

## XIV. Baugewerbe.



### Die Hannoversche Baugesellschaft in Hannover.

Der mächtige Aufschwung, welchen seit der Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches das kommerzielle und industrielle Schaffen und mit ihm das gesammte Verkehrsleben in der Hannoverschen Haupt- und Residenzstadt erfuhr, machte sich auch, wie wir dies bereits in den einleitenden Worten dieses Werkes dargethan haben, in naturgemäßer Folgerung in einer sich steigernden Bauthätigkeit und in dem mit ihr verbundenen Bestreben geltend, den baulichen Neuschöpfungen den für Hannover würdigen architektonischen Charakter zu verleihen. Nachdem schon 1860/61 die Verbindung des in polygonaler Form umgestalteten Aegidienthorplatzes mit der südlichen Vorstadt durch die Anlage der Hildesheimerstraße im Anschlusse an die Georgstraße hergestellt ward, begann man ein Jahrzehnt später den bereits von dem genialen Laves entworfenen Plan, diesen imposanten Straßenzug auch nach der nördlichen Seite hin zu verlängern, mit regem Eifer ins Werk zu setzen. Neben der Verwirklichung dieses bedeutsamen Projektes, wodurch gleichzeitig neue Verkehrsanlagen mit dem industriereichen Linden erzielt werden sollten, hielt man aber auch die Ausführung des gleichfalls schon in früheren Jahren aufgetauchten Gedankens, die mangelnden Querverbindungen der neuen Hauptstraßenzüge mit den alten Stadttheilen anzulegen, in Anbetracht der mächtig anschwellenden Bevölkerung für dringend geboten. Da jedoch für die Realisirung so vielumfassender Ideen die Kräfte eines einzelnen Unternehmers nicht ausreichten, so wurde im Jahre 1872 unter der Firma „Hannoversche Baugesellschaft“ jenes Aktienunternehmen ins Leben gerufen, das auf die bauliche Entwicklung der hannoverschen Hauptstadt einen weitgehenden Einfluß ausüben sollte.

Schon der Umstand, daß die technische Leitung desselben dem um die Umgestaltung Hannovers so hoch verdienten jetzigen Baurath F. Wallbrecht und dem Architekten Georg Hägemann übertragen wurde, mußte als eine sichere Aussicht für seine Lebenskraft gelten. Das erste Werk der Gesellschaft, deren eigentlicher Beruf, den Statuten entsprechend, darin besteht, durch Gewinnung und Selbsterzeugung von Baumaterialien, durch An- und Verkauf von Immobilien, sowie durch Ausführung von Bauten und Betheiligung an solchen die dem gemeinnützigen Interesse gewidmete Bauthätigkeit zu fördern und zu beleben, bildete die im Auftrage des Magistrats vollführte Überbrückung der Leine im Zuge der neu geschaffenen Goethestraße. Dieser städtischen Schöpfung folgte sodann die ebenfalls für Rechnung der städtischen Behörde bewirkte Verlängerung der letzteren Straße über die Marien-Insel, welche die Gesellschaft sodann theils in den zentralen Goetheplatz umgestaltete, theils jedoch zu der Anlage der Humboldtstraße benutzte, durch welche die bedeutsame Verbindung der Goethestraße mit der am Garnison-Lazareth endenden Kalenbergerstraße und so ein direkter Anschluß des von dem nördlichen Theile der Georgstraße ausgehenden neuen Straßenzuges einerseits mit Linden und andererseits durch die Adolfstraße mit dem imposanten Waterloopplatz erreicht wurde. Die zur Ausfüllung des Mariensumpfes und zum Bau der Neuanlagen erforderliche Erde entnahm die „Hannoversche Baugesellschaft“ jenem ausgedehnten Lindener Terrain, auf welchem sie zur nämlichen Zeit im Auftrage der damaligen Verwaltung der Hannover-Altenbekener Eisenbahn die Verbindungsanlage des Bahnhofes Küchengarten mit der Station Fischerhof auszuführen hatte.

