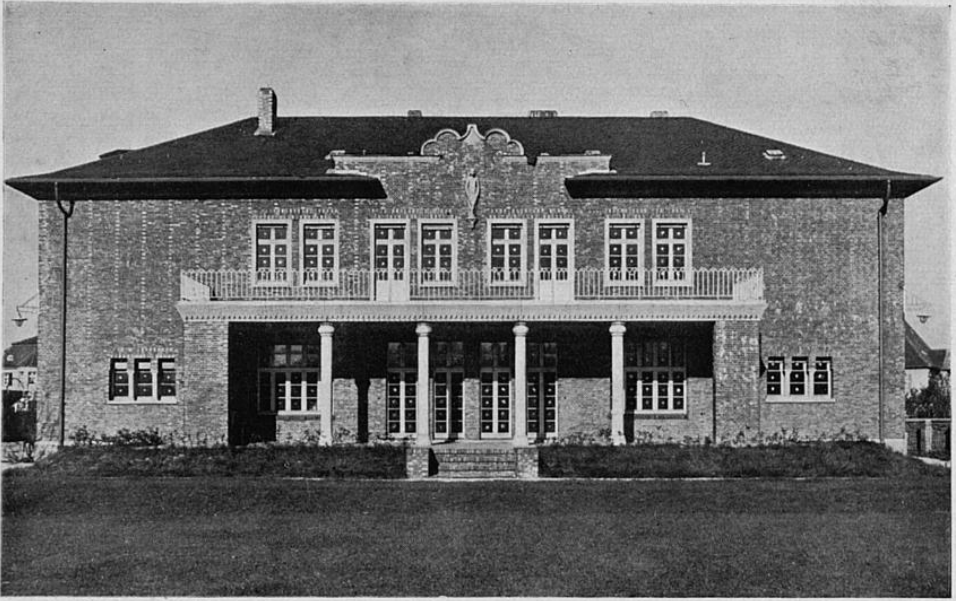


Düsseldorf — Kaiserswerther Straße.
Etagenwohnhäuser. Architekt Fritz Becker, Düsseldorf.

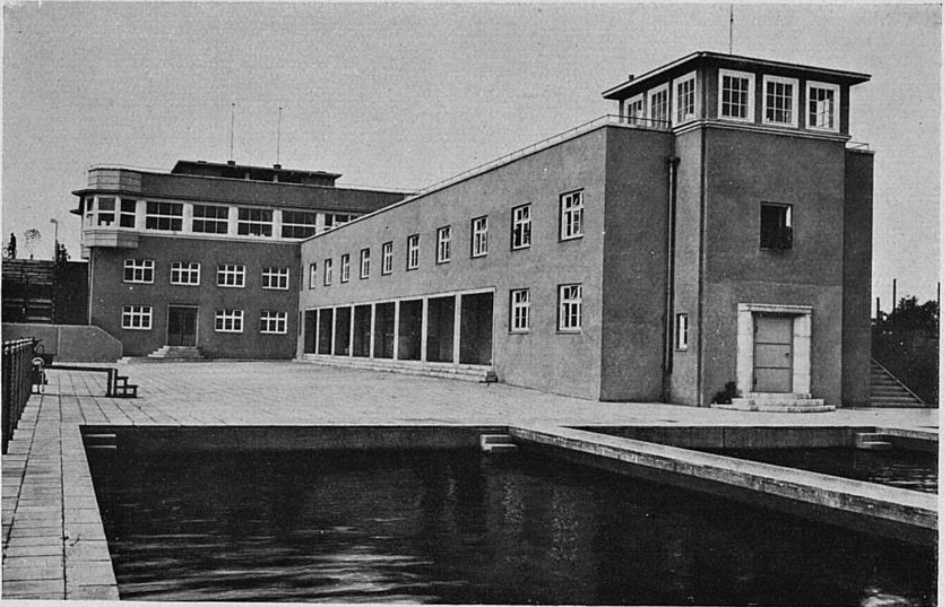


Düsseldorf — Breidenbacher Hof.

Umbau vom Jahre 1927. Blick in die Walter-Rathenau-Straße (gegenüber Olbrichs Tietzbau s. S. 30).
Architekt Emil Fahrenkamp.



Essen — Haus Dr. Theo Goldschmidt.
Erbaut 1925. Architekten Metzendorf und Schneider.

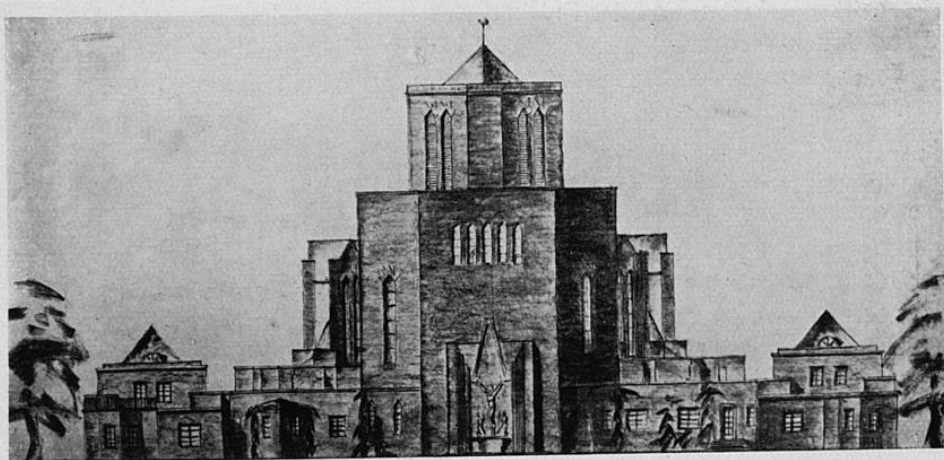


Duisburg — Stadion.
Teilansicht vom Schwimmbad. Architekt Beigeordneter Pregitzer.