Doch die frische Schaffenskraft des jungen Unternehmens sollte gar bald einen unerwarteten und jähen Stillstand erleiden. Denn kaum hatte es die wichtigen Aufgaben, die seiner harren, in Angriff genommen, als in Folge der maßlosen Überspekulation jene Krisis über das gesammte deutsche Vaterland hereinbrach, welche die merkantile und industrielle Unternehmungslust fast völlig lähmte und selbst über die Grenzen Deutschlands hinaus ihre Schatten warf und finanzielle Erschütterungen hervorrief. Wie die meisten ihrer Berufsgenossen, hatte nun auch die „Hannoversche Baugesellschaft“ gar schwere Kämpfe mit der wachsenden Ungunst der Zeitverhältnisse zu bestehen, Kämpfe, die ihren Bestrebungen fast unüberwindlich erscheinende Schranken entgegenstellten. Dennoch gelang es ihr, alle diese Hemmnisse siegreich zu überwinden und, unterstützt von ihrer erfolgreichen industriellen Wirksamkeit, die sicheren Wege wieder zu gewinnen und dieselben nun zielbewußt zu verfolgen. Eine kurze Betrachtung der vielumfassenden Bauunternehmungen, welche nunmehr die Gesellschaft zur Ausführung brachte, entrollt ein kleines Bild

von der gemeinnützigen Wirksamkeit und der Bedeutung dieses Instituts für die bauliche Gestaltung der Hannoverschen Residenz.

Wir nennen hier zunächst die wichtige Anlage der Lavesstraße als Fortsetzung der Straße „vom Bahnhofe“, durch welche eine direkte Verbindungslinie vom Ernst August-Platz nach dem Misburgerdamm und dem an seinem Ende gelegenen Zentral-Schlacht- und Viehhof erzielt wurde. Die gleichfalls von der Gesellschaft hier angelegten Nebenstraßen, wie die Gutenberg-, Kestner-, Leopold-, Lessing- und Kokenstraße, hatten den Zweck, die Lavesstraße einerseits mit der Kirchwender- und Eisenstraße, demnach mit der Promenade nach dem Zoologischen Garten und der Eilenriede, andererseits jedoch mit den Querstraßen des Misburgerdammes zu vereinigen. In Folge dieser Bauten ist hier ein neuer kleiner, durchaus gesunder Stadttheil entstanden, der allerdings gerade keine Bauwerke von hervorragendem architektonischem Werthe, aber zumeist ansprechende und praktische Wohngebäude für die wohlhabenderen Gesellschaftsklassen und den Mittelstand aufzuweisen hat.

Während die Gesellschaft die Kestner- und Mithoffstraße in Gemeinschaft mit der städtischen Behörde erbaute, schuf sie aus eigener Initiative und für alleinige Rechnung jenen höchst anziehenden Straßenzug unweit der Eilenriede, der in der Bödeker-, Rumann- und Holscherstraße mit ihren stilvollen Bauwerken eine überaus stattliche Zentrale erhalten hat. Durch die Weiterführung der Hauptstraße dieser Anlage bis zu der vom Magistrate angelegten Hohenzollernstraße ist ein neuer direkter Straßenzug bis zur Cellerstraße geschaffen worden, der mit seinen von der Gesellschaft errichteten ansprechenden Nebenstraßen, wie die Rumann-, Holscher-, York- und Ostwenderstraße, den dort gelegenen Stadttheilen neue reizvolle Zugänge zu dem herrlichen Stadtparke eröffnet. Muß somit in Anbetracht aller dieser Schöpfungen der „Hannoverschen Baugesellschaft“ ein nicht zu unterschätzender Antheil an der baulichen Entfaltung der Stadt Hannover zuerkannt werden, so würde ihr Verdienst um die architektonische Entwicklung der Hannoverschen Metropole unvergänglich sein, wenn es ihr gelänge, das bedeutungsvolle Projekt zu verwirklichen, das eigentlich die bewegende Idee ihrer Begründung bildete. Dieses Projekt umfaßt nämlich den alten Gedanken des verewigten Laves, die neuen, außerhalb der Altstadt angelegten Stadttheile mit jener mehr und mehr zu verbinden, um auf diese Weise zu verhindern, daß dem natürlichen Zentrum der Stadt das Verkehrsleben entzogen werde. Die „Hannoversche Baugesellschaft“ beabsichtigt diesem Plane auch ihrerseits dadurch näher zu treten, daß sie die durchaus nothwendige Durchführung der Marktstraße nach der Friedrichstraße auszuführen gedenkt. Durch eine solche Anlage würde nicht nur eine Anzahl alter, unschöner und baufälliger Häuser beseitigt und damit ein Theil der Altstadt der wohlthuenden Einwirkung des Tageslichts zugeführt werden, sondern auch die prächtige, im Jahre 1787 angelegte Friedrichstraße, welche durch die Errichtung des Kestner-Museums einen neuen Anziehungspunkt erlangt hat, ihrer eigenartigen Abgeschlossenheit entzogen werden und frisches Leben erhalten.

Neben dieser ausgedehnten baulichen Wirksamkeit entfaltet die Gesellschaft, ihrer Bestimmung entsprechend, auch eine erspriessliche und vielverzweigte industrielle Schaffenskraft. In erster Reihe tritt dieselbe in einem umfangreichen Ziegeleibetriebe hervor, dessen technische Einrichtungen als muster-giltig gelten und dessen Ergebnisse einen weitgehenden Ruf erlangt haben. Dieses in Linden gelegene, ein Terrain von 30 Morgen umfassende Etablissement ist mittels einer etwa 200 Meter langen Drahtseilbahn mit dem über 20 Morgen großen Thonlande verbunden, aus dem ein vorzüglicher blauer Ziegelthon gefördert wird und dessen Ausbeute nach ungefährender Schätzung einen Zeitraum von annähernd 100 Jahren in Anspruch nehmen dürfte. Der in dünnen Schichten abgestochene Thon gelangt mittels der Seilbahn zunächst in Vorbrechmaschinen und Walzwerke, um hier zerkleinert und dann den hier wirkenden 2 Ziegelpressen zugeführt zu werden, welche ihn pressen und mit der Schnelligkeit des Augenblicks in die bestimmten Steinformen schneiden. Die so gestalteten Thonsteine gelangen nun mittels Förderwagen, die sich auf einem Netze von Schienengeleisen bewegen, in die ausgedehnten Trockenschuppen und von diesen nach einer den Temperaturverhältnissen entsprechenden Lagerfrist in die beiden aus 14 resp. 17 Kammern bestehenden Ringöfen. Das Resultat des sorgsam überwachten Brandes, der bis zur Sinterung des Materials erfolgt, bildet eine Qualität von Klinkern, wie solche in besserer Güte, namentlich zur Verwendung bei Konstruktionsbauten, kaum gedacht werden können. Die von der Königlichen Prüfungskommission für Baumaterialien in Berlin unternommene Untersuchung dieser Steine stellte deren Widerstandsfähigkeit auf 332 kg per □ Centimeter fest, ein Ergebniß, welches die Thatsache erklärlich macht, daß die Klinker der „Hannoverschen Baugesellschaft“ stets die höchsten Preise erzielen. Die Produktion des Etablissements, in welchem gegen 50 Arbeiter beschäftigt sind und dessen maschineller Betrieb durch einen Dampfmotor von 60 Pferdekräften und 2 Dampfkessel mit einer Gesammtheizfläche von 90 □ Meter in Bewegung gesetzt wird, beträgt jährlich etwa 6 Million Klinker, die ein weitgehendes Absatzfeld selbst über die Provinz hinaus errungen haben.

Einen weiteren industriellen Betrieb der „Hannoverschen Baugesellschaft“ bildet die ebenfalls in Linden gelegene Asphaltfabrik. Auf einem etwa 35 Morgen umfassenden Terrain, auf welchem sich auch die Arbeitsstätten dieses Etablissements befinden, wird hier in einer Tiefe von 50 Meter in unterirdischen Gängen der unter dem Namen „Asphalt“ bekannte bituminöse Kalkstein bergmännisch gewonnen, um nun zunächst, wenn er gefördert ist, mittels Mahl- und Kollergängen, welche durch einen Dampfmotor bewegt werden, zur Pulverisirung zu gelangen. Nachdem dieser Mahlprozefs beendet ist, kommt das so umgestaltete Gestein in drei halbzyllindrische liegende Kessel, in welchen bereits eine bestimmte Menge Goudron eingeschmolzen ist, um mit dem letzteren mittels mechanischer Rührwerke innigst gemischt zu werden und hierdurch zugleich seine feuchten Bestandtheile zu verlieren. Wie wir bereits in anderen Schilderungen ausgeführt haben, ist der Goudron das Ergebnifs des in besonderen Kesseln durch Schmelzen gereinigten Trinidad-Asphalts mit Zusatz von Paraffinöl und hat den Zweck, den Bitumengehalt des zu erzeugenden Asphaltproduktes zu erhöhen. Letzteres wird nach beendeter Koch- und Rührprozedur mit großen Handkellen aus den Kesseln gehoben und in die bereit stehenden eisernen Formen gegossen, um dann nach erfolgtem Austrocknen in Gestalt der bekannten Mastixbrode zur Erscheinung zu gelangen. Wir haben bereits dargethan, in welcher Weise diese Brode bei einer auszuführenden Asphaltirung von Trottoirs und Fahrdämmen usw. behandelt werden und welche wachsende Bedeutung dieselben in dieser Verwendung gewonnen haben. Der Goudron, der bei der Fabrikation der Mastix eine so wichtige Rolle spielt, dient außerdem beim Einschmelzen der letzteren behufs Herstellung von Gufasphaltarbeiten als ein nicht zu entbehrender Zusatz und ist aus diesem Grunde ein nicht unwesentlicher Handelsartikel geworden. Die „Hannoversche Baugesellschaft“ vermag mit Hilfe der in diesem Betriebe beschäftigten 30 Arbeiter täglich 500 Zentner Mastix und 50 Zentner Goudron herzustellen, Produkte, die auch bei ihren eigenen Bauausführungen wie z. B. zu Dachdeckungen, Fußboden-Belägen, zu Isolirsichten für Fundamente, Mauern und Keller, eine ausgedehnte Nutzenanwendung finden.