meister. Ihre Arbeiten sind der Erfolg der rheinischen Heimatschutzbewegung und des Deutschen-Werkbund-Gedankens. Es würde den Rahmen dieser Übersicht sprengen, wollte ich sie alle hier aufzählen. An erster Stelle müssen in Düsseldorf genannt werden Fritz Becker und Karl Wach. Becker, ein ausgezeichnete Akademikerlehrer. Seine Wohnbauten zeichnen sich aus durch praktische Innenanlage und Sinn für städtebauliche Gruppierung (Bild S. 160). Wach, oft genannter Preisträger auf öffentlichen Wettbewerben, hat unter recht eigenwilligen Wünschen der Bauherrin das Phoenix-Verwaltungsgebäude auf der Eiskellerbergbastion in Düsseldorf erbaut, dessen nach der Straße abgeschlossener Hof mit seinen verschiedenen, durch Treppenanlagen ausgeglichenen Geländeunterschieden voll malerischer Bilder ist (siehe S. 121 b u. 122). In Duisburg hat die städtische Bauverwaltung unter der Leitung des Beigeordneten Pregitzer und der Bauräte Bräuhäuser und Dieter sehenswerte Bauten aufführen lassen, Stadion, Friedhofskapelle und Leichenhalle, Schulen usw. (Bild S. 162b). — In Essen stammt vom Beigeordneten Bode das Bürohaus Glückauf, und Georg Metzendorf wußte in anheimelnden Wohnhäusern die Strenge des Backsteinmaterials mit seinen süddeutschen dekorativen Neigungen zu versöhnen (Bild S. 162a). — Dann Köln. Im Herzen der Altstadt hat Emil Felix mit großem Geschick in den kleinen Göllichplatz sein Haus Neuerburg hin-



Köln — Göllichplatz.
Haus Neuerburg. Architekt Emil Felix.

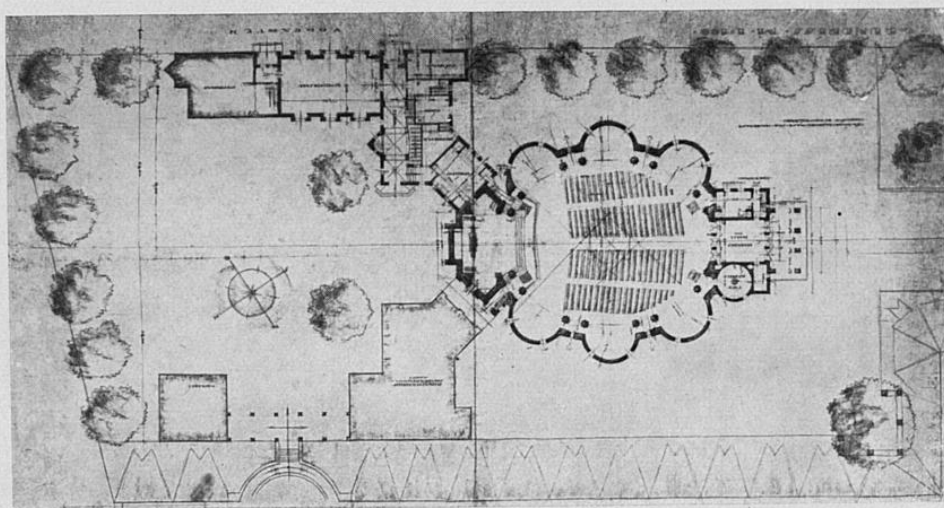


Essen — Frillendorf.

Katholische Kirche. Choransicht. Vgl. Bild unten. Begonnen 1923. Architekt Edmund Körner.

einkomponiert (Bild S. 163). Die Vorstadtbebauung hatte die Fülle der Bauaufträge zu vergeben, vor allem in der in altem Baumbestand geschaffenen Wohnkolonie Marienburg, teilweise sehr reizvolle Bauschöpfungen der Architekten von Berg, Boltz, R. Distel, Dondorf, Adolf Engel, Klotz und Fieth, Lukas und Rödel, Theodor Merrill, Emil Mewes, Paul Pott, Wilhelm Riphahn, Wilhelm Schulz, Hans Schumacher, Volberg und Philipppson, Helmut Wirminghaus u. a. m.¹

¹ „Köln. Bauliche Entwicklung 1888—1927.“ Herausgegeben vom Architekten- und Ingenieur-Verein für den Niederrhein und Westfalen. Festgabe zum Deutschen Architekten- und Ingenieur-Tag 1927 in Köln. Schriftleitung Dr.-Ing. Hans Vogts. Berlin-Halensee, Dariverlag.



Essen — Frillendorf.

Katholische Kirche. Vgl. Bild oben u. S. 165, 166. Begonnen 1923. Architekt Edmund Körner.