Eine große Maschinentischlerei, die sogenannte Baufabrik, in welcher die Bearbeitung der verschiedensten Holzarten zu den mannigfachen Zwecken im Bauwesen, zu Thüren, Fenstern, Gesimsen, Paneelen usw. betrieben wird, bildet ebenfalls einen ausgebreiteten Zweig in dem Schaffenskreise der rührigen Gesellschaft. Das für diese Thätigkeit bestimmte Etablissement in Linden ist mit dem unmittelbar angrenzenden Bahnhofs durch eine Geleisanlage verbunden, so daß nicht nur die fertigen Gebilde direkt versandt, sondern auch die anlangenden Hölzer sogleich den mit Dachbedeckung versehenen Lager-Schuppen zugeführt werden können. Diesen Magazinen schlossen sich eng die Arbeitsräume an, deren Hauptwerkstätte sowohl durch ihre Größe, als durch ihre wohlthuende Helle und vorzügliche Ventilation einen überaus vortheilhaften Eindruck auf den Besucher ausübt. Dieser mächtige, etwa 60 Meter lange und 30 Meter breite Raum ist ebenso wie die mit ihm verbundenen kleineren Werkstätten, zu denen auch eine für Reparaturen eingerichtete Schlosserei und Schmiede gehören, mit Dampfheizung ausgerüstet und behufs Abwendung einer Feuersgefahr mit durchaus feuersicheren Apparaten zur Bereitung des Leims und zum Auskochen des zur Bearbeitung gelangenden Holzes versehen. Durch das mittels gesättigten Dampfes vollführte Auskochen des Holzes wird erreicht, daß die Poren desselben sich öffnen, seine Saft-Bestandtheile vollständig gelöst und beseitigt werden und es die Eigenschaft verliert, Feuchtigkeit anzuziehen und sich zu werfen. Außerdem gewinnt das Holz nach dieser Behandlung eine solche Gestaltungsfähigkeit, daß es sich mit Leichtigkeit fast in jede Form biegen läßt. Durch die Schaffenskraft von etwa 50 Arbeitern, für welche eine Anzahl gesunder Wohnungen angelegt ist, und die fesselnde Wirksamkeit einer Fülle sinnreicher Werkzeugmaschinen neuesten Systems, die mit höchst praktischen, von dem Etablissement selbst konstruirten Schutzvorrichtungen versehen sind, erhält das Holz die wechselreichsten Gestaltungen. So schauen wir denn wie es mit der Hilfe mechanischer Apparate zerkleinert, gespalten, gedreht, gehobelt, gefräst, gebohrt und gebogen wird, und wie die Geschicklichkeit der Hände das Werk der mannigfachen Ausschmückung unterstützt und vollendet. Wir betrachten noch jenen Dampf-Motor von 70 Pferdekräften, welcher den maschinellen Betrieb in Bewegung setzt und der aus jenen beiden Dampfkesseln mit einer Gesamtheizfläche von 80 □ Meter seine Nahrung zieht, sodann diejenigen fertigen Schöpfungen, welche, wie jene Plafondtheile und Paneele, dekorativen Zwecken dienen und sich durch eine besondere künstlerische Gestaltung auszeichnen, und verlassen dann diese fesselnde Arbeitsstätte. Durch die Besichtigung derselben und ihrer mannigfachen Erzeugnisse ist das Bild, das wir von der vielgliederten und bedeutsamen Thätigkeit der „Hannoverschen Baugesellschaft“ gewonnen haben, in hervorragender Weise erweitert worden